ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundvierzigster Jahrgang.

1901.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1901.

VERZEICHNISS

der in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

im

Jahrgang 1901

abgedruckten grösseren Abhandlungen.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 1. | 2. Januar 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Rückblick auf das Jahr 1900.

Das erste Jahr des neuen Jahrhunderts endet nicht ganz so freudig, als es begann. Es ist wahrscheinlich, dass man in einer fernen Zeit, in der man das abgelaufene Jahr einigermaassen aus der Vogelschau und im Vergleich zu seinen Nachbarn wird betrachten können, dieses als das erste Jahr nicht eines wirthschaftlichen Niederganges, sondern einer ruhigen fortschreitenden Entwickelung bezeichnen wird. Im Eisenbahnwesen zeigt sich die grössere Ruhe des Fortschritts im Vergleich zu dem schnellen Aufschwung der Vorjahre darin, dass zwar die Einnahmen noch immer in kaum verändertem Maasse weiter wachsen, die Ausgaben aber infolge der fast während des ganzen Jahres andauernden Preissteigerung ebenfalls zunehmen und dadurch der Reingewinn herabgedrückt wird. Es geht hier genau, wie auf fast allen wirthschaftlichen Gebieten: grosser Aufschwung des Umsatzes, d. h. des Verkehrs — glänzendes Geschäft, Steigen der Löhne und Preise —, infolge dessen dann wieder Verminderung der Reingewinne und so allmähliche Rückkehr zu regelmässigen ruhigen wirthschaftlichen Zuständen. Das ganze Jahr 1900 stand unter diesem Zeichen des Wendepunkts. Seinen eigenartigsten Ausdruck fand dieser Gang der Dinge in der sogen. Kohlennoth, über die schon so viel geredet und geschrieben ist — auch an dieser Stelle, dass wir hier nur das eine feststellen wollen: gerade der Jahresschluss hat uns die entscheidenden Zeichen gebracht, dass auch hier die Wendung eingetreten ist: das Weichen der Kohlenpreise in England, die sogen. Förderungseinschränkung des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats, die auch nach den neuerdings gegebenen Erläuterungen jedenfalls so viel bedeutet, dass ein weiteres Steigen der Förderung nicht stattfindet, endlich den Kohlenabschluss der preussischen Staatsbahnen mit dem vorgenannten Syndikat auf die ungeheuere Menge von 3 Millionen Tonnen zu den bisherigen Preisen für ein weiteres Jahr vom 1. Juli 1901 bis dahin 1902: dies Haltsignal wird auf der ganzen Linie des wirthschaftlichen Lebens weiter gegeben werden. Wenn trotzdem in einzelnen unbedeutenden und abgelegenen Kanälen der Gesammtwirthschaft noch Preissteigerungen vorkommen, wie dies z. B. in den Kleinverkaufspreisen einiger Waaren der Fall ist, so sind das nur die letzten Aeusserungen der Wellenbewegung, an deren Ursprung schon ein Rückfluthen eingetreten ist.

Wenden wir uns nun zu den wichtigsten Einzelerscheinungen des Eisenbahnwesens im verflossenen Jahr.

Einen allgemeinen sieghaften Fortschritt hat die Elektrizität als Bewegungskraft auf den Eisenbahnen gemacht. Fast auf allen grossen Eisenbahnnetzen der Erde sind Versuche verschiedenster Art mit elektrischem Betriebe im Gange. Auch die preussischen Staatsbahnen haben damit auf der Wannseebahnstrecke Berlin-Zehlendorf begonnen. Es scheint fast, als ob die Erfolge der Elektrizität zunächst nur den Geistern des Dampfes den Anreiz zu neuen Kraftanstrengungen geben, denn auf der Pariser Weltausstellung hat zwar die Elektrizität an sich, namentlich auch in ihrer deutschen Vertretung einen glänzenden Triumph gefeiert, aber gleichzeitig wurden so gewaltige und von bedeutsamen Fortschritten zeugende Dampflokomotiven vorgeführt, dass der Gesammteindruck doch der gewesen ist, dass wenigstens für die Fortbewegung von Schnellzügen auf Hauptbahnen einstweilen noch dem Dampf der Vortritt gebührt.

In den Bemühungen, weitere Fahrtbeschleunigungen herbeizuführen, hat auch das vergangene Jahr einige Fortschritte gebracht. Die Palme gebührt jetzt den Franzosen. Freilich ruft der schreckliche Unfall bei Dax, der den schnellsten Zug Europas gerade auf einer Strecke der raschesten Fahrt betraf, ein fürchterliches Memento! Zur See sind wir Deutschen durch unsere unübertrefflichen, vom Vulkan gebauten Schnellschiffe des Lloyd und der Hamburg-Amerikalinie Sieger sowohl in der Schnelligkeit wie in der Sicherheit und Bequemlichkeit der Fahrt. Dass wir auch im Eisenbahnverkehr einst den schnellsten Zug fahren werden, ist wohl möglich, aber unser Ehrgeiz ist nicht darauf gerichtet, gerade auf diesem Gebiete die ersten zu sein. Unser Publikum sehnt sich kaum danach, unsere ganzen Verhältnisse lenken unser Streben mehr auf die Sicherheit und Tüchtigkeit der Gesammteinrichtungen, als auf solche

Glanzleistungen, wie sie ein einzelner Blitzzug bietet. Das schwere Offenbacher Eisenbahnunglück hat die Aufmerksamkeit sowohl der öffentlichen Meinung wie der Behörden von neuem auf Punkte gelenkt, in denen etwa noch zu bessern und zu ändern ist. Das neue Jahr wird uns zweifelsohne die Ergebnisse der hierüber angebahnten Forschungen und Berathungen bringen.

Merkwürdig still war das verflossene Jahr auf dem Gebiete des Tarifwesens. Es scheint so, als ob die schweren Kämpfe auf ihm, die früher die besten Köpfe des Eisenbahnwesens beschäftigten und die meisten Kräfte beanspruchten, so gut wie ausgetobt seien. Bei uns in Deutschland wenigstens ist es so, dank der Einheitlichkeit der deutschen Gütertarife, den Einrichtungen der ständigen Tarifkommission und des Verkehrsverbandes. Nur zuweilen erregt eine Frage, wie die der Kohlentarife, veranlasst durch vereinzelte Nothstände, die Gemüther. Der Weisheit Schluss ist aber auch hier, dass es am besten ist, an dem bestehenden nur sehr vorsichtig zu rühren, weil gerade die Beständigkeit der Tarife eine Bedingung sicherer wirthschaftlicher Rechnung auf fast allen Gebieten von Handel und Verkehr ist. — Die Personen-Tarifreform hat im verflossenen Jahr völlig geruht und wir vermögen nicht zu sagen, ob nicht noch ein weiteres Jahr in dieser Ruhe vorübergeht. Wir haben schon öfter unsere Ansicht dahin ausgesprochen, dass ein dringendes w i r t h s c h a f t l i c h e s Bedürfniss nach dieser Reform nicht besteht. Auch die als unumgänglich erkannte Vereinfachung des Personentarifwesens würde zwar einem allgemein, namentlich in den bemittelteren Klassen der Bevölkerung empfundenen Bequemlichkeitsbedürfniss genügen, sie würde den Eisenbahnen eine Ersparung an Sachausgaben und an Personal bringen, aber sie ist wahrhaftig keine ernste Lebensfrage. Das Hinderniss für die beabsichtigte Reform ist ziemlich klar ersichtlich: eine Einigung der deutschen Verwaltungen muthet den einen grosse Geldopfer, den anderen das Aufgeben tief eingebürgerter, unentbehrlich gewordener Einrichtungen zu. Würde beispielsweise Preussen Süddeutschland zu Liebe die IV. Klasse aufgeben, ohne zugleich den Tarif der III. Klasse so herabzusetzen, dass er dem der IV. Klasse gleichkommt, so würde ein Schrei der Entrüstung der betroffenen arbeitenden Klassen nicht nur, sondern auch der mitbetroffenen Arbeitgeber und unter diesen auch der ländlicher Besitzer die Folge sein. Entschlösse Preussen sich aber zu einer so weitgehenden Ermässigung des Fahrpreises der III. Klasse, so wäre ein jährlicher Einnahmeausfall die Folge, der, wenn wir nicht irren, auf 30—40 000 000 ℳ berechnet ist. Der Uebergang würde jahrelange Vorbereitungen bedürfen, da sonst sogleich eine Unzulänglichkeit des Wagenparkes der III. Klasse hervortreten würde, der zu den lautesten Beschwerden führen müsste. Nun ist gerade der jetzige Zeitpunkt zu einer mit Einnahmeausfällen verbundenen Preisherabsetzung so ungünstig wie möglich. Alle Preise sind bis jetzt gestiegen, auch die Ausgaben der Eisenbahnverwaltungen, ihre Fahrpreise sind gleich geblieben. Da ist denn die Forderung weitgehender Ermässigungen recht wenig angezeigt. Sie ist denn auch in letzter Zeit so ziemlich verstummt.

Lebhafter als in Deutschland ist die Bewegung in den Tariffragen im österreichisch-ungarischen Nachbarstaat. Während in Oesterreich der Kampf zwischen Privatbahn- und Staatsbahnsystem noch immer nicht beendet ist und der Tarifbewegung immer neue Nahrung gibt, ist in Ungarn zwar das Staatsbahnsystem in der Hauptsache durchgeführt, aber der kühne Versuch des Zonentarifes und die starken Eisenbahnneubauten früherer Jahre haben zu lebhaften Finanzzuckungen geführt; das Gleichgewicht ist noch immer nicht hergestellt. Schwierig wurde die Lage für die ungarischen Staatsbahnen namentlich dadurch, dass Ungarn an dem allgemeinen wirthschaftlichen Aufschwung der letzten Jahre überhaupt wenig theil genommen hat. Soweit die Eisenbahnroheinnahmen ein Urtheil gestatten, scheint allerdings im Jahre 1900 dort eine Aufwärtsbewegung erkennbar zu sein. Namentlich der Kohlenverkehr hat stark zugenommen.

Im Ausbau des Eisenbahnnetzes brachte das abgelaufene Jahr innerhalb Europas nur wenig besonders Erwähnenswerthes: wir rechnen dahin die Fertigstellung der Pariser und der Londoner Stadtbahn, die beide bekanntlich unterirdisch sind und elektrisch betrieben werden. Ihre alle Erwartungen übersteigende Benutzung zeigt deutlich den Weg, den die Entwickelung der Stadt- und Vorortbahnen zu nehmen hat. Innerhalb der Vereinsländer sind auf diesem Gebiet zwei grossartige und tonangebende Eisenbahnunternehmungen theils fast vollendet, theils der Vollendung erheblich näher gerückt: die Elberfelder Schwebebahn und die Berliner Hoch- und Untergrundbahn, die erstere eigenartig durch ihr System und die Leichtigkeit und Schnelligkeit der Fortbewegung bei Vermeidung jeder unbequemen und gefährlichen Berührung mit allem, was sonst auf der Erdoberfläche den Eisenbahnen das Leben schwer macht, die andere ein erstes Mittel, um den täglich wachsenden Schwierigkeiten des Berliner Strassenverkehres Abhülfe zu schaffen. Die eigentlichen Strassenbahnen bedürfen hier trotz aller Anstrengungen und trotz Durchführung des elektrischen Betriebes unbedingt einer Entlastung.

Unter den Erweiterungen des Vereinsbahnnetzes nimmt das grossartige sogen. Investitionsprogramm Oesterreichs, zu dem auch die langersehnte zweite Eisenbahnverbindung des Landes mit Triest gehört, wohl den ersten Rang ein. Freilich ist es bis jetzt nur ein Programm, aber man darf wohl die Hoffnung aussprechen, dass die tief beklagenswerthen parlamentarischen Wirren dort endlich eine Lösung finden. Gerade die in das wirthschaftliche Leben so tief einschneidenden Eisenbahnfragen, vor denen der Kampf der Nationalitäten zu schweigen pflegt, sind vielleicht geeignet, eine Verständigung herbeizuführen.

Der Kleinbahn- und Lokalbahnbau nahm im verflossenen Jahre ruhigen Fortgang; wenn in Deutschland der Kleinbahnbau ein etwas langsameres Tempo zeigt, als in den Vorjahren, so ist dies im Interesse einer finanziellen Erstarkung der fertigen Unternehmungen nur zu begrüssen.

Besonders lebhaft war und ist in Deutschland und in Europa der Unternehmungsgeist auf Bahnen in fremden Welttheilen gerichtet. Die sibirische Querbahn ist fast vollendet, die Bagdadbahn und die Kap-Kairobahn sind ziemlich feste Projekte geworden. Die deutschen Kolonialbahnen, obgleich erst in ihren Anfängen vorhanden, bilden doch schon einen steten Gegenstand der Berichterstattung. Wir hoffen sicher, dass eine der ersten Gaben des neuen Jahres an das Deutsche Reich die Sicherstellung der ostafrikanischen Mittellandbahn sein wird. Auch in China, wo schon die Schantungbahn als deutsches Unternehmen im Bau ist, werden nach Beendigung der Wirren sich unserem Kapital und unserer Eisenbahnbaukunst neue Wege öffnen.

Wir können dem neuen Jahr mit gutem Vertrauen auf weitere befriedigende Fortentwickelung des gesammten Verkehres entgegensehen. Eine der nächsten parlamentarischen Aufgaben wird die Kanalvorlage in Preussen sein, durch deren Bewilligung nach unserer Auffassung dem preussischen Eisenbahnnetz nicht ein gefährlicher Wettbewerber, sondern ein hochwillkommener Bundesgenosse in der Bewältigung der stets wachsenden Verkehrsmassen erstehen wird. v. M.

Ueber die Beziehungen zwischen. Eisenbahntarifen und Handelsverträgen.

Von **Dr. Emil Riesenfeld**, Sekretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien.

In den nachfolgenden Ausführungen soll unser Thema unter besonderer Berücksichtigung der eisenbahnfachlichen (tariftechnischen) Gesichtspunkte in der Absicht besprochen werden, in diesem Stoffgebiete, welches namentlich wegen des Ablaufes wichtiger Handels- und Zollverträge zu Ende des Jahres 1903 jetzt von besonderer Bedeutung ist, einen Beitrag zur Klärung der Ansichten zu liefern.

I.

Durch die Eisenbahntarife kann, und zwar in verschiedener Weise, ein Einfluss auf den wirthschaftlichen Verkehr mit dem Auslande (für welchen wir der Kürze wegen den Ausdruck auswärtiger „Handel" gebrauchen wollen) ausgeübt werden.

Wollen wir die möglichen Einzelfälle einer solchen Einwirkung entwickeln, so müssen wir uns vorerst zweierlei vor Augen halten.

Zunächst ist zu beachten, dass dem Eisenbahntarife ein weiteres Wirkungsfeld offen steht als dem Zolltarife. Während Zölle nur für die Einfuhr oder für die Ausfuhr bestimmter Güter in Betracht kommen, sind die Eisenbahntarife auch für den gleichartigen Verkehr zollfreier Güter, ferner für die gesammte Durchfuhr maassgebend. Man muss also die internationale Eisenbahntarifpolitik ebensowohl im Zusammenhange mit der Zollpolitik wie auch als selbständiges Mittel der Handelspolitik betrachten.

Es ist ferner zu berücksichtigen, dass der auswärtige Handel dem inneren und zwar vielfach derart gegenübersteht, dass eine Schwächung des ersteren als eine Stärkung des letzteren anzusehen ist und umgekehrt. Eine den Aussenhandel berührende Aenderung der Frachtpreise kann daher sowohl — unmittelbar — durch die für den Verkehr mit dem Auslande geltenden Eisenbahntarife, als auch — mittelbar — durch die Eisenbahntarife für den inländischen Verkehr herbeigeführt werden.

Demnach ergeben sich für eine Beeinflussung des Aussenhandels durch den Eisenbahntarif nachstehende Möglichkeiten:

Man kann die Ausfuhr oder die Einfuhr oder die Durchfuhr ins Auge fassen. Bezüglich der beiden ersteren können zollpflichtige oder zollfreie Güter in Frage kommen. Jeder Verkehr kann begünstigt oder erschwert werden; dies alles entweder durch unmittelbare, den ausländischen Verkehr treffende eisenbahntarifarische Maassnahmen oder mittelbar durch solche gegensätzlicher Art für den inneren Verkehr.

Zur Beleuchtung dieser schematischen Eintheilung mögen einige Hinweise auf Erscheinungen in der vielgestaltigen Wirklichkeit dienen.

Die Erleichterung der Ausfuhr ist der Zweck der immer mehr in den Vordergrund tretenden Ausfuhrtarife, während eine Erschwerung der Ausfuhr gerade in jüngster Zeit von mehreren Seiten bezüglich einiger Roh- und Hilfsstoffe (Kohle, Holz) gefordert wurde. Bei der letzteren Gelegenheit kam auch die Unterstützung der Einfuhr derartiger Güter zur Sprache. Im allgemeinen ist jedoch bekanntlich das Begehren weiter Kreise auf Behinderung der Einfuhr gerichtet. Schliesslich hat auch die Behandlung der Durchfuhr, und zwar gleichfalls vor kurzem, in verschiedenen Verkehren Meinungsverschiedenheiten hervorgerufen, bei welchen die einen den Wettbewerb in- und ausländischer Eisenbahnen, die anderen denjenigen der beiderseitigen Gütererzeugung ins Treffen führten.

II.

Es wird nun gesagt, dass die von uns erörterte Möglichkeit, mittelst der Eisenbahntarife die Grundlagen des äusseren Handels in grösserem oder geringerem Umfange zu verschieben, dem Zwecke oder gar dem Sinne der Handelsverträge widerspräche. Diese Abmachungen hätten die Aufgabe, für die wirthschaftlichen Beziehungen der Vertragsstaaten bestimmte und stetige Verhältnisse zu schaffen. Der Werth der Handelsverträge wäre wesentlich beeinträchtigt, wenn die Eisenbahntarife beliebig Störungen verursachen könnten. Diesem Uebelstande müsse daher durch entsprechend gefasste Vertragsklauseln abgeholfen werden.

Die vorgebrachten Wünsche können wohl nicht als ungerechtfertigt bezeichnet, doch in derart einfacher Weise, wie manche Kreise es zu glauben scheinen — sozusagen in Bausch und Bogen —, nicht befriedigt werden.

Das einzige Mittel, die beklagten vertragswidrigen Einflüsse zuverlässig auszuschalten, bestände nämlich darin, auszusprechen, dass Aenderungen der in- und ausländischen Eisenbahntarife nur im Einverständnisse der Vertragsstaaten zulässig seien, mit anderen Worten darin, wie den Zoll auch die Fracht für die Dauer des Handelsvertrages zu „binden". Eine solche Verpflichtung könnte aber, selbst mit Einschränkung auf die Staatsbahnlinien, wohl von keiner Seite übernommen werden. Denn die Eisenbahntarife haben eben nicht lediglich für den Aussenhandel, sondern nicht minder für den inneren Verkehr und, von aller Handelspolitik abgesehen, für die Finanzen der Eisenbahnen Bedeutung. Diese wichtigen Interessen kann man nicht dem Aussenhandel zuliebe vollständig vom guten Willen fremder Staaten abhängig machen.

Man muss also darauf verzichten, den auswärtigen Handel bezw. den ihm gegenüberstehenden inneren Güteraustausch vor jeder irgendwie denkbaren Schwankung der Eisenbahntarife zu schützen und sich damit begnügen, die Tariffreiheit der Eisenbahnen durch zwischenstaatliche Vereinbarungen nur insoweit aufzuheben, als es die Rücksichten auf die sonstigen Bedingungen des volkswirthschaftlichen Lebens gestatten.

III.

Wir wollen nunmehr die für unsere Frage wichtigen Festsetzungen des zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich-Ungarn abgeschlossenen Handels- und Zollvertrages (vom 6. Dezember 1891), ferner diejenigen des sogenannten österreichisch-ungarischen Ausgleiches betrachten, theils, um an Beispielen aus der diplomatischen Praxis zu untersuchen, inwieweit bisher internationale Vereinbarungen über Eisenbahntarife zustande gekommen sind, theils, um die bezeichneten Uebereinkommen, welche von grösster Tragweite und im Bereiche des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen die hervorragendsten ihrer Art sind, von unserem Standpunkte zu prüfen.

Aus dem deutsch-österreichisch-ungarischen Handelsvertrage kommen der erste Absatz des Artikels 15 und dessen Ergänzung im Schlussprotokolle in Betracht. Sie lauten:

Artikel 15, Absatz 1.

„Auf Eisenbahnen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschliessenden Theile gemacht werden. Namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Theiles in das Gebiet des anderen Theiles übergehenden oder das letztere transitirenden Transporte weder in Bezug auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem Gebiete des betreffenden Theiles abgehenden oder darin verbleibenden Transporte."

Schlussprotokoll (zu Artikel 15 des Vertrages).

„Die vertragschliessenden Theile werden auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens, insbesondere auch durch Herstellung direkter Eisenbahnfrachttarife einander thunlichst unterstützen. Dieselben sind darüber einig, dass die Frachttarife und alle Frachtermässigungen oder sonstige Begünstigungen, welche, sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen, für Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete gewährt werden, soweit es sich nicht um Transporte zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt, den gleichartigen, aus dem Gebiete des einen Theiles in das Gebiet des anderen Theiles übergehenden oder das letztere transitirenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung in gleichem Umfange zu bewilligen sind."

„Demgemäss sind insbesondere die auf der Beförderungsstrecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund der Lokal- bezw. Verbandstarife sich ergebenden Frachtsätze auf Verlangen des anderen Theiles auch in die direkten Tarife einzurechnen."

Hier werden somit alle Arten des Verkehres (Ausfuhr, Einfuhr und Durchfuhr) und von Gütern (zollpflichtige und zollfreie) der Regelung unterworfen. Von einem Verbote, die Tarife zu ändern, ist aber keine Rede. Der Vertrag sucht vielmehr einseitigen, dem Auslande nachtheiligen Tarifmaassnahmen auf anderem Wege vorzubeugen. Es wird nämlich der wiederholt (z. B. bezüglich der Gewerbeausübung, der öffentlichen inneren Abgaben usw.) angewendete Grundsatz, die beiderseitigen Staatsangehörigen gleich zu behandeln, auch auf unser Gebiet übertragen. Hierbei kann man die beachtenswerthe Wahrnehmung machen, dass Artikel 15 als solcher mehr die rechtliche Schablone an sich trägt (. . „kein Unterschied zwischen den Bewohnern" . . . „ungünstiger [?] behandelt werden" . .) und erst die zusätzlichen Bemerkungen des Schlussprotokolles bestrebt sind, zum Ausdrucke zu bringen, was aus dem Grundgedanken für die besonderen Verhältnisse des Eisenbahntarifwesens abzuleiten ist.

Man erkennt jedoch leicht, dass durch diese Bestimmungen unerwünschte Einflüsse der Eisenbahntarife keineswegs ein- für allemal ausgeschlossen werden. Wir wollen davon absehen, dass schon die Verschiedenheit der Entfernungen Ungleichheiten bedingt. Aber im Vertrage wird eben nicht im allgemeinen — auf Grund irgend eines Systemes — die gleichartige Behandlung des inneren und äusseren Verkehres, sondern blos der gleiche Beförderungspreis auf „derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung" zugesichert. Hierdurch wird es nicht unmöglich gemacht, Tarifänderungen derart durchzuführen, dass der eine Verkehr wesentlich, der andere hingegen wenig oder gar nicht berührt wird. So können für die Ausfuhr in das Gebiet des Vertragsstaates Frachtermässigungen (Ausfuhrtarife) gewährt werden, woraus natürlich dessen eigenen „Erzeugnissen" kein ähnlicher Vortheil erwächst. Weiter kann der Tarif ausschliesslich für inländische Stationsverbindungen herabgesetzt werden, und zwar möglichst unter Ausschluss der in der Nähe der Grenze befindlichen Stationen. Der ausländische Verkehr muss dann für die inländische Zwischenstrecke bis zur Grenze die gewöhnliche Fracht, somit — abgesehen vom Mangel der Begünstigung für dieses Stück — nochmals die „Abfertigungs-(Manipulations-) Gebühr" und (bei Staffeltarifen) die höheren Einheitssätze der ersten Staffeln tragen — eine gebrochene Frachtberechnung, welche den im Inlande gewährten Frachtnachlass ganz oder theilweise verschwinden lässt. Umgekehrt kann der Tarif in ähnlicher Weise nur für Stationsverbindungen mit dem Auslande erhöht werden, ohne dass dies ein Gleiches für das Inland nach sich zieht. Endlich kann der direkte Verkehr mit dritten Staaten, mag er sich über das Gebiet des anderen Vertragsstaates bewegen oder nicht, beliebig bevorzugt werden, und zwar selbst „auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung", da nach dem Vertrage lediglich „Frachtsätze", nicht auch „Frachtantheile" (welche nicht veröffentlicht, sondern in Abmachungen der Eisenbahnen unter sich festgestellt werden) in Anspruch genommen werden können.

Will man hiernach den handelspolitischen Werth der besprochenen Vereinbarungen abwägen, so muss man noch berücksichtigen, dass die in ihnen zugesagte tarifarische Behandlung, wenigstens unter den gegenwärtigen thatsächlichen Verhältnissen, als kein besonderes Zugeständniss erscheint; denn sie wird auch allen anderen Staaten, sogar solchen zu theil, welche die in Deutschland und Oesterreich-Ungarn verbotenen geheimen Frachtbegünstigungen zulassen, demnach jede Prüfung ihres Verhaltens gegenüber dem ausländischen Verkehre unmöglich machen.

Schliesslich soll nicht verschwiegen werden, dass unsere Bestimmungen in einem nicht unwichtigen Punkte zu Zweifeln und Streitigkeiten führen können, nämlich bezüglich der sogenannten (ermässigten) „Loko"-Frachtsätze, d. h. Frachtermässigungen, welche die Abnahme der Sendungen in bestimmten (inländischen) Stationen bedingen. Trotzdem solche Frachtsätze vielfach unbeanstandet bestehen, wäre es angezeigt, ausser Frage zu stellen, dass sie dem Vertrage nicht zuwiderlaufen. Hierbei wäre ein Anrecht des ausländischen Verkehrs auf ihre Anwendung nicht anzuerkennen, soweit sie in der Tariftechnik, z. B. in Verkehrsregelungen (Kartellen) oder im Wettbewerbe anderer Verkehrswege ihren Grund haben. Sollte man der Sache eine grössere Bedeutung beimessen, so könnte auch ein fachliches Schiedsgericht vorgesehen werden, um auf Verlangen zu entscheiden, ob und wieweit die im Einzelfalle maassgebenden Umstände für das Ausland anders liegen. Insoweit die erwähnte Bedingung jedoch andere Zwecke, z. B. eine gewisse Verwendung der Güter, deren Veredlung u. dgl. sichern soll, was aus den weiteren Festsetzungen des einzelnen Falles zu ersehen ist, wäre der Frachtvortheil (für dieselbe Bahnstrecke und Verkehrsrichtung sowie unter denselben besonderen Vorschriften) für bestimmt bezeichnete ausländische Stationsverbindungen zur Verfügung zu stellen.

Dagegen können die sogenannten (ermässigten) „Transit"-Frachtsätze — d. s. Begünstigungen für einen Theil des Beförderungsweges, also in gewissem Sinne das Gegenstück der „Loko"-Frachtsätze — auch dann nicht als vertragswidrig bezeichnet werden, wenn sie nicht unbeschränkt, sondern lediglich für bestimmte Stationsverbindungen gelten. Dem Wesen nach sind sie nur Frachtantheile, die verlautbart werden, um die verwickeltere Erstellung direkter Frachtsätze zu vermeiden. Das Ausland kann sie vollkommen dem Vertrage entsprechend in gleichem Maasse benutzen wie das Inland.

* * *

Viel mehr als im deutsch-österreichisch-ungarischen Handelsvertrage finden wir für unsere Frage auch im österreichisch-ungarischen Ausgleiche nicht, trotzdem zwischen Oesterreich und Ungarn so enge Beziehungen bestehen und in ihrem gegenseitigen Handelsverkehre beim Fehlen eines Zwischenzolles Einwirkungen der Eisenbahntarife sich besonders fühlbar machen.

Ueber den Vertrag mit Deutschland hinaus gehen nämlich nur einige die Durchfuhr regelnde Festsetzungen, welche allerdings deshalb von grundsätzlicher Wichtigkeit sind, weil sie die ziffermässige Grundlage in den Vordergrund rücken, ja sogar Ansätze dazu zeigen, sich der Verschiedenheit der Verhältnisse anzupassen.

Gegenwärtig sind sie (für Oesterreich) in der Verordnung vom 22. September 1899 (Nr. 178 des Reichsgesetzblattes) enthalten, deren § 2 nachstehendes anordnet:

(1) „Die beiderseitigen Staatsbahnen sind verpflichtet, für den über die Linien ihres Netzes nach dem Auslande transitirenden Güterverkehr des anderen Staates in jedem Falle der Aufstellung direkter Tarife zuzustimmen.

(2) Für solche direkte Tarife sollen während der im Eingange bezeichneten Zeitdauer hinsichtlich jener Artikel und Relationen, für welche derzeit ermässigte Antheile gegenüber dem normalen Tarife auf der betreffenden Strecke zur Tarif-

bildung gewährt werden, diese Antheile die Maximalantheile bilden.

(5) Im übrigen finden die im Schlussprotokolle zum Artikel 15 des Handels- und Zollvertrages vom 6. Dezember 1891 zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche enthaltenen Bestimmungen auch für den Eisenbahnverkehr beider Staatsgebiete volle Anwendung.

(6) Die für den Transit der Provenienzen des Auslandes auf den Staatsbahnlinien des einen Staatsgebietes der Monarchie gewährten Tarifermässigungen und Nachlässe dürfen während der vorhin bezeichneten Zeitdauer den gleichen Erzeugnissen des anderen Staatsgebietes auf der nach derselben Grenzstation zur Benutzung gelangenden Staatsbahnstrecke nicht vorenthalten werden und ist der für die ausländische Provenienz nach der ganzen Länge der befahrenen Staatsbahnstrecke durchschnittlich ermittelte Einheitssatz dem Durchzugsverkehre des anderen Staatsgebietes zur Verfügung zu stellen.

(7) Vorstehende Bestimmungen finden keine Anwendung auf solche Tarifmaassnahmen der österreichischen Staatsbahnen, welche hinsichtlich der zwischen den Grenzstationen Nowosielitza in der Bukowina und Moldau in Böhmen (diese Stationen inbegriffen) gelegenen Staatsbahnlinien getroffen werden, um Transporte russischer Provenienz im Transit nach Norddeutschland für die österreichischen Bahnwege zu gewinnen."

IV.

So sehen wir, dass die Eisenbahntarife bisher in verhältnissmässig bescheidenem Umfange Gegenstand internationaler Verträge geworden sind.

Wollte man nun im Bestreben, das durch Handelsverträge mühsam hergestellte Gleichgewicht vor unerwarteten Erschütterungen zu bewahren, eine weitere Entwicklung in der fraglichen Richtung anbahnen, so stände man vor der schon angedeuteten Schwierigkeit, dass inländische gewichtige Interessen dies als bedenklich erscheinen lassen.

Dem Widerstreite zwischen der Freiheit und der Gebundenheit der Eisenbahntarife wird man nur dadurch entgehen, wenn man den Weg allgemeiner Vereinbarungen mit ihren unübersehbaren Folgen verlässt und den wirthschaftlichen Bedürfnissen von Fall zu Fall gerecht zu werden trachtet. Die wirthschaftlichen Gruppen, die sich beim heutigen Stande der Dinge gefährdet fühlen, werden also gut daran thun, weniger idealen Vertragsformeln nachzusinnen, als klarzulegen, was im besonderen für sie zu geschehen hätte, oder, mit anderen Worten, für das staatliche Eingreifen Vorarbeiten solcher Art zu leisten, wie sie soeben in grossartiger Weise für die Erneuerung der Zolltarife zustande kamen. Vielleicht wird man dann zu Eisenbahntarif-Verträgen gelangen, welche unseren sorgfältig aufgebauten und reichgegliederten Zolltarifverträgen ähnlich sind. Von den Handelspolitikern würde dies wohl schon deswegen begrüsst werden, weil ihnen hierdurch die Möglichkeit geboten wäre, Zugeständnisse auf dem einen Gebiete mit solchen auf dem zweiten auszutauschen.

Auch in anderen Beziehungen sind von der Ausbildung der Eisenbahntarifverträge günstige Wirkungen zu erhoffen.

Sicherlich würden hierdurch Vereinfachungen und Verbesserungen des Tarifwesens überhaupt herbeigeführt werden, wie dies durch die Weltpostverträge bezüglich der Posttarife geschehen ist.

Auf diesem Wege könnten ferner nicht zu verachtende finanzielle Ersparnisse erzielt werden. Es ist dem Auslande nicht schwer, die Opfer einer selbständigen Tarifpolitik (z. B. Ausfuhrtarife) durch Gegenmaassregeln werthlos zu machen. Um diese Seite der Sache zu würdigen, braucht man sich nur der Anstrengungen und Enttäuschungen zu erinnern, welche die eigentlichen sogenannten „Ausfuhrprämien" mit sich gebracht haben.

Schliesslich wird auch der Umstand, dass eine derartige Vertragspolitik ein staatliches Eisenbahnnetz oder einen hinreichenden staatlichen Einfluss auf die Privatbahnen voraussetzt, sie für unsere Verhältnisse eher fördern als hemmen. Ja, wenn man erwägt, dass dies im grossen und ganzen für alle Staaten des europäischen Festlandes zutrifft, kann man in internationalen Eisenbahntarifverträgen vielleicht sogar das vielgesuchte Mittel — ein geeigneteres als den Traum eines Zollvereins — erblicken, welches dazu führen könnte, diese Staaten gegenüber England und Nordamerika, Ländern mit unbeschränktem Privatbahnsystem, wirthschaftlich enger aneinander zu schliessen.

Die Eisenbahnen in Niederländisch-Indien.

In dem grossen holländischen Kolonialreich hat man sich erst 1863 entschlossen, den bestehenden Verkehrsmitteln das modernste und bedeutendste der Eisenbahnen anzugliedern. Doch steht dasselbe auch hier in wirthschaftlicher Bedeutung heut allen anderen voran. Der erste Anfang aber war recht unbedeutend, auch war es nicht die Regierung, die voranging, sondern eine Privatgesellschaft, die Nederlandsch-indische Spoorwegenmaatschappij. Diese Gesellschaft erbaute unter staatlicher Zinsgarantie eine kurze Linie von Samarang nach den Vorstenlanden (Fürstenlanden) mit einer gleichfalls kurzen Zweigbahn nach Ambarawa (Fort Willem I). Die Spurweite war, wie in den Niederlanden, auf 1,435 m bemessen. Allein man entschied sich bald dahin, dass in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse und des zu erwartenden Verkehrs eine geringere Spurweite allen Anforderungen entsprechen würde und nahm, als derselben Gesellschaft die Konzession für den Bau der 56 km langen Eisenbahn Batavia-Buitenzorg ertheilt wurde, eine Spurweite von nur 1,067 m an, die dann auch für die späteren Eisenbahnbauten maassgebend geblieben ist.

Nach diesen Anlagen, die sich vortrefflich verzinsten, begann auch die Regierung aus ihrer bisher beobachteten Zurückhaltung herauszutreten: durch Beschluss vom 6. April 1875 wurde die Linie Soerabaja-Pasoeroean-Malang in Angriff genommen und zugleich Vermessungen der Linie Buitenzorg-Bandoeng gemacht. Seitdem hat der Bau von Eisenbahnen nicht geruht, so dass gegenwärtig auf Java 1764 km im Betrieb stehen, während 247 km sich im Bau befinden. Die Privatthätigkeit hat daran auch einen beträchtlichen Antheil gehabt. Die Java-Spoorwegmaatschappij und die 1884 gegründete Bataviasche Oosterspoorwegmaatschappij erbauten Linien von 24,5 bezw. 44 km Länge und die Nederlandsch-indische Tramwaymaatschappij legte eine 24,5 km lange Bahn an, auf der die Triebkraft durch Dampf unter hohem Druck auf den Endstationen ohne Lokomotiven geliefert wurde. Diese Bahn hatte wie die Pferdebahnen eine Spurweite von 1,188 m. Danach erhielt 1884 noch die Semarang Joana Stoomtramwaymaatschappij die Konzession für eine 171 km lange Bahn mit einer Spurweite von 1,067 m und 1888 die Oost Java Stoomtrammaatschappij die Konzession für zwei Bahnen von 20 bezw. 34 km Länge mit der gleichen Spurweite.

Auf Sumatra sind ebenfalls Dampf- wie Trambahnen angelegt worden. In Atjeh wurde aus strategischen Rücksichten zuerst 1882 die Linie Oleh-leh-Kotaradja eröffnet, an die sich mehrere andere angliederten. Die Spurweite betrug hier durchweg 0,75 m. Auch an der Westküste von Sumatra wurden Bahnen angelegt. Alle diese Bahnen sind Staatsbahnen, doch hat an der Ostküste die Deli Spoorwegmaatschappij seit 1883 mehrere Bahnen erbaut, die von den Hafenplätzen zu verschiedenen Plantagen führen. Im ganzen besitzt Sumatra jetzt 312 km Eisenbahnen. In neuester Zeit sind auch einige elektrische Bahnen angelegt worden, so die der Batavia Electrische Trammaatschappij, die Linie Buitenzorg-Sadjira mit Abzweigungen und die Linie Soekaboemi-Leuwiliang-Sagranten mit Zweigbahn nach Parakan Lima.

Die niederländisch-indischen Bahnen weisen durchschnittlich gute, in einzelnen Fällen sehr gute Erträge auf und sie machen auch trotz der hohen Preise, die man für die beiden ersten Wagenklassen zahlt (die dritte ist ziemlich billig), das Reisen wesentlich leichter als früher. Die Bahnhöfe sind sehr hübsch aus Bambusgeflecht hergestellt mit einer Einfassung von festem Holz. Buffets gibt es allerdings nur an den grösseren

Stationen, alles aber, was man sonst nur wünschen mag, ist zur Stelle. Auch hat sich der Einfluss der Eisenbahnen schon so weit auf den Charakter des Volkes erstreckt, dass es heutzutage niemals an dienstbaren Geistern mangelt, die gern etwas verdienen möchten, während man damit früher nicht selten in Verlegenheit kam. Die Aufschriften, Fahrpläne und dergleichen sind durchweg in drei Sprachen abgefasst, nämlich holländisch, chinesisch und malayisch (mit arabischen Schriftzeichen). Rückfahrtskarten werden nicht ausgegeben und im Preise der drei Wagenklassen besteht ein auffallend grosser Unterschied. Das hat in der aristokratischen Form des ganzen Kolonialgetriebes seinen Ursprung, kommt aber, wie manche ähnliche Dinge, vorwiegend den Eingeborenen zu gute. Reiche Chinesen und Malayen benutzen, da kein Gesetz daran verhindert, sehr häufig die zweite, sogar die erste Wagenklasse und nehmen trotz der offen gezeigten Entrüstung von Holländern der alten Schule darin Platz. Zwischen der ersten und zweiten Wagenklasse besteht kein wesentlicher Unterschied. Die Sitze sind in beiden aus Rohr, nur liegt darauf in der ersten Klasse ein Lederpolster, das kluge Leute beim Niedersitzen sofort zu entfernen pflegen. Die Personenwagen zerfallen in zwei durch eine Thür verbundene Abtheilungen, und zwar laufen die Bänke mit den Schienen parallel, eine Einrichtung, die sich hier, wo es keine Nachtzüge gibt, ganz vortrefflich bewährt. Eingestiegen wird vermittelst der Plattformen, die sich zu beiden Seiten befinden; auch darf, wer dies vorzieht, dort stehen bleiben. Geraucht wird nicht nur dort, sondern in allen Abtheilen, doch steht in der ersten Klasse jedem Mitreisenden das Verbot des Rauchens frei. Die Bahnbeamten rekrutiren sich aus Javanen, in den höheren Stellungen aus Mischlingen und Holländern. Sie sind alle sehr höflich, die Javanen hocken beim Abnehmen der Fahrkarte vor irgend einem Grossgrundbesitzer (tuwan besar) nieder, vor einem gewöhnlichen tuwan begnügen sie sich mit einem Knix. Die Lokomotiven werden aus Europa bezogen, die Wagen aber in Java selbst gebaut. Da Java aber weder Eisenerze noch Eisenwerke besitzt, so muss alles für die Wagen nöthige Eisenmaterial aus Europa eingeführt werden. Für Eisenbahnschwellen liefert das fast unverwüstliche Teakholz das herrlichste Material, auch kommen die Arbeitslöhne in diesem arbeiterreichen Lande kaum in Betracht, aber die Schwierigkeiten des Baues haben die holländischen Ingeniöre trotz ihrer anerkannten Tüchtigkeit vor manche schwere Aufgabe gestellt. Namentlich mangelt es an gutem Material zum Unterbau. Basalt könnte nur mit ausserordentlichen Kosten aus weiter Entfernung beschafft werden und das durchschnittene Gelände forderte Hunderte von zum Theil recht theuren Brücken.

Vor zwanzig Jahren führten erst drei Linien mit verschiedenen Abzweigungen in das Innere von Java, von Soerabaja nach Malang und Pasoeroean, von Semarang nach Djokjakarta und von Batavia nach Buitenzorg. Jetzt sind die drei Linien mit einander in Verbindung gebracht und man kann von einem wirklichen javanischen Eisenbahnnetz sprechen, so dass man den grössten Theil der Längsausdehnung der Insel im bequemen Eisenbahnabtheil zurücklegen kann. Aber nicht nur das sanft geneigte Tiefland des nördlichen Küstengebiets, „die Kornkammer Javas“, ist von Schienensträngen durchzogen, auch die von der Natur weniger reich ausgestattete und bisher verhältnissmässig nur wenig ausgebeutete Südküste hat jetzt wenigstens eine Bahn, die von Batavia aus den befestigten Hafen Tjilatjag an der Südküste erreicht und dann diesen Hafenplatz wieder mit Soerabaja über Djokjakarta und Soerakarta in Verbindung setzt.

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar 1901 unterstellten Strecken.

Am 1. Januar d. J. gehörten dem Verein 74 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:

a) 46 deutsche Eisenbahnverwaltungen (hierunter 21 Eisenbahndirektionen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft),
b) 20 österreichisch-ungarische Eisenbahnverwaltungen,
c) 4 niederländische Verwaltungen (holländische Eisenbahn, niederländische Centralbahn, niederländische Staatseisenbahnen und nordbrabant-deutsche Eisenbahn),
d) 1 luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 1 belgische Verwaltung (Chimay-Eisenbahn),
f) 1 rumänische Verwaltung (rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 russisch-polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene Neben- und Schmalspurbahnen mit einer Betriebslänge von zusammen 936,41 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 90 967,88 km.

Hiervon kommen auf:

	km
1. a) die preussisch-hessischen Staatseisenbahnen	30 777,86 km
b) die bayerischen (einschl. pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	6 543,38 „
c) die sächsische Staatseisenbahnverwaltung	3 074,88 „
d) die württembergische Staatseisenbahnverwaltung	1 837,41 „
e) die badische Staatseisenbahnverwaltung	1 571,57 „
zu übertragen	43 805,10 km
Uebertrag	43 805,10 km
f) die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1 834,97 „
g) die Verwaltungen der übrigen deutschen Staats- und Privateisenbahnen	3 510,65 „
die deutschen Verwaltungen zusammen	49 150,72 km
2. österreichisch-ungarische Verwaltungen (k. k. österreichische Staatsbahnen 11 061,97 km, königlich ungarische Staatseisenbahnen 13 990,68 km)	34 992,56 „
3. bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)	104,33 „
4. niederländische Verwaltungen	2 815,48 „
5. luxemburgische Verwaltung	186,54 „
6. belgische „	59,11 „
7. rumänische „	3 166,85 „
8. russisch-polnische „	492,29 „
Gesammtbetriebslänge	90 967,88 km

Da der Verein mit einer Länge von 83 145,51 km Eisenbahnen in das Jahr 1897 eingetreten ist, so ist in den verflossenen 4 Jahren seine Ausdehnung um 7 822,37 km oder 8,60 % gewachsen. An dem Zuwachs sind die deutschen Verwaltungen mit 3 545,08 km und die österreichisch-ungarischen Verwaltungen mit 4 572,31 km betheiligt, während das Netz der luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen eine Minderung um 295,02 km Eisenbahnen erfahren hat, welche darauf zurückzuführen ist, dass ein Theil der Strecken der am 1. Juli 1898 bezw. 1. Januar 1899 verstaatlichten Grossen belgischen Centraleisenbahn und der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn in den Betrieb der belgischen Staatseisenbahnen (welche dem Vereine nicht angehören) übergegangen und damit aus dem Vereinsbahnnetze ausgeschieden ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Landeseisenbahnrath.** Die „Köln. Ztg.“ entnimmt der nunmehr vorliegenden Verhandlungsniederschrift über die Sitzung des preussischen Landeseisenbahnrathes vom 14. Dezember 1900, über die wir schon in Nr. 99 Jahrg. 1900 d. Ztg. kurz berichteten, folgendes: Es wurde beschlossen, die Aufnahme von frischen Nüssen und Maronen in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter nicht zu befürworten und ebenso den Antrag, „Margarine in Packungen, die äusserlich mit der Aufschrift ‚Margarine‘ versehen sind und ein Einzelgewicht von 200 kg brutto nicht übersteigen, in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter für die Zeit vom 1. April bis 1. Oktober eines jeden Jahres aufzunehmen“, abzulehnen. Ferner wurde die Ver-

setzung von Futtermehl in den Spezialtarif III nicht befürwortet. Dagegen sprach man sich dafür aus, den § 13 Abs. 3 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Tarifes, Theil I, für lebende Thiere dahin zu ergänzen, dass auch die Landwirthschaftskammern befugt sein sollen, Bescheinigungen über die Versendung von Vieh zu Zuchtzwecken auszustellen. Ferner wurde der Antrag, die Position „Spreu" des Spezialtarifes III und des Verzeichnisses der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter durch Aufnahme von „Gerstenschalen" zu ergänzen, befürwortet. Die Anträge des Ausschusses: 1. die Versetzung von neuen Akkumulatoren in den Spezialtarif I abzulehnen, 2. in der Position „Blei" des Spezialtarifs I hinter den Worten „alte Bleikugeln" einzuschalten „alte unbrauchbare Akkumulatoren" zu befürworten, angenommen. Die Aufnahme von rohem Russ für Beleuchtungskohlen in den Spezialtarif II wurde befürwortet. Der Vorschlag des Ausschusses, die Aufnahme von Kalciumkarbid in den Spezialtarif I und in das Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter wurde angenommen unter Ablehnung des Antrages des Grafen v. Kanitz, die Entscheidung der Zolltariffrage für Kalciumkarbid abzuwarten und die Begutachtung des Ausschussantrages bis dahin zu vertagen. Für Holzkohle war eine Versetzung aus dem Rohstofftarif in den Spezialtarif III, also eine Tariferhöhung beantragt. Es wurde jedoch beschlossen, das Gutachten dahin abzugeben, dass die Versetzung von Holzkohle (auch gemahlen und pulverisirt) aus dem Rohstofftarif in den Spezialtarif III nicht im wirthschaftlichen Interesse des Landes liege. In Bezug auf galizisches Petroleum hatte der Ausschuss empfohlen, die Frachtermässigung sowohl im Verkehr von den in Betracht kommenden Grenzorten wie auch im direkten Bahnverkehr im inländischen Interesse zu befürworten. Mit geringer Stimmenmehrheit wurde aber der Antrag des Grafen v. Kanitz, diese Frachtermässigung zur Zeit nicht zu befürworten, angenommen. Damit war die Tagesordnung erledigt. Der Vorsitzende, Unterstaatssekretär Fleck, wies noch darauf hin, dass mit dieser Sitzung die VI. dreijährige Sitzungsperiode des Landeseisenbahnraths beendigt sei, und sprach dem Landeseisenbahnrath den Dank des Ministers der öffentlichen Arbeiten für die hingebende Mitwirkung bei der Lösung wichtiger Eisenbahnverkehrsfragen aus. Graf zu Limburg-Stirum richtete unter Zustimmung der Versammlung Worte der Anerkennung und des Dankes an den Vorsitzenden.

— **Benutzung der eisenbahnseitig eingerichteten Badeanstalten durch die Angehörigen der Beamten usw.** Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist gegen die Benutzung von eisenbahnseitig unterhaltenen Badeanstalten durch die weiblichen Familienangehörigen der Beamten und Arbeiter sowie der Bahnhofswirthe im allgemeinen nichts zu erinnern. Die königlichen Eisenbahndirektionen haben die Bedingungen, unter denen die Benutzung zugelassen werden kann, festzusetzen; dabei ist namentlich zu beachten, dass die Badeanstalten gut zugänglich sein müssen, bestimmte Zeiten für die ausschliessliche Benutzung durch Frauen sowie weibliche Bedienung während dieser Zeit vorgeschrieben werden und die Möglichkeit für die männlichen Bediensteten, zu geeigneten Zeiten zu baden, im wesentlichen nicht beschränkt wird. Für die Benutzung der Bäder sind dieselben Gebühren zu erheben, die die gebührenpflichtigen Dienstklassen zu entrichten haben.

— **Anwärterlisten für Stationsassistentenstellen.** Mit der Einführung des jetzt für den Bereich der preussischen Staatsbahnen geltenden Stellenverzeichnisses für Militäranwärter ist für die Besetzung der Stationsassistentenstellen des Bahnhofsdienstes der Wettbewerb zwischen den in Ermangelung von Militäranwärtern angenommenen Nichtanstellungsberechtigten einerseits und den Militäranwärtern andererseits in Wegfall gekommen, weil die bezeichneten Nichtanstellungsberechtigten nunmehr in das ihnen offen stehende Drittel der Stationsassistentenstellen einrücken. Hierdurch ist auch die durch den Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 18. April 1887 angeordnete Trennung der Anwärterlisten für Stationsassistenten des Bahnhofs- und des Abfertigungsdienstes entbehrlich geworden. Von den geschäftsführenden königlichen Eisenbahndirektionen ist daher nach einer neueren Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten künftig für beide Dienstzweige eine gemeinschaftliche Anwärterliste zu führen, getrennt nach den Unterabtheilungen: 1. Militäranwärter: a) vorzugsberechtigte, b) nichtvorzugsberechtigte; 2. Civilsupernumerare und Nichtanstellungsberechtigte; 3. vormalige Privatbahnbeamte.

— **Freihaltung der Ausgänge in den Speisewagen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten richtete an die königlichen Eisenbahndirektionen nachstehenden Erlass: „Es ist bemerkt worden, dass in den Speisewagen — besonders an der Küchenseite — die Ausgänge vielfach durch Aufstapelung von Geräthen und Materialien vor den Thüren beschränkt, mitunter auch gänzlich versperrt werden. Ein solches Verfahren ist nicht zulässig. Die Wirthschaftsunternehmer sind anzuhalten, ihr Personal mit entsprechender Weisung zu versehen. Die Zugänge zu den Eisenbahnwagen müssen den unbehinderten Ein- und Ausgang gestatten, insbesondere auch, um im Nothfalle eine schnelle Entleerung der Wagen zu ermöglichen. Das Zug- und Aufsichtspersonal ist anzuweisen, hierauf strengstens zu achten und bei Zuwiderhandlungen die Speisewagenbediensteten zur alsbaldigen Beseitigung der Hindernisse zu veranlassen."

— **Ergänzung des Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat für den Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen, der Main-Neckarbahn, der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und der betheiligten Privatbahnen widerruflich genehmigt, dass vom 1. Januar d. J. an „Kalisalze, rohe, mit gemahlenen Phosphaten oder Superphosphat gemischt" in den Abschnitt A (Spezialtarif III) des Waarenverzeichnisses zwischen „Hornmehl" und „Knochenasche" aufgenommen werden.

— **Bezirkseisenbahnrath Frankfurt a/Main.** Ueber die am 28. November v. J. abgehaltene Sitzung, über die wir schon in Nr. 101 Jahrg. 1900 berichteten, bringen wir nachstehend eine ausführlichere Mittheilung, welche in mehrfacher Hinsicht Interesse bietet:

Am 28. November fand in Frankfurt a/M. unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten Thomé eine Sitzung des Bezirkseisenbahnrathes für die Direktionen Frankfurt a/M., Cassel und Mainz, die Direktion der Main-Neckarbahn und die süddeutsche Eisenbahngesellschaft statt. Bei den geschäftlichen Mittheilungen über das infolge der Beschlüsse der letzten Sitzung Geschehene sprach Kommerzienrath Hannand namens der Handelskammern Frankfurt a/M. und Hanau lebhaftes Bedauern darüber aus, dass die Eisenbahnverwaltung den Verhandlungen über die Umrechnung der Gütertarife für die Frankfurter und Hanauer Bahnhöfe (vergl. die „Regelung der Tarifverhältnisse grösserer Plätze mit mehreren Bahnhöfen" in Nr. 44 S. 677 Jahrg. 1900 d. Ztg.) ausreichende Gründe zur Beibehaltung der gegenwärtigen Tarife nicht habe entnehmen können und die Umrechnung nunmehr vorgenommen werden solle. Die fast einstimmigen Beschlüsse der letzten Ausschuss- und Gesammtsitzung hätten das dringende Bedürfniss, die jetzige Gleichstellung der Sätze bestehen zu lassen, erwiesen und die Handelskammern müssten sich vorbehalten, beim Minister der öffentlichen Arbeiten in dieser Beziehung vorstellig zu werden. — Von besonderer Bedeutung war der Antrag, betreffend die Ausdehnung des Tarifes für die Beförderung von Eisenbahnpacketen für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz vom 15. Mai v. J. (vergl. den Artikel: „Ueber Anwendung der Eisenbahnmarke in Deutschland" in Nr. 61 S. 943 Jahrg. 1900 d. Ztg.) auf alle Stationen beider Direktionsbezirke. Der Antragsteller, Kommerzienrath Franz Fehr-Flach aus Wiesbaden, hob die Vorzüge dieser Einrichtung der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn, ihre Ueberlegenheit gegenüber dem Postpacketverkehr durch die grössere Schnelligkeit und Billigkeit und ihre Billigkeit gegenüber dem gewöhnlichen preussischen Expressgutverkehr hervor. Eisenbahnseitig wurde erwidert, dass der nur aus Wettbewerbsrücksichten gegen die Post im Jahre 1876 eingeführte Tarif zwar nicht dem tarifwirthschaftlichen Interesse der preussisch - hessischen Staatsbahnen entspreche und deshalb auch einige Zeit nach Verstaatlichung der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn seine Aufhebung in Frage gekommen sei. Man habe jedoch aus Billigkeitsgründen von einer solchen die Interessenten schädigenden Maassnahme abgesehen, den Tarif beibehalten und ihn am 15. Mai v. J. neu ausgegeben. Gegenüber dem früheren Tarif sei hierbei der Vorverkauf der Marken an das Publikum zur Selbstfrankirung eingeführt und die Haftpflicht auf die Grundlage der Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung gestellt worden. Ein gleicher Antrag wie der vorliegende sei bereits im Jahre 1881 von der Handelskammer Frankfurt a/M. eingebracht und mit Delegirten der Handelskammern berathen worden. Der hierbei eisenbahnseitig eingenommene Standpunkt, welcher die Zurückziehung des Antrages zur Folge hatte, wurde des näheren erörtert. Allgemein sei der Packetverkehr nicht in dem erwarteten Umfang benutzt worden, ein Bedürfniss zur weiteren Ausdehnung also nicht besonders hervorgetreten. In letzter Zeit seien noch zwei weitere Anträge auf Ausdehnung des Tarifes gestellt: der eine aus Interessentenkreisen wünsche den Tarif für Limburg und die Strecken Wiesbaden - Diez und Wiesbaden -Rüdesheim, der zweite, von der Handelskammer Giessen gestellt, erstrebe die Ausdehnung auf das gesammte preussisch - hessische Staatsbahngebiet. Die Annahme eines solchen Antrages würde natürlich eine weite Ausdehnung des Geschäftsbetriebes und grosse Kosten verursachen. Der Aus-

dehnung des Tarifs auf alle Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz stände die Direktion wohl freundlich gegenüber, sie könne aber den Antrag wegen der zu erwartenden Kosten und der Konsequenz einer späteren allgemeinen Annahme nicht befürworten. Präsident Thomé hielt den Antrag nach weiterer Befürwortung der Annahme durch einige Bezirksrathsmitglieder noch nicht für spruchreif, weil die einzelnen zu erörternden Punkte noch nicht genügend geklärt seien. Von diesem Gesichtspunkte aus wurde dann auch der Antrag auf Vorschlag des Landtagsabgeordneten Macco (Siegen) dem Ausschuss zur Vorberathung überwiesen. — Die Vorlage der Direktion Frankfurt a/M., der Bezirkseisenbahnrath wolle sich gutachtlich äussern, ob für Pflastersteine im Verkehr von Herdorf nach Bremen eine Ermässigung der Frachtsätze des Spezialtarifs III befürwortet werde, und in welcher Höhe, führte in längerer Erörterung zu dem Beschlusse: „Der Bezirkseisenbahnrath befürwortet eine Ermässigung der Frachten von Herdorf nach Bremen zu einem Satze, welcher den Absatz der einheimischen Erzeugung gegenüber dem ausländischen Wettbewerb ermöglicht.“ Der gefasste Beschluss ist insofern von grundsätzlicher Bedeutung, da er erstmalig eine Begünstigung der einheimischen Pflastersteinindustrie gegenüber der ausländischen, hier der schwedischen Konkurrenz erstrebt.

— **Widerlegung falscher Ausstreuungen.** Die „Deutsche Tageszeitung“ und das „Berliner Tageblatt“ brachten vor einigen Tagen Artikel, von denen der eine die Ueberschrift „Preussische Eisenbahnliebenswürdigkeiten gegen Sachsen“, der andere „Aus dem preussisch-sächsischen Eisenbahnkriege“ führte. Beide Artikel bezeichneten als ihre Quelle das sozialdemokratische Blatt „Weckruf der Eisenbahner“. In diesem war behauptet: „Die preussischen Wagen kommen alle trocken nach Sachsen, weil die preussischen Wagenwärter in den Grenzstationen, z. B. in Elsterwerda, das Oel herausnehmen. Sie sparen dies für die preussische Verwaltung und haben nebenbei einige Pfennige Oelersparnissprämie. Ganz selbstverständlich laufen diese Karren dann in Sachsen heiss! So werden aber auch die hellen Sachsen hinters Licht geführt usw. In Bodenbach, der österreichischen Grenzstation, werden bei der Untersuchung der Wagen vielfach preussische Wagen als fehlerhaft ausrangirt und infolge dessen, nachdem ihr Inhalt umgeladen, mit der äusseren Kreideaufschrift „Fehlerhaft“ leer durch Sachsen nach der nächsten preussischen Grenzstation zurückgeschickt. Dort werden diese Wagen aber, vorausgesetzt, dass sie nicht völlig dienstunfähig sind, nicht etwa in die Reparaturwerkstatt geleitet, sondern es wird einfach die Aufschrift „Fehlerhaft“ weggewischt und der Wagen mit neuer Ladung wieder nach Sachsen hineingesandt.“ Beide Behauptungen dieses Artikels beruhen auf Erfindung. Das „Berliner Tageblatt“ hatte daran noch folgende Bemerkungen geknüpft, die es als „ergötzliche Mittheilungen“ bezeichnet: „Es kommt sehr häufig vor, dass die preussischen Wagen in Sachsen warm laufen und deshalb zeitweise ausser Dienst gestellt werden müssen. Die preussische Verwaltung schob die Schuld der ungeeigneten Behandlung dieser Wagen der sächsischen Bahnverwaltung zu, und diese erliess nun innerhalb ihres Verwaltungsbezirkes eine Bekanntmachung, welche den Wagenwärtern gehörige Oelung der preussischen Wagen dringend anempfahl und für etwaige Nachlässigkeiten auf diesem Gebiete strenge Bestrafung androhte.“ Auch für diese zusätzlichen Bemerkungen des „Berliner Tageblatts“ hat sich ein thatsächlicher Anhalt nicht ergeben.

Wenn wirklich ein Schmierer an der sächsischen Grenze Oel aus den Wagenachsbuchsen entfernt haben sollte, wofür nach der stattgehabten Untersuchung auch nicht der geringste Anhalt vorhanden ist, so würde er damit eine strafbare Handlung begangen haben. Bei der Uebernahme der Wagen an der Grenze durch Sachsen könnte ein solches allen Vorschriften zuwiderlaufendes Verfahren nicht unbemerkt und ohne Korrektur bleiben. Dass es gar mit Wissen oder Willen der preussischen Verwaltung geschehe, stellt sich von selbst als bösliche Erfindung dar. Nicht minder böslich erfunden ist die zweite Behauptung, die darin gipfelt, dass Preussen im Verkehr nach Sachsen Wagen verwendet, die schadhaft sind und leicht Unfälle verursachen können. Abgesehen davon, dass jede Verwaltung selbstverständlich ein eigenes Interesse daran hat, ihr Eigenthum zu schützen und nicht zu gefährden, steht das behauptete Verfahren mit allen Vereinbarungen und Sicherungen des gegenseitigen Verkehrs völlig im Widerspruch. Selbstverständlich werden als fehlerhaft bezeichnete Wagen erst nach genauer Revision und Beseitigung der Mängel wieder in den Dienst gestellt.

Es mag endlich nochmals erklärt werden, dass von einem Eisenbahnkriege zwischen Preussen und Sachsen den Regierungen nicht das mindeste bekannt ist.

— **Eisenbahnunfall in Neubäu (Bayern).** In der vorgenannten Station der Strecke Schwandorf-Furth im Wald entgleisten am 22. Dezember von dem stark besetzten Personenzug 1116 einige Wagen. Ein Reisender wurde getödtet, drei Personen wurden schwer und sechs leicht verletzt. Aerzte waren alsbald mit einer Hilfsmaschine an der Unfallstelle. Die Beschädigungen der Fahrbahn und des Gleises sind verhältnissmässig gering. Die Verkehrsstörung war alsbald behoben. Die Ursache der Entgleisung war vorzeitige Umstellung der Weichen.

— **Der Schiffsgüterverkehr auf Rhein, Elbe und Oder 1899.** Nach der Reichsstatistik sind auf dem Rhein an der Grenze bei Emmerich im Jahre 1899 rund 12 100 000 t Güter durchgegangen. Auf der Elbe bei Hamburg zählte man einen Durchgangsverkehr mit der Oberelbe von 5 440 000 t und an der böhmischen Grenze bei Schandau einen solchen von 3 610 000 t. Auf der Oder ist der grösste Verkehr bei Breslau gewesen, woselbst ein Durchgangs- und Ortsverkehr von 2 310 000 t zu zählen war. Den grössten Verkehr der Rheinhäfen, ja den grössten Verkehr aller Binnenhäfen des europäischen Festlandes hat Ruhrort zu verzeichnen mit 5 996 000 t. Darauf folgt Duisburg mit Hochfeld mit 5 544 000 t. Rechnet man diese beiden, lediglich den Verkehr mit dem niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet vermittelnden Hafenplätze zusammen, so kommt hier ein Gesammtverkehr von 11 540 000 t heraus. Den beiden Hafenorten am nächsten im Verkehr kommt Mannheim, welches einen Rheinverkehr von 4 301 000 t und einen Neckarverkehr von 403 000 t aufzuweisen hatte, zusammen demnach 4 704 000 t. Der bayerische Rheinhafen auf der anderen Seite des Rheins, Ludwigshafen, hatte einen Verkehr von 1 447 000 t. Rechnet man auch diesen Hafen mit Mannheim zusammen zu einem Verkehrsmittelpunkt, so haben wir hier einen gesammten Wasserverkehr von 6 151 000 t. Diesem Verkehr zunächst liegend ist der von Mainz mit Gustavsburg, welche im ganzen 1 131 000 t Verkehr aufzuweisen hatten. Als Rheinhafen ist auch anzusehen Frankfurt a. M., dessen Wasserverkehr 1 087 000 t ausmachte. Hierauf folgt Köln mit Deutz, wo der Wasserverkehr 1 019 000 t betrug. Der Verkehr von Düsseldorf machte indessen nur 619 000 t aus. Der Wasserverkehr Strassburgs auf dem Rhein umfasste 314 000 t und auf den Kanälen 295 000 t, zusammen demnach 609 000 t. Auf der Elbe weist natürlich Magdeburg den grössten Umschlagsverkehr auf; er bezifferte sich im Jahre 1899 auf 2 101 000 t. Ihm folgt Dresden mit 940 000 t und dann Schönebeck, welches einen grossen Theil des Stassfurter Salzverkehrs vermittelt, mit 471 000 t. Ferner hatten Wallwitzhafen 238 000 t und Aken 205 000 t Verkehr. Auf der Oder wurden bei Breslau 996 700 t thal- und bergwärts durchgegangene Güter gezählt, während sich ein Hafenverkehr in Empfang und Versand zu 1 313 300 t ermitteln liess, zusammengenommen demnach ein Oderverkehr von 2 310 000 t. An der Einmündung des Oder-Spreekanals bei Fürstenberg wurde in der ersten Schleuse ein Uebergangsverkehr von 1 679 000 t gezählt. Diesem Verkehr am nächsten kommt der des neuen Hafens bei Cosel. Hier ergab der Empfang und Versand 974 000 t. Bei Cüstrin waren 741 000 t Güter thal- und bergwärts auf der Oder durchgegangen, während auf der Swine bei Swinemünde 508 000 t Güter in Schiffen vorbeigingen.

— **Personalnachrichten.** Dem im Bereich der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen beschäftigten Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Wagner (Max) in Hagenau ist der Charakter als Baurath mit dem persönlichen Range eines Rathes IV. Klasse verliehen.

Den nachgenannten Beamten der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung wurde verliehen, und zwar: dem Mitgliede der Generaldirektion Finanzrath Dr. jur. Otto der Titel und Rang als Oberfinanzrath, den Mitgliedern derselben Behörde, Finanz- und Bauräthen Nobe und Poege sowie dem Eisenbahndirektor Löser in Chemnitz der Titel und Rang als Oberbaurath, den Bauräthen Buschmann, Palitzsch, Rachel und Reiche-Eisenstuck der Titel und Rang als Finanz- und Baurath, dem Bauinspektor Feige in Glauchau der Titel und Rang als Baurath, den juristischen Hilfsarbeitern Assessoren Dr. jur. Bauer und v. Zahn der Titel und Rang als Finanzassessor.

Oesterreich-Ungarn.

— **Eisenbahntarifkommission.** Der ungarische Handelsminister hat zu ständigen Mitgliedern derselben ernannt: den Staatssekretär Dr. Nagy, die Ministerialräthe Kilényi, Ludvigh, Schóber, Mándy, Biró, den Generaldirektor der Kaschau-Oderberger Bahn Rath und den Oberinspektor der ungarischen Staatsbahnen Hendel. Ausserdem wurden sechs Mitglieder der Kommission (zumeist aus dem Stande der anderen Ministerien)

bis auf weitere Verfügung ernannt und 37 Vertreter der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie für das Jahr 1901 in die Tarifkommission berufen.

— **Aufhebung der Maassnahmen für den Herbstverkehr.** Laut Mittheilung der Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen wurden die von ihr am 25. Juli 1900 eingeführten Maassnahmen: vorzugsweise Beförderung der nach Fiume und nach dem Zollauslande bestimmten Sendungen von Getreide und Mahlprodukten, Aufnahme von Wagenladungen zur Beförderung im ungarischen und österreichischen Verkehre unter den im § 55 Punkt 3 des Betriebsreglements festgesetzten Beschränkungen, Herabsetzung der Ladefristen von 12 auf 9 Tagesstunden (vergl. Nr. 56 S. 864 Jahrg. 1900 d. Ztg.) vom 14. Dezember 1900 an ausser Kraft gesetzt.

— **Brand einer Eisenbahnbrücke.** Auf der A.-Marót-Nagy-Surányer Vizinalbahn wurde am 18. Dezember 1900 die Holzbrücke bei Szelezsény von verbrecherischer Hand mit Petroleum begossen und dann in Brand gesteckt. Das Feuer wurde von dem Personal eines Zuges, welcher sich der Brücke näherte, bemerkt. Der Zug konnte noch rechtzeitig zum Stillstand gebracht werden.

Niederlande.

— **Eisenbahnunfall bei Twello.** Am 22. Dezember v. J. Abends fand auf der Strecke Amsterdam-Rheine der holländischen Eisenbahngesellschaft bei Twello ein Zusammenstoss zweier Züge statt, bei welchem zwei Reisende getödtet und einige zwanzig verwundet wurden.

Rumänien.

— **Tarifreform.** Seit der Inbetriebsetzung der rumänischen Eisenbahnen, d. i. seit mehr als 30 Jahren, besteht die Tarifvorschrift, dass die Fracht für Thiere, insofern nicht Wagenladungstarife in Frage kommen, auf Grund eines sogenannten Normalgewichtes berechnet wird. Mit Rücksicht auf verschiedene Unzuträglichkeiten, welche sich in der Praxis bei Anwendung dieser Vorschrift ergeben haben, ist diese Berechnungsweise, welche s. Zt. den österreichisch-ungarischen Tarifen entnommen war, aufgehoben worden, und wird infolge dessen vom 1. Januar 1901 an die Fracht für Thiere auf Grund der Stückzahl zur Berechnung gelangen.

— **Personenverkehr Frankreich - Konstantinopel über Constanza.** Da die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen nicht auch für Frankreich Geltung haben, sind die Reisenden von Konstantinopel nach Paris bemüssigt, entweder auf die Wohlthat dieser Scheine zu verzichten oder aber sich an der Grenze ihres Geltungsgebietes (deutsch - französische beziehungsweise schweizerisch-französische Landesgrenze) mit Fahrscheinen für den französischen Durchlauf zu versehen. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, werden nun in Konstantinopel für die Reise nach Paris über Constanza die erwähnten zusammenstellbaren Fahrscheinhefte in Verbindung mit Rundreisekarten ausgefolgt, welche von den französischen Grenzstationen ab gültig sind.

— **Ausfuhr.** Seit einigen Monaten hat die Ausfuhr von Obst, Nüssen, Weintrauben und Eiern bedeutend zugenommen. Das ist auch rücksichtlich der Ausfuhr von Vieh, welches lediglich auf den Seeweg angewiesen ist, der Fall.

— **Petroleumverbrauch und Kohleneinfuhr.** Die Ausbeute dieses Stoffes nimmt stetig, sowohl durch das wachsende Ergebniss der bereits im Betrieb stehenden Brunnen (nahezu tausend) als auch durch die Bohrung zahlreicher neuer im ganzen Petroleumgebiete zu. Die im Laufe dieses Jahres herrschende Vertheuerung der Kohle hat die Nothwendigkeit ergeben, die Feuerungseinrichtungen der auf den rumänischen Staatsbahnen laufenden Lokomotiven sowie der Schiffe und industriellen Anlagen Rumäniens für die Verwerthung der Petroleumrückstände einzurichten. Infolge dessen ist der Verbrauch dieser Stoffe fast allgemein geworden und hat die Kohleneinfuhr, im Vergleiche zu dem Vorjahre, erheblich abgenommen.

— **Pensionsfonds der rumänischen Staatsbahnen.** Die Beiträge der Mitglieder dieses Fonds, welche seit der im Jahre 1883 stattgefundenen Gründung 5 % vom Gehalte betrugen, sind seit 1. November v. J. auf 10 % erhöht worden.

Uebrige europäische Länder.

— **Belgische Staatsbahnen.** Die Verwaltung der belgischen Staatsbahnen hat, wie wir der „Indépendance belge" entnehmen, schon seit einiger Zeit auf die Verwendung von „Goliath"-Schienen, welche 52 kg/m wiegen und die besonders auf Strecken mit starkem Verkehr gelegt sind, verzichtet. Sie sollen nicht die gehegten Erwartungen erfüllt haben. Ein neues und zweckmässiges Profil, welches von Ingeniör Flamache, Professor an der Universität zu Gent studirt worden, ist nach mehreren sehr zutreffenden Versuchen angenommen worden. Künftig werden also die Erneuerungen mittelst Schienen von 12 m Länge und 40 kg/m Gewicht stattfinden.

Der Verwalter der belgischen Staatsbahnen, Schaar, hat seinen Abschied genommen. Wenn die „Indép. belge" gut unterrichtet ist, würde dieser hohe Beamte nicht ersetzt werden und seine Verabschiedung mit dem Plan einer vollständigen Neuorganisation im höheren Personal der Staatsbahnen zusammenfallen. Man spreche namentlich von der Unterdrückung der Funktionen des Generalinspektors. Der Gedanke, die Leitung aller Dienste einem Generaldirektor anzuvertrauen, sei vorangestellt. Die Handelsdirektion und die des allgemeinen Dienstes würden verschwinden. Erstere würde in den Bereich der Betriebsdirektion zurückfallen, aus welcher sie nach der Ansicht mancher niemals hätte ausgeschieden werden sollen.

Nach einer späteren Mittheilung der „Indép. belge" hätte sich Minister Libaert „anders besonnen" und wird Herr Schaar ersetzt durch den zum Komitee abgeordneten Verwaltungsdirektor Herrn Hubert. Herr Claes, Direktor des Wagendienstes, kommt nach Lüttich als Betriebsdirektor, und Herr Muls, Direktor in Brüssel-Süd, ersetzt Herrn Claes.

Seit längerer Zeit wird im Eisenbahnministerium die Erweiterung der Bahnhöfe für den Brüsseler Sammelverkehr, die durchaus ungenügend geworden sind, untersucht. Minister Libaert hat entschieden, dass in der Front der Birminghamstrasse ein Güterbahnhof errichtet werden soll, der 200 Wagen aufnehmen kann. Zwecks Entlastung der Station Brüssel-Süd und um der Verkehrsvermehrung Rechnung zu tragen, welche mit den künftigen Seeverkehrseinrichtungen für Brüssel erwachsen wird, soll ein neuer Bahnhof nächst der gegenwärtigen Station Cureghem, auf dem linken Ufer des Kanals von Charleroi, errichtet werden. Dieser Bahnhof würde berufen sein, um einen beträchtlichen Theil des Güterverkehrs Cureghem-Anderlecht zu besorgen.

— **Elektrische Strassenbahn Bulle - Freiburg und zweigleisiger Eisenbahnbetrieb in der Schweiz.** Aus Anlass eines Konzessionsgesuches für eine elektrische Schmalspurbahn von Bulle über Farvagny nach Freiburg, die gegen 29 km lang sein soll, deren Kosten auf 1 820 000 Fr. veranschlagt werden und die namentlich den Absatz der landwirthschaftlichen Erzeugnisse der Gegend auf dem Freiburger Markt erleichtern soll, befürwortet der Bundesrath laut „Bund" in seiner Botschaft an die eidgenössischen Räthe den weiteren Ausbau zweigleisiger Bahnen im allgemeinen. In jener Quelle wird ausgeführt, dass die Direktion der Nordostbahn in ihrem Rekurse deren Vortheile unterschätze. Die Doppelspur sei ein wichtiger Faktor für die regelmässige Abwickelung des Verkehrs, und in dieser Regelmässigkeit liege eine grosse Gewähr für die Sicherheit des Betriebes. Die Ansicht, dass das zweite Gleis nicht nöthig sei, so lange die Möglichkeit vorliege, auf einer Linie so viel Züge einzulegen, dass sich diese in ihrem Laufe nicht gegenseitig stören, könne man nicht gelten lassen. Ferner bemerkt die Botschaft, dass die gegenwärtig bestehenden doppelspurigen Linien des schweizerischen Bahnnetzes zu einer Zeit auf die Doppelspur ausgebaut wurden, wo der Verkehr auf ihnen geringer ist als auf den heute in Frage stehenden Linien der Nordostbahn.

Fremde Welttheile.

— **Mandschurische und ostchinesische Eisenbahn.** Wie die „Köln. Ztg." erfährt, haben der Betriebsdirektor und Erbauer der mandschurischen und ostchinesischen Eisenbahn, Kerbety, sowie der Oberingeniör Jugowitsch in der letzten Zeit die Kassen, Bücher und Bestände beider Bahnen nachgesehen. Sie sind von Nikolsk-Ussuriisk nach Wladiwostok zurückgekehrt. Die Gesammtverluste der Eisenbahn infolge der chinesischen Wirren werden von ihnen auf 4 000 000 R. veranschlagt. Oberst Keller wird in Wladiwostok erwartet, um sich mit Kerbety und Jugowitsch nach der Mandschurei zu begeben und hier die Verwaltung der ostchinesischen Bahn im Namen der Regierung aus den Händen der bisherigen Privatbesitzerin, der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft, zu übernehmen. Es heisst, Keller sei zum obersten Bau- und Betriebsleiter in Aussicht genommen worden.

— Siamesische Eisenbahnen. Wie der „Times“ aus Bangkok berichtet wird, wurde die Eisenbahn, die Bangkok und Korat verbindet, am Donnerstag, den 13. Dezember 1900 in Gegenwart des Königs eröffnet. Der Bau der Linie wurde im Jahre 1891 in Angriff genommen und kostete ausserordentliche Verluste an Menschenleben infolge des verpesteten Klimas der Waldzone, welche die Bahn bis zur Hochebene von Korat zu durchqueren hat. Der König von Siam unternahm persönlich eine Fahrt von der Ausgangs- bis zur Endstation ohne jede Unterbrechung und es wurde alles in vorzüglicher Beschaffenheit gefunden. Die Linie ist sofort auf der ganzen Strecke dem Verkehr übergeben worden. Irrig ist die Angabe der „Times“, dass dies die erste Eisenbahn des siamesischen Staates sei. Wir haben über die Betriebsergebnisse der siamesischen, unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen wiederholt, zuletzt in Nr. 74 S. 1123 Jahrg. 1900 d. Ztg. berichtet. Betrieb und Bau dieser Bahnen steht unter Leitung eines Deutschen, des Generaldirektors Gehrts, ehemaligen preussischen Bauinspektors, der sie nach dem Tode Bethge's (vergl. Nr. 31 und 32 Jahrg. 1900 d. Ztg.) übernommen hat.

— Aegyptische Eisenbahnen. Die „Nat.-Ztg.“ entnimmt englischen Blättern folgende etwas wunderlich klingende Nachricht: „Das ägyptische Kriegsdepartement hat einen besonderen Dampferdienst von Assuan nach Wady-Halfa und einen Eisenbahndienst von Wady-Halfa nach Khartum eingerichtet. Der erste Eisenbahnzug verliess Wady-Halfa am 20. Dezember v. J. und soll am Nachmittag des 22. in Khartum eingetroffen sein. 18 Reisende benutzten den Eisenbahnzug, während 22 mittelst Dampfboot befördert wurden. Die Bahnwagen sind mit allen modernen Einrichtungen der Neuzeit, wie Schlaf- und Speisewagen, Baderaum usw. versehen. Die erwähnten Turisten unternehmen die Reise, um den Schlachtfeldern des Sudan einen Besuch abzustatten, die im vergangenen Jahre der Schauplatz so blutiger Kämpfe waren und mit der völligen Vernichtung der Derwische durch Lord Kitchener, den jetzigen Oberbefehlshaber in Südafrika, endeten. Uebrigens weiss man nicht, ob es für den Zustand der neuen Bahn oder für den Zustand des „pazifizirten“ Landes charakteristischer ist, wenn sowohl die britische Verwaltung als das ägyptische Kriegsdepartement jede Verantwortlichkeit für alle Unglücksfälle wie für das Leben oder Eigenthum der Reisenden ablehnen. Bei dem Charakter mancher britischen Turisten ist vielleicht gerade dieses Risiko, das heute noch mit der Reise verbunden ist, eine Reklame für die neue Linie. Zweifellos aber hat die Bahn hohen strategischen Werth.“ Der Bau der Bahn von Wady-Halfa nach Khartum ist längst im Gange. Es scheint sich hier nicht um eine Eröffnung für den regelmässigen Verkehr, sondern um eine vorläufige Benutzung der noch im Bau befindlichen Strecke zu handeln; immerhin ist hiernach eine baldige Betriebseröffnung der wichtigen Bahn zu erwarten. Khartum liegt ziemlich genau in der Mitte zwischen Kairo und dem Nordufer des Viktoriasees, von beiden etwa 1 600 km in der Luftlinie entfernt.

Allgemeines.

— Ueber neue Bremsen für Eisenbahn- und Strassenbahnwagen wird aus der Schweiz berichtet. Mit einer von den Herren Steiner, Boltshauser und Graber in Zürich erfundenen Bremse wurden laut „Schweiz. Eisenbahnztg.“ auf der Station Giesshübel bei Zürich in Anwesenheit von Fachleuten Versuche gemacht, die sehr befriedigend ausfielen. Der Zweck ist der, einen im Fahren begriffenen Zug durch Einwirkung von aussen auf die Westinghousebremse ohne irgend welche Mitwirkung des Fahrpersonals zum Stehen zu bringen, was in überraschend einfacher Weise erfolge. Die Erfindung werde voraussichtlich in der Streckensicherung grosse Veränderungen hervorrufen. Der Apparat, der auf beliebigen Punkten der Linie angebracht werden kann, kann in Verbindung mit allen Signalen, Weichen, Bahnschranken usw. gebracht werden. Sei z. B. ein Zug irrthümlich abgelassen worden oder auf ein falsches Gleis gerathen, so werde er durch das Zusammenwirken von Signal und Fernbremse zum Stehen gebracht. Ueberhaupt könne in allen Fällen, in denen es unmöglich ist, den Führer in Kenntniss zu setzen, dass er den Zug halten lassen soll, der Zug von aussen, d. h. durch Stationsbeamte, Weichen- und Bahnwärter usw. zum Stehen gebracht, ferner das Befahren gefährdeter Uebergänge unmöglich gemacht werden. Die andere Erfindung rührt von Strassenbahnbetriebsleiter Planta in Luzern her. Da das schweizerische Eisenbahndepartement schon vor längerer Zeit die Direktionen der schweizerischen elektrischen Strassenbahnunternehmungen aufgefordert hat, die zweckmässige Bremsung der elektrisch bewegten Fahrzeuge zu studiren, hat der Genannte eine elektromechanische Nothbremse für Strassenbahnwagen gebaut, mit welcher nach der schweizerischen „Nationalztg.“ sogar bei einer nahezu höchsten Schnelligkeit der Wagen von 25 km das Fahrzeug ohne grösseren Stoss auf 1,8 m zum Stillstand gebracht werden soll. Die Erprobung durch die berufenen Organe des schweizerischen Eisenbahndepartements habe in Luzern stattgefunden. Man wird also wohl bald näheres hören, ob die Leistungen nicht gar zu zuversichtlich dargestellt sind.

— Schutzvorrichtungen zwischen Motor- und Anhängewagen. Die Nürnberg-Fürther Strassenbahngesellschaft erliess unterm 18. März 1899 ein Preisausschreiben, um eine wirksame Schutzvorrichtung zwischen Motor- und Anhängewagen ausfindig zu machen, damit verhütet werde, dass Personen zwischen die beiden Wagen gerathen. Die bis dahin bekannten Schutzvorrichtungen konnten nicht als den zu stellenden Anforderungen entsprechend erachtet werden. Auf dieses Ausschreiben liefen 29 Entwürfe ein.

Nur zwei der Entwürfe eigneten sich nach der Ansicht des Preisgerichts zur Vornahme praktischer Versuche von längerer Dauer. Diese fanden vom März bis zum Herbst des vorigen Jahres statt. Eine der Vorrichtungen ist bei der deutschen Strassenbahngesellschaft in Dresden schon in Verwendung. Sie stellt einen Gelenkrahmen dar aus drei übereinander angeordneten, teleskopartig in einander verschiebbaren Röhrensystemen. In den Krümmungen trat der Uebelstand zu Tage, dass die teleskopartig ausgezogenen Rohre beim Ineinanderschieben eckten, so dass die Plattformbleche trotz der daran angebrachten Versteifungen eingedrückt wurden. Die zweite Vorrichtung stellt ebenfalls einen Rahmen dar, bei dem aber an Stelle der drei teleskopartigen Röhren sechs Spiralfedern verwendet wurden, über die noch eine in Falten gelegte Lederverkleidung gehängt werden konnte, um beim Anstossen irgend eines Körpers gegen die Vorrichtung alle Spiralfedern gleichmässig als Widerstand wirken zu lassen. Diese Schutzvorrichtung verursachte viele Ausbesserungen, weil ihre Handhabung zu schwierig war und sie nicht schonend genug behandelt werden konnte. Beim Umhängen der Vorrichtung waren stets zwei Mann erforderlich, die diese Arbeit nur mit grosser Anstrengung und solchem Zeitaufwand bewerkstelligen konnten, dass der fahrplanmässige Betrieb beeinträchtigt wurde; endlich hatte die aus so vielen Spiralfedern bestehende Vorrichtung den Nachtheil, dass die Federn ihre Kraft einbüssten und schliesslich schlaff herunterhingen.

Auf Grund dieser Beobachtungen konnte das Preisgericht keine der Lösungen als den Anforderungen des Ausschreibens entsprechend erachten und zur Preisbelohnung in Vorschlag bringen.

— Ueber das Zuweitfahren auf der Eisenbahn enthält die Zeitschrift „Gesetz und Recht“ folgende beherzigenswerthe Mahnung:

„Von der reich besetzten Tafel des Fiskus wird von vielen hin und wieder genascht. Was schadet's ihm schliesslich? Er merkt's ja kaum, und dem Naschenden schmeckt's gut. Schade nur, dass der Richter bisweilen für solche Näschereien kein Verständniss hat! Dinge, bei denen man sich doch ‚gar nichts gedacht‘ hat, bezeichnet er mit dem grob klingenden Worte Betrug, und das ist meist höchst unangenehm.

Besonders gern wird bekanntlich der Eisenbahnfiskus geschädigt. Von den vielen offenbaren Betrugsfällen, z. B. dem blinden Passagier, dem Ueberlassen des Rundreise-Fahrscheinheftes an Dritte usw. sei hier nicht gesprochen, nur ein Fall sei erwähnt, bei dem sich viele in der That nichts denken, in dem aber ganz kürzlich ein Schöffengericht mit schwerem Herzen die Strafe wegen Betruges hat aussprechen müssen: das ist der Fall des Zuweitfahrens. Ich will z. B. nach der Station C und löse bis C ein Billet, verschlafe aber die Station und fahre bis D. Dort werde ich meinen Irrthum gewahr, steige aus und warte auf den nächsten von E kommenden Zug, um nach C wieder zurückzufahren. In C angelangt, merkt man meiner Fahrkarte natürlich die Reise C—D und D—C nicht an. Thatsächlich aber habe ich das Vermögen des Eisenbahnfiskus um das Fahrgeld für die Strecken von C nach D und zurück nach C geschädigt. Meistens gelangen solche Fälle nicht zur Anzeige; die Beamten begnügen sich mit Nachzahlung, oder sie lassen es bei der Bahnpolizeistrafe von 6 ℳ bewenden. Aber hin und wieder übergeben sie sie doch der Staatsanwaltschaft, und dann würde mancher Tausende darum geben, wenn er eine Strafe von 3 ℳ wegen eines so schimpflichen Vergehens, wie es der Betrug ist, abwenden könnte. Mit der Entschuldigung, sich ‚nichts dabei gedacht‘ zu haben, dringt man indessen da nicht durch, wo Denken Pflicht ist.“

Bücherschau.

— Wie können wir der Lungenschwindsucht als Volkskrankheit vorbeugen? Von Regierungsrath Heinrich Quensel. Im Selbstverlage des Verbandes rheinisch-westfälischer Bildungsvereine herausgegeben vom Verbandsvorstande. Köln-Nippes. 1900. Preis im einzelnen 20 ₰ einschliesslich Porto, im Hundert

10 ₰ das Stück ausschliesslich Porto. — Das kleine, 40 Seiten starke Büchlein gibt in gedrängter Kürze alle Regeln wieder, welche die neuere Gesundheitslehre als Vorbeugungsmittel gegen die Lungenschwindsucht an die Hand gegeben hat. Es eignet sich daher in erster Linie zu einer Massenverbreitung und wird gewiss den Krankenkassenverwaltungen zu einer Vertheilung unter ihre Mitglieder willkommen sein.

Berichtigung.

In der ersten Zeile des Schlusssatzes der in den Nrn. 98 und 99 Jahrgang 1900 d. Ztg. abgedruckten Abhandlung: Ueber das belgische Signalwesen muss es (S. 1507) heissen statt: durch zwei Töne, durch **einen Ton** mit der Mundpfeife usw.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Druckfehlerberichtigungen.

In dem vom 1. Januar 1901 gültigen Nachtrage IV zum Tarife, Theil II, Heft 3 (Ausnahmetarife) des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes sind mit Gültigkeit ab 1. Januar 1901 folgende Druckfehler zu berichtigen, und zwar:

auf Seite	unter Post-Nr.	Berichtigung
12	17	in der Rubrik „nach" ist Aussig (A. T. E.) auf Aussig (St. E. G.) abzuändern
19	176	der Frachtsatz in der Rubrik für 5 000 kg ist von 117 h auf 177 h pro 100 kg richtig zu stellen
22	245	in der Rubrik „nach" ist bei Eger innerhalb der Klammer der Zusatz „und k. k. St. B." zu streichen.

Prag, am 27. Dezember 1900. (1)

Die Generaldirektion der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

An der Bahnstrecke Troisdorf-Giessen und zwar zwischen den Stationen Blankenberg und Eitorf wird am 1. Januar k. J. der Haltepunkt Merten eröffnet. Derselbe dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr.

Frankfurt a/M., 22. Dezember 1900. (2)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Laer für den Thierverkehr.

Am 10. Januar 1901 wird die Station Laer für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet und mit diesem Tage in die Thiertarife für den Verkehr der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen untereinander, den Privatbahn-Staatsbahnverkehr und den rheinisch-niederdeutschen Verband aufgenommen.

Essen, den 24. Dezember 1900. (3)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Der Verkehr auf der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen) für Kohlen und Krahngüter ist bis auf weiteres geschlossen. Rutschgüter gelangen auch während des Winters zur Umladung.

Kattowitz, den 28. Dezember 1900. (4)

Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 werden die Stationen Langenberg (Reuss) und Mücka (Lausitz) als Versandstationen in den im obengenannten Verkehre bestehenden Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine usw.) einbezogen.

Auskunft über die Höhe der fraglichen Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 28. Dezember 1900. (5)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 37 für die Beförderung von Schafwollgarn von Vöslau-Gainfahrn auf Seite 87, 138 und 156 des Tarifheftes 3 bleiben bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1901 in Kraft.

Dresden, den 29. Dezember 1900. (6)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Am 1. Januar 1901 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 15. Oktober 1899 der Nachtrag IV, welcher Frachtsätze von Station Ueberruhr, sowie nach Station Isselburg-Anholt enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 26. Dezember 1900. (7)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Verkehr.

Zum Ausnahmetarife vom 1. Juni d. J. für die Beförderung von Steinkohlen etc. von rheinisch-westfälischen nach belgischen Stationen tritt am 1. Januar 1901 der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr von Station Ueberruhr (Direktionsbezirk Essen) und nach den Stationen Argenteau und Wandre (belg. Staatsb.), sowie Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarife. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 24. Dezember 1900. (8)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Januar 1901 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 der Nachtrag I, welcher u. a. Frachtsätze von Station Ueberruhr, sowie nach den Stationen Hirschberg i Schl., Modlau, Scheune und Warmbrunn enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 25. Dezember 1900. (9)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr.

Am 1. Januar 1901 wird die Station Kray Süd als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 5b für Basalt etc. des rheinischen Nachbargütertarifs aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 27. Dezember 1900. (10)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Kohlenverkehr.

Die Stationen Alphen, Baarle-Nassau und Riel der niederländischen Staatseisenbahn werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 in den Ausnahmetarif A einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Dortmund, den 27. Dezember 1900. (11)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Die Direktion.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Verband.

Die in den Heften 1 und 3 des Gütertarifs (Theil II) vom 1. April 1895 und zwar auf Seite 5 der Nachträge VII zu diesen Heften unter „Anhang" enthaltenen Frachtsätze für Eilgut gewöhnliches, bei Aufgabe in Kolli, die einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen, bleiben bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1901 gültig.

Dresden, am 26. Dezember 1900. (12)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs (Tarifheft 3) für die Beförderung von Kupfervitriol und Azurin — mit der Bestimmung zur Bekämpfung der Peronospora viticola und Peronospora infestans — von Halsbrücke nach Bozen-Gries, Brixen und Trient (Trento) wird bis 31. Dezember 1901 verlängert.

Die Rückvergütung des Unterschiedes zwischen dem regelrechten Frachtsatze der Klasse B und dem ermässigten Frachtsatze für die im Jahre 1901 aufgegebenen Sendungen erfolgt gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe bis längstens Ende März 1902 bei der Verwaltung der Empfangsbahn.

Dresden, am 28. Dezember 1900. (13)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs, Hanf usw. von Königsberg i/Pr. und Elbing nach Belgien und Frankreich.

Am 1. Januar 1901 tritt der Nachtrag II in Kraft. Er enthält Einbeziehung neuer russischer Stationen und sonstige Aenderungen des Tarifs und kann von unserer Drucksachenverwaltung bezogen werden.

Cöln, den 24. Dezember 1900. (14)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Vom 1. Januar 1901 ab erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) unter Ziffer 5 (Brennstoffe des Spezialtarifs III) am Schlusse des Absatzes b folgenden Zusatz: „Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz) auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergleichen) hergestellte.“

Dortmund, den 27. Dezember 1900. (15)
Die Direktion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Braunkohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 wird die Station Capelle-Nieuwevaart der niederländischen Staatsbahn mit den für die Station Waspik bestehenden Frachtsätzen in den Verkehr aufgenommen. Das Nähere ist bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren.

Cöln, den 27. Dezember 1900. (16)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr (Gruppe I/II).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. gelangt im vorbezeichneten Verkehre der Nachtrag II zur Einführung. Der neue Nachtrag enthält neue Frachtsätze für Sendungen von der zwischen Rybnik und Czerwionka gelegenen Dubenskogrube, neue Frachtsätze nach Stationen der Königsberg-Kranzer Eisenbahn sowie Ergänzungen und Berichtigungen und ist zum Preise von 10 ₰ für das Stück bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Kattowitz, den 28. Dezember 1900. (17)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 ab findet im Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken einerseits und den Stationen Bexbach und St. Ingbert der pfälzischen Eisenbahnen andererseits zur Berechnung der Frachten für die Allgemeinen Wagenladungsklassen, die Spezialtarife und den Ausnahmetarif Nr. 1 für Holz des Spezialtarifs II auf Entfernungen von 1 bis 100 km nicht mehr die auf Seite 103/105 des Saarbrücken-pfälzischen Gütertarifs vom 1. März 1898 enthaltene Allgemeine Kilometertariftabelle, sondern die Allgemeine Kilometertariftabelle der preussisch-hessischen Staatsbahnen vom 1. Oktober 1898 Anwendung, wodurch Ermässigungen der Frachtsätze herbeigeführt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen. (18)

St. Johann-Saarbrücken, 27. Dez. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnkohlenverkehr.

Am 5. Januar 1901 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 der Nachtrag IV, welcher u. a. Frachtsätze von Station Ueberruhr enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 29. Dezember 1900. (19)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 wird ein Nachtrag IV zum Tarifheft 3 der Abtheilung B herausgegeben. Er enthält Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen, anderweite Entfernungen für die Stationen Mainz Centralbhf., Mainz Hafen, Worms und Worms Hafen des Direktionsbezirks Mainz, sowie für die Station Mannheim Industriehafen der badischen Staatsbahnen, Aenderung und Ergänzung der Stationstariftabellen, der Ausnahmetarife und des Anhanges. Die im Verkehre zwischen Mainz Hafen und den badischen Stationen der Strecke Rippberg-Seckach-Schweigern eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen werden erst vom 15. Februar 1901 ab gültig.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., 27. Dezember 1900. (20)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1901 ab erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 5 (Brennstoffe des Spezialtarifs III) am Schlusse des Absatzes b den Zusatz:

„Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellt.“ (21)

St. Johann-Saarbrücken, 29. Dez. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 ab wird die Station Isselburg-Anholt in den Ausnahmetarif 9 für Eisen des Spezialtarifs II sowie in den Schiffsbaueisentarif 9 S aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Essen, den 26. Dezember 1900. (22)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1901 kommen für den Güterverkehr zwischen württ. Stationen einer- und Stationen der vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger Bahn und der Wald-Rüti-Bahn), der Rorschach-Heiden-Bergbahn und der Station Wald der Thössthalbahn andererseits ein neuer Tarif — Theil II, Heft 2 — und ein besonderer Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zur Einführung, wodurch die im Theil II, Heft 2 vom 1. November 1899 nebst Nachträgen I und II, sowie die im genannten Verkehre zur Zeit bestehenden, im Verfügungswege zur Einführung gelangten besonderen Frachtsätze aufgehoben werden.

Soweit jedoch durch die neuen Tarife in einzelnen Relationen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 13. Februar 1901 in Gültigkeit.

Stuttgart, den 28. Dezember 1900. (23)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Hornmehl.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von Hornmehl (Düngemitteln) nachstehende Frachtsätze berechnet:

Im Verkehre zwischen Wien I K. E. B. Westbahnhof und	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
	auf jeden Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Paris-Douane / Paris-Reuilly	58,10	40,20

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B des österr.-ungar.-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 22. Dezember 1900. (24)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze von Ernsdorf nach Genf transit.

Für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt, von Ernsdorf (Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) nach Genf transit werden bei Einhaltung der reglementarischen Bestimmungen des Tariftheiles I, Abtheilung A für den österreich.-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverband nachstehende Frachtsätze mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 berechnet:

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Am 15. Februar 1901 treten die direkten Frachtsätze für die Beförderung von Holzkohlen zwischen Krieglach einerseits, Dresden und Leipzig andererseits — zu vergl. die Bekanntmachung vom 24. März d. J. — wieder ausser Kraft.

Dresden, den 29. Dezember 1900. (25)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Bukowina-Galizien-Frankreich.

Tarif vom 1. Januar 1895.

Der in Nr. 90 dieses Blattes vom 17. November 1900 unter fortlaufender Nummer 2854 bezeichnete Tarif sammt Nachträgen bleibt auch über den 1. Januar 1901 bis auf weiteres in Kraft.

Wien, am 27. Dezember 1900. (26)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. von Josefihütte und Zartlesdorf nach Genf trs.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 gelangen für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) nicht in Pappendeckelform, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach Genf transit Francs Gold pro 1 000 kg
1. Josefihütte . .	28,80
2. Zartlesdorf . .	30,00

Die Sendungen müssen nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein, was aus den Frachtbriefen ersichtlich sein muss.

Auf frankirte, an eine Mittelsperson in Genf adressirte Sendungen gelangen die vorstehenden Frachtsätze für Genf transit nur im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die Rückvergütung erfolgt:
- ad 1. durch die k. k. Staatsbahndirektion Pilsen,
- ad 2. durch die k. k. Staatsbahndirektion Linz

gegen Vorlage der nachbezeichneten Dokumente, welche längstens 3 Monate nach der Abfertigung einzureichen sind.

Diese Dokumente sind:
- a) das Frachtbriefduplikat für die Strecke von Josefihütte bezw. Zartlesdorf nach Genf;
- b) die bezügliche Frankaturnote, falls eine solche gefertigt wurde;
- c) das Aufgabsrezepisse über die Weitersendung nach der betreffenden französischen Station.

Wien, am 27. Dezember 1900. (27)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5 000 kg		b) 10 000 kg	
	pro Frachtbrief und Wagen			
	α) verpackt	β) unverpackt	α) verpackt	β) unverpackt
	Francs pro 1 000 kg			
1. Von Ernsdorf bis zum Schnittpunkt	3,60	5,40	Von Ernsdorf nach Genf trs. 43,10	43,10
2. Vom Schnittpunkt bis Genf transit .	59,00	59,00		

Die Theilsätze unter a 1, d. i. bis zum Schnittpunkte, werden für das wirkliche Gewicht (bezw. für mindestens 20 kg pro Frachtbrief),

die Theilsätze unter a 2, d. i. vom Schnittpunkte, für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet.

Durch Addition der auf vorstehende Weise bis zum bezw. vom Schnittpunkte berechneten Theilsätze wird die Gesammtfracht ermittelt.

Vorstehende Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter.

Dieselben finden unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen auch auf solche Sendungen nach Frankreich und weiter Anwendung, welche an eine Mittelperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern der Nachweis der erfolgten Reexpedition genügend erbracht ist.

Die Waare darf in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zur Weiterbeförderung verlassen.

Wien, am 28. Dezember 1900. (28)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtnachlässe für Holzsendungen ab Barcs, Sziszek, Zágráb und Gradec.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1901 werden für Sendungen von Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen und zur Stock- oder Schirmfabrikation bestimmte roh vorgerichtete Stöcke, von den oben genannten Stationen folgende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege unter Aufrechthaltung der in den nachbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen, sowie unter Beobachtung der unten angeführten Bedingungen gewährt, und zwar:

	Frachtnachlässe von den am 1. Januar 1901 gültigen Frachtsätzen ab: Barcs*)	Sziszek	Zágráb	Gradec
a) nach den im süddeutsch-österreichisch-ungarischen Verbandstarif Theil IV, Tarifheft Nr. 2 enthaltenen Stationen von den Frachtsätzen der Abtheilungen I und II ein Nachlass von	0,45	0,15	0,15	—
		Mark pro 100 kg		
b) nach den im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verbandstarif Theil IV, 2. Heft enthaltenen Stationen von den Frachtsätzen der Serie II ein Nachlass von	0,45	0,15	0,15	—
		Francs pro 100 kg		
c) nach Stationen der französischen Ostbahnen von den Frachtsätzen des österreichisch-ungarisch-französischen Verbandstarifes Theil IV, 2. Heft ein Nachlass von	5,50	4,40	2,50	2,50
	Francs pro Tonne = 1 000 kg			
d) nach Konstanz mit der Bestimmung nach Belgien**)	—	0,35	0,20	0,20
		Mark pro 100 kg		

*) Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser, oder mittelst der Barcs-Pakracer Bahn, oder aber aus Slavonien per Achse über die Draubrücke in Barcs eingelangt sein. Bei den von Belisce oder Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Zufuhr nach Barcs über Baranya Szt. Lörincz zulässig. Ausgenommen vom Genusse der Frachtbegünstigungen sind Sendungen, die in Baranya-St. Lörincz auf die Szt. Lörincz-Szlatina-Nasicer Lokalbahn übergehen, überdies solche Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrovicza stammen.

**) Die Frachtbegünstigungen nach Konstanz gelten nur für nachweislich nach belgischen Stationen expedirte bezw. für dahin adressirte Sendungen.

Die Liquidirung obiger Frachtnachlässe erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbriefduplikate, bezw. rücksichtlich der Sendungen ab Barcs auch noch gegen Beibringung der den Wassertransport nachweisenden Originalschiffspapiere, eventuell der Bahnfrachtbriefe nach Barcs, bezw. Nachweisung der Zufuhr aus Slavonien per Achse über die Draubrücke nach Barcs, welche Dokumente längstens bis Ende Februar 1901 in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 27. Dezember 1900. (29)

K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Frachtnachlässe für Getreide etc. von Bares.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1901 werden für Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten ab Bares nachstehende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege gewährt, u. zw.:

Nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	Nachlass vom am 1. Januar 1901 gültigen Frachtsatze
den im nebenbezeichneten direkten Tarife enthaltenen Stationen der k. bayer. Staatsbahnen (mit Ausnahme jener, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 347 bis einschl. 353 des direkten Tarifes in die Gruppen 1, 2, 6 und 20 der Einlagerungstabelle eingereiht sind), u. zw. gilt der Nachlass sub a) nach Stationen der Strecken: Freilassing-Holzkirchen, Rott-Rosenheim, Kirchseeon-Rosenheim, Sauerlach-Tölz u. Holzkirchen-Schliersee, ferner nach den Stationen der Seitenlinien obgenannter Strecken, sub b) nach den übrigen Stationen	österr.-ungar.-bayerischer Verbandsgütertarif, Theil III, Heft 2	a) 0,20 ℳ für 100 kg; b) 0,50 ℳ für 100 kg
Stationen des direkten Tarifes für den süddeutsch-österr.-ungar. Getreideverkehr	süddeutsch-österr.-ungar. Verbandstarif, Theil III, Tarifheft 2	0,40 ℳ für 100 kg
der Schweiz und den schweizer.-südbadischen Grenzstationen Basel, Schaffhausen, Singen u. Konstanz	österr.-ungar.-schweizerischer Verbandstarif, Theil III, 2. Heft	50 Cts. für 100 kg
Stationen der französischen Ostbahn	österr.-ungar.-französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	5 Frcs. pro Tonne à 1 000 kg
Lindau	österr.-ungar.-Lindau-vorarlberger Verbandstarif, Theil III, Heft 2	50 Heller für 100 kg

Bedingungen: Einhaltung der in den oben angeführten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen per Schiff nach Bares gelangt sein und ab Bares oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Bares zulässig ist, auf Grund der einschlägigen Verbandstarife direkt abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brcka, Gunja und Gunjaszávapart stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg provenieren. Die Liquidirung erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma lautenden Frachtbriefduplikate und der die bedungene Herkunft nachweisenden Schiffsdokumente, welche längstens 3 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 27. Dezember 1900. (30)

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für

a) Papier aller Art zur Ausfuhr aus dem öst.-ung. Zollgebiete,

b) Druck- und Schreibpapier zum Export seewärts

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg a)	für den Frachtbrief und Wagen b)
von Gródek	221 ₰	206 ₰
„ Zloczów	221 „	221 „
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Gródek	216 „	201 „
von Zloczów	216 ₰	216 ₰
Nach Dresden-Elbkai		
von Gródek	250 „	235 „
„ Zloczów	250 „	250 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Oesterreich. Nordwestbahn, (31)
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Verdingungen.

Lieferung von Werkstattsmaterialien.

Die für das Rechnungsjahr 1. April 1901 bis 31. März 1902 erforderlichen Werkstattsmaterialien sollen vergeben werden, und zwar:

Loos I. 36 400 kg Eisenguss, 6 000 kg Roststabeisen, 80 000 kg Roststäbe; 3 300 kg Federstahl,
„ II. 15 200 kg fertige Oelfarbe,
„ III. 200 Stück Kuppelungen für Dampfheizung,
„ IV. 29 000 Stück rohe ungeschnittene Muttern, 88 000 Stück Schrauben mit Muttern,
„ V. 1 080 qm Glas, 3 000 Stück Glasscheiben und 430 Stück Glasglocken,
„ VI. 230 Stück Gummischläuche,
„ VII. 790 Stück Schwämme,
„ VIII. 3 280 Stück Brenner verschiedener Art,
„ IX. 850 Stück unbearbeitete Hammerstiele, 13 880 Stück Besen-, Schaufeln-, Hackenstiele,
„ X. 600 m eiserne Röhren für Gas- und Wasserleitungen.

Termin ist auf den 15. Januar 1901, Vormittags 10 Uhr, im Saal 72 des diesseitigen Verwaltungsgebäudes anberaumt. Zuschlagsfrist bis zum 28. Januar 1901. Die einzureichenden Muster sind an das Werkstattsmaterialien-Hauptmagazin Mainz-Neuthor kostenfrei einzusenden.

Die Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien Loos Nr. . . . .“ versehen bis zum angegebenen Termin einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Verzeichniss der zu liefernden Materialien können hier eingesehen werden bezw. gegen post- und bestellgeldfreie Zusendung von 25 ₰ für je ein Loos (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau bezogen werden.

Mainz, den 21. Dezember 1900. (32)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von Kohlenstiften.

Eröffnung der Angebote am 24. Januar 1901, Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem oberschlesischen Bahnhofe in Breslau. Die Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen und versiegelt, spätestens bis zu obigem Termin postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Angebotsbogen und Bedingungen liegen in unserem Rechnungsbüreau M hier — Gartenstrasse 111 (Silesia), Zimmer 4 — aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ — nur in baar und ohne Bestellgeld — postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 21. Februar 1901.

Breslau, den 23. Dezember 1900. (33)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Tüchtiger Werkmeister zum 1. April 1901 gesucht. Gehalt 1 800 bis 2 700 ℳ neben Kilometergeld, Uniformgeld und Pensionsberechtigung. Bewerbungen sind mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften einzusenden. (34)

Königsberg, den 28. Dezember 1900.

Direktion
der Königsberg-Cranzer Eisenbahn
zu Königsberg i. Ostpr.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 2. 5. Januar 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 1 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien Mailand-Gallarate-Varese-Porto Ceresio-Arona-Laveno.

Dass die Beseitigung der Dampflokomotive mit ihren so oft hervorgehobenen Unarten und zahlreichen Nachtheilen trotz der überraschenden Fortschritte, welche die beiden letzten Jahrzehnte auf dem Gebiete der Elektrizität aufzuweisen haben, für die Vollbahnen bisher ein frommer Wunsch geblieben, ist weniger auf unüberwindliche technische Schwierigkeiten, als darauf zurückzuführen, dass die elektrische Zugkraft eine umfassende und sehr kostspielige Betriebsänderung erheischt. Es ist daher erklärlich, dass, abgesehen von einigen Stadtbahnen, bei denen die elektrische Betriebsart durch andere Umstände zur gebieterischen Nothwendigkeit wurde, die elektrische Zugbeförderung besonders auf längeren Eisenbahnstrecken den Dampfbetrieb nicht zu verdrängen vermocht hat. Zwar können verschiedene Versuche der Umwandlung von Dampfbahnen auf elektrischen Betrieb aufgeführt werden, wozu man sich durch den Wettbewerb daneben angelegter elektrischer Trambahnen gezwungen sah, allein es handelt sich hierbei fast durchweg um kurze Strecken. Aber auch in diesen wenigen Fällen haben wir es nicht mit einer gänzlichen Umwandlung des Dampfbetriebes in elektrischen zu thun, sondern vielmehr mit der Einrichtung dem Dampfbetrieb ähnlicher örtlicher Verkehrsmittel. In Italien, das seinen ganzen Kohlenbedarf aus dem Ausland zu decken genöthigt ist, dabei aber vielfach über geeignete Wasserkräfte verfügt, fasste man naturgemäss zu allererst die Umwandlung der Bahnen auf elektrischen Betrieb ins Auge.

Dank dem Vorgehen der Gesellschaften, welche den Betrieb der beiden grossen Netze des mittelländischen und des adriatischen Meeres inne haben, und der Unterstützung der italienischen Regierung wird der elektrische Betrieb auf diesem Gebiete bald einen neuen Sieg aufzuweisen haben, da im kommenden Frühjahre die bereits in Angriff genommenen Umwandlungsarbeiten auf einem Theil des Eisenbahnnetzes, welches Mailand mit den schönen Seen Oberitaliens verbindet, nämlich auf den von der Mittelmeerbahn betriebenen Linien Mailand-Gallarate-Varese-Porto Ceresio-Arona-Laveno und auf den von der adriatischen Gesellschaft betriebenen Linien Chiavenna-Colico-Sondrio vollendet sein werden.

Die erstgenannten Linien sollen an der Hand einer von der Mittelmeerbahngesellschaft für die Pariser Weltausstellung veröffentlichten, mit vielen Abbildungen geschmückten Druckschrift eingehender besprochen werden.

Diese Bahnen liegen in ihrer ganzen Ausdehnung auf dem Gelände der Gesellschaft. Den Ausgang bildet die 40,3 km lange doppelgleisige Strecke von Mailand nach Gallarate. Von Mailand steigt diese bis Gallarate beständig an; die grösste Steigung beträgt 6 ‰, die mittlere nur 2 ‰. Die Strecke besitzt nur sehr wenige Krümmungen, die 800 m Halbmesser haben. Von Gallarate gehen drei Abzweigungen nach den Seen Lago Maggiore, Varese und Lugano, die ihre Endstationen in Arona, Laveno und Porto Ceresio haben. Diese drei Zweiglinien sind eingleisig, 26, 31 und 33 km lang und haben Höchststeigungen von 8 bis 20 ‰ sowie Krümmungen von 300 m Halbmesser.

Die Strecke Mailand-Gallarate versorgt eine stark bevölkerte, sehr betriebsame und mit Mailand in regen Beziehungen stehende Gegend; sie hat beträchtlichen Personenverkehr, der das ganze Jahr hindurch fast gleich stark ist. Die drei Abzweigungen haben in beiden Richtungen während der schlechten Jahreszeit einen schwachen, im Sommer und Herbst aber, wo das Land von zahlreichen Turisten und Sommergästen aufgesucht wird, einen sehr starken Personenverkehr. Die Zweiglinien leiden gegenwärtig unter dem grossen Wettbewerb der Kleinbahnen und Trambahnen der Gegend, die in der Lage sind,

leichte Züge in häufiger Folge zu befördern und die Fahrpreise niedrig zu stellen. Die Mittelmeerbahn ist diesem Wettbewerb gegenüber eifrig bemüht gewesen, den Betrieb nach den Seen fortwährend zu verbessern; ihre Bemühungen wurden aber immer wieder dadurch vereitelt, dass die Tram- und Kleinbahnen den Reisenden stets neue Vortheile einräumten.

Als einzig geeignetes Mittel zur Wiedererlangung und Fortentwickelung des ihr bereits entzogenen Verkehres beschloss die Bahngesellschaft die Einführung des elektrischen Betriebes, der es ermöglicht, eine grosse Zahl leichter Schnellzüge nach Gallarate, Arona, Laveno und Varese abzulassen und einen Betrieb von Eilzügen einzurichten, die die Fahrt von Mailand nach Gallarate ohne Zwischenaufenthalte in einer halben Stunde zurücklegen.

Auf den Strecken Mailand-Varese und Varese-Porto Ceresio, die zunächst auf elektrischen Betrieb umgewandelt werden sollen, wurden im Jahre 1898: 267 151 und 48 945 Personenzugkm, ferner 148 480 und 10 340 Güterzugkm zurückgelegt. Der tägliche Verkehr auf der Strecke Mailand-Varese entsprach 235, auf der Strecke Varese-Porto Ceresio 99 Personenwagenachsen auf das Bahnkilometer, das sind 120 und 50 zweiachsige Wagen täglich.

Auf Grund dieser Zahlen wurde unter Berücksichtigung einer starken Verkehrszunahme die Betriebsweise für die elektrischen Fahrten ermittelt; stündlich sollte je ein Zug in beiden Richtungen nach Arona, Laveno, Porto Ceresio und ausserdem sollten Eilzüge für den Ortsverkehr zwischen Mailand und Gallarate fahren; zwei lange vierachsige Wagen wurden zu einer elektrischen Zugeinheit zusammengefasst, mit anderen Worten eine vier gewöhnlichen Wagen entsprechende elektrische Einheit vorgesehen. Der eine dieser Wagen erhält eine Ausrüstung, die ihn befähigt, den anderen mit 90 km Geschwindigkeit in der Steigung zwischen Mailand und Gallarate zu ziehen. Während der schlechten Jahreszeit und auf einigen Zweigstrecken wird dieser Wagen ohne Anhängewagen verkehren. Mit Rücksicht auf die beschränkte Zahl der Plätze ist eine sehr starke Vermehrung der Fahrtenzahl vorgesehen.

Es ist ein Betrieb gewählt worden, der es ermöglicht, mit achtachsigem Zuge auf der Linie Mailand-Varese und vierachsigem auf der Linie Varese-Porto Ceresio während eines Jahres bei täglich 15 stündigem Betrieb nachstehende Achskilometer zu fahren: Mailand-Gallarate 17 651 400, Gallarate-Varese 1 620 600 und Varese-Porto Ceresio 626 340, zusammen also 19 898 340 Achskm im Jahre, d. h. durch den elektrischen Betrieb wird der Zugverkehr verdreifacht.

Nach eingehender Prüfung der verschiedenen elektrischen Betriebssysteme wurde als geeignetstes für den vorliegenden Fall, und zwar hauptsächlich wegen der für die Strecke Mailand-Gallarate in Aussicht genommenen grossen Geschwindigkeit von 90 km in der Stunde, mit welcher der Wettbewerb der anderen kürzeren Eisenbahnen aus dem Felde geschlagen werden soll, das der dritten Schiene mit Gleichstrom aus Umformer-Unterstationen befunden. Im Kraftwerk wird dreiphasiger Wechselstrom von 12 000 Volt Spannung erzeugt und mit Hilfe von Vertheilungsleitungen den verschiedenen Unterstationen zugeführt. In diesen wird der Strom durch ruhende Umformer auf 650 Volt gebracht. Der sodann mittelst sogen. drehbarer Umformer — richtiger Gleichstromdynamos mit Drehstromantrieb — in Gleichstrom von 650 Volt Spannung umgewandelte Wechselstrom wird den Motoren durch einen Leiter in Gestalt der dritten Schiene zugeführt.

Das Kraftwerk ist im Bau begriffen und liegt in der Ortschaft Tornavento am Tessin, etwa 11 km weit von Gallarate. Die Wechselstromdynamos, welche den Ausgangsstrom erzeugen, werden mittelst Turbinen in Thätigkeit gesetzt. Zum Betriebe der Turbinen wird das Gefälle eines Ableitungskanals des Tessin verwerthet. Bis zur Fertigstellung des Wasserkraftwerkes wird die elektrische Energie mittelst Dampfmaschinen in einem Krafthause erzeugt, das nahe bei dem im Bau befindlichen errichtet ist und später als Aushilfe für den Betrieb der Wechselstromdynamos dienen soll. Dieses Dampfmaschinenhaus wird drei elektrizitäterzeugende Einheiten, ferner zwei durch besondere Dampfmaschinen betriebene Erregerdynamos enthalten. Der gelieferte dreiphasige Wechselstrom wird mittelst doppelter Uebertragung von Tornavento bis Gallarate geleitet, wo eine Umformer- und Vertheilungsstation errichtet wird. Von Tornavento nach Gallarate wird der Strom unter 12 000 Volt Spannung mittelst 6 Drahtleitungen übertragen, die von Porzellanisolatoren an Holzmasten getragen werden; die kupfernen Leitungsdrähte werden 7,8 mm Durchmesser haben. In Gallarate wird ein Theil des hochgespannten Drehstroms in Gleichstrom von 650 Volt Gebrauchsspannung umgeformt; der Rest wird theils nach den Unterstationen von Gazzada und Bisuschio, theils nach den Unterstationen von Parabiago und Gallarate geleitet. Wenn auch die Zweiglinien nach Laveno und Arona eingerichtet sein werden, wird der dreiphasige Wechselstrom auch nach den Unterstationen in Besozzo und Sesto Calende geleitet. Die Stromleitungen ruhen auch hier durchweg auf Holzmasten, die Leitungen sind aber schwächer, als auf der Strecke Tornavento-Gallarate: von Gallarate bis Gazzada und Gazzada bis Bisuschio haben sie 4 mm, von Gallarate bis Parabiago 7,8 mm und auf der Strecke bis Musocco 6 mm Stärke.

Obwohl die Entfernungen der Unterstationen der Linie Mailand-Varese-Porto Ceresio von einander zwischen 13,5 km und 18,7 km schwanken, so hat die Berechnung ergeben, dass der grösste Energieverlust bei der Uebertragung des hochgespannten Stromes nicht mehr als 8 % betragen wird. Die Hochspannungsleitungen aus blankem Kupferdraht folgen mit Ausnahme der Linie Tornavento-Gallarate dem Bahnkörper und verlassen ihn nur in der Nähe der Tunnel, die sie umgehen. Die Masten werden in Abständen von 50 m errichtet und durch Blitzableiter geschützt, die auf gusseisernen Kappen angebracht sind. Die Erdleitung wird durch Eisendraht von 5 mm Durchmesser hergestellt. Der Abstand der Masten von der einen Gleismitte beträgt mindestens 4,9 m.

An einer Anzahl von Stellen wird das Hochspannungsnetz durch auf den Masten befindliche Ausschalter untergetheilt, damit etwaige Störungen im Netz sofort örtlich beschränkt werden können. Für alle fünf Unterstationen der Linie Mailand-Varese-Porto Ceresio sind gleiche elektrische Maschinen aber je nach der Belastung von verschiedener Leistungsfähigkeit vorgesehen. Die Ausrüstung enthält im übrigen Blitzableiter System Wirt, Stromunterbrecher, Schalttafeln, ruhende Umformer, Ventilatoren, Reaktanzspulen und drehbare Umformer.

Die mit 25 Wechseln in der Sekunde arbeitenden stehenden Umformer Thomson Houston'scher Bauart bringen den Strom von 11 000 auf 420 Volt Spannung; der so heruntergespannte Strom dient zum Betrieb der drehbaren Umformer. Die stehenden Umformer werden in Gruppen von je drei geschaltet und jede Gruppe speist ihren drehbaren Umformer unabhängig von den anderen Gruppen.

Jede Unterstation wird zwei Lüftungsmaschinen zum Kühlen der Umformer enthalten, die von zwei asynchronen Motoren von 1 PS angetrieben werden; der Strom für diese Motoren wird dem niedergespannten sekundären Stromkreise der Umformer entnommen.

Der 420 voltige Strom jeder Umformergruppe wird unmittelbar dem drehbaren Umformer zugeführt, welche je nach ihrem Leistungsvermögen 6 oder 4 Pole — entsprechend 500 und 250 KW — haben. Dem entsprechen Umdrehungszahlen von 500 und 750 in der Minute und die Gesammtgewichte belaufen sich auf 14,5 t für den 500 KW-Umformer, auf 8 t für den 250 KW-Umformer. Gewährleistet sind wirthschaftliche Nutzwirkungen von 93,2 % bei voller Belastung, von 92,2 % bei $^3/_4$ und von 89,5 % bei $^1/_2$ Belastung. Die drehbaren Umformer werden zwar mittelst Gleichstromes aus der dritten Schiene in Gang gesetzt, können aber auch durch die dreiphasigen Ströme betrieben und synchron gemacht werden.

In den Unterstationen von Musocco, Parabiago und Gallarate werden je zwei drehbare Umformer von zusammen 500 KW

gestellt, während die Unterstationen in Gazzada und Bisu-io je einen drehbaren Umformer von 250 KW erhalten sollen. · von den drehbaren Umformern gelieferte Gleichstrom wird telst isolirter Kabel der Arbeitsleitung zugeführt, die, wie eits erwähnt, aus einer dritten Schiene besteht. Diese Kon-tschiene ist zweiköpfig, 12 m lang, wiegt 45,5 kg auf das fende Meter und ruht auf isolirten, 4 m von einander ab-ıenden, aus Sandstein und mit einer Eisenblechkappe ver-enen Lagern. Andere Former werden probirt werden. Da dritte Schiene keinen starken Druck auszuhalten hat, so ge-t eine mit Bolzen von 25 mm befestigte 200 mm lange che vollständig zur Herstellung einer fortlaufenden Be-rungsfläche. Der elektrische Zusammenhang der Kon-schiene wird durch biegsame Kupferverbinder — in der gel zwei für jeden Stoss — bewerkstelligt. Auf der doppel-sigen Strecke Mailand-Gallarate wird zwischen den dritten ienen mittelst 11 mm starken und 950 mm langen Drahtes in tänden von je 100 m Verbindung hergestellt.

An Abzweigungen, Kreuzungen, Uebergängen usw., d. h. rall, wo eine Unterbrechung der dritten Schiene nöthig ist, l der elektrische Zusammenhang durch isolirte unterirdische bel hergestellt. Auf den Hauptlinien werden zwei solcher bel verlegt, deren eines als Rückhalt dient, während für die enstrecken nur ein einziges vorgesehen ist. Das Kabel ist 650 Volt Spannung isolirt und doppelt geschützt durch einen mantel und eine Eisenbandwickelung; der Querschnitt des ofers beträgt 150 qmm. An den Befestigungsstellen mit der iene gelangen besonders zum Schutze in Kästen aus härtetem Kautschuk eingeschlossene Klemmen zur Ver-dung.

Die Kontaktschiene kann abschnittweise ausgeschaltet den. Isolirstücke aus paraffinirtem Holz gestatten, die Zu-rung auf der einen oder der anderen Seite der Stromunter-chung abzustellen. Die Kontakt- oder Arbeitsleitungen rden auf der Strecke Mailand-Gallarate zwischen den beiden isen, auf den eingleisigen Zweiglinien seitwärts vom Schienen-nge verlegt. Die dritte Schiene wird 190 mm über die sschienen gelegt und 675 mm von der benachbarten Schiene ehen.

Der Strom wird durch die Gleisschienen zurückgeleitet, en Stösse in ähnlicher Weise wie bei der dritten Schiene ch kupferne Verbinder geschlossen werden; der Durchmesser letzteren beträgt 11 mm, während ihre Länge sich nach der m der für die betreffende Strecke in Frage kommenden sschienen, wovon 3 verschiedene Verwendung finden sollen, tet.

In Abständen von je 100 m sind die beiden Schienen eines ses durch einen 11 mm starken blanken Kupferdraht mit nder verbunden; auf der doppelgleisigen Strecke Gallarate-land verbindet dieser Draht alle 4 Schienen.

Für den elektrischen Betrieb der Linien Gallarate-Varese-to Ceresio sind 20 Motor- und 20 Anhängewagen vorgesehen, denen sich s. Zt. ein Muster auf der Pariser Weltausstellung nd. Alle Wagen sind nach der sogenannten amerikanischen art mit Rahmen und Kasten hergestellt, die auf zwei Dreh-tellen ruhen. Zwischen den beiden Drehgestellen ist eine pelte elastische Aufhängung angebracht. Der Kasten hat m Gesammtlänge, 4,145 m Höhe, in seinem mittleren Theile m und an beiden Eingangsenden und den Führerständen m Aussenbreite. Die Wagen haben Längsgang, sind im gen in der Querrichtung abgetheilt in 2 Abtheile I. Klasse, eine mit 16 Plätzen für Raucher, das andere mit 8 Plätzen Nichtraucher, ferner in 2 Abtheile III. Klasse, das eine mit Plätzen für Raucher, das andere mit 16 Plätzen für Nicht-cher und enthalten endlich 2 gedeckte und bei den Motor-en in je zwei Theile geschiedene Eingangsplattformen, deren r Theil als Stand für den Führer, deren anderer zu Steh-zen bestimmt ist. Im ganzen fasst jeder Motorwagen 75, r Anhängewagen 90 Plätze, wovon je 63 Sitzplätze sind. Die Wagen sind innen wie aussen elektrisch beleuchtet. Die Dreh-gestelle haben 2 Achsen; bei den Motorwagen sind alle Achsen angetrieben. Das Bremsen erfolgt entweder mittelst gewöhn-licher Schraubenhandbremse oder mittelst der Westinghouse-Bremse, deren auf einer der Plattformen untergebrachter Luft-verdichter elektrisch betrieben wird; dieser speist ausser den Bremsbehältern auch noch einen Behälter für die Signalpfeife. Ein Motor wiegt 2,5 t. Die Durchschnittsleistung eines solchen beträgt 70—75 PS. Die elektrische Ausrüstung der Bahn ist so getroffen, dass mit allen Maschinen der Betrieb von 2 Schnell-zügen in der Richtung Mailand-Gallarate (90 km Geschwindig-keit), einem Schnellzug, einem Personen- und einem Omnibus-zug in umgekehrter Richtung aufrecht erhalten werden kann. Jeder Zug besteht aus je einem Motor- und Anhängewagen im Gewicht zusammen von 65 t. Die Eilzüge fahren in 30 Minuten von Mailand nach Gallarate ohne anzuhalten. Auf dieser Strecke sind die Motoren nebeneinander, von Gallarate nach Porto Ceresio hintereinander geschaltet. Die Gesammtnutzwirkung von der Hauptstation bis zur Gleichstrom-Unterstation dürfte 80 %, der Energieverbrauch für einen Zug mit 28 t schweren An-hängewagen bei der Schnellfahrt von Mailand nach Gallarate 65 Wattstunden für das Tonnenkilometer betragen. Die höchste dauernde Strombeanspruchung beträgt 3 100 Amp.; bei Anfahrten werden auf einige Augenblicke 4 000 Amp. erforderlich.

Der in der Nähe der Eisenbahn Mailand-Gallarate-Arona fliessende Tessin kann vermöge seines raschen Gefälles eine be-deutende Kraft liefern. Seine Verhältnisse sind mit grosser Sorgfalt von der Gesellschaft der Mittelmeerbahnen studirt worden. Zur Kraftstation führt ein Kanal von 7,85 m nutzbarem Gefälle. Die aus dem Tessin zu entnehmende Kraft wird auf etwa 11 000 PS geschätzt. Die Abdämmung des Flusses soll mit Hilfe eines beweglichen Wehres nach dem in Frankreich ge-bräuchlichen System Poirée bewerkstelligt werden und aus 179 drehbaren Schützen bestehen, die bis zur Flusssohle reichen und mit grosser Leichtigkeit gehandhabt werden können.

Das Kraftwerk hat 8 grosse Turbinen — wovon eine im Rückhalt steht —, mit denen die Dynamos direkt betrieben werden, sowie 2 kleine für die Erregermaschinen. Jede Turbine wird 1 121 PS, die dazugehörige elektrische Dynamo 742 KW liefern.

Das Dampfmaschinenhaus enthält 8 Röhrenkessel von je 290 qm Heizfläche und 12 Atmosphären Druck, drei Satz Speise-wasservorwärmer mit selbstthätigen, durch einen elektrischen Motor betriebenen Wasserreinigern, 2 Duplex-Kesselspeisepumpen von 25—40 cbm Leistung in der Stunde, 3 grosse liegende Zwei-cylinder-Kondensationsdampfmaschinen von 1 410 PS Leistung und 11 Atmosphären Druck sowie 2 kleine Kondensationsdampf-maschinen von 85—125 PS und 11 Atmosphären Druck.

Die grossen Dampfmaschinen sind mit dreiphasigen Wechsel-stromdynamos von 750 KW Leistung direkt gekuppelt. Diese Dynamos sind für 25 Wechsel eingerichtet und geben bei 94 Um-drehungen 13 000 Volt Spannung. Sie gestatten eine Ueber-lastung von 25 % während einer Stunde oder von 40 % während kurzer Zeit.

Die beiden kleinen Dampfmaschinen sind mit 2 Gleich-stromdynamos direkt gekuppelt, die zur Erregung der Wechsel-stromdynamos dienen. Die Lieferung des gesammten Maschinen-materials, als Kessel, Pumpen, Vorwärmer, Dampfmaschinen usw. ist dem Hause Franco Tosi in Legnano, die der 20 Motorwagen dem Hause Miani Silvestri Grondona Comi & Co. in Mailand, endlich die des ganzen elektrischen Materials, einschliesslich der Ausrüstung der Wagen, der Mittelmeer-Elektrizitätsgesellschaft Thomson Houston in Auftrag gegeben.

Die Anregung des ganzen Unternehmens rührt vom General-direktor der Mittelmeerbahngesellschaft Ingeniör Joseph Oliva her.

Die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf diesen Linien ist für nächstes Frühjahr in Aussicht genommen.

Die chinesische Ostbahn.

Die Richtung der sibirischen Bahn im Osten des Baikalsees war von der russischen Regierung ursprünglich so geplant, dass die neue Linie das Thal des Amurflusses auf möglichst geradem Wege erreichen und seinem Laufe bis Chabarowsk folgen sollte. Demgemäss ist denn auch die Anschlussstrecke von Wladiwostok über Nikolskoje nach Chabarowsk bereits seit mehreren Jahren zum Ausbau gelangt. Jener Plan ist aber aufgegeben oder doch einstweilen zurückgestellt worden, seit die chinesische Regierung sich dazu verstanden hat, den Bau einer Eisenbahn quer durch die Mandschurei zu gestatten. Zu diesem Zwecke wurde unter dem Namen „chinesische Ostbahngesellschaft“ im Jahre 1897 eine Gesellschaft gegründet, über deren Aufgabe wir einem in der „Deutschen Verkehrszeitung“ veröffentlichten Aufsatze das folgende entnehmen:

„Die chinesische Mandschurei besteht aus zwei Flussthälern, dem des Sungari, des grossen Nebenflusses des Amur, welcher diesen Strom zwischen Blagowjeschtschensk und Chabarowsk erreicht, und des Liao-ho, der bei dem offenen Hafen Niutschwang in den Golf von Petschili mündet. Zwischen diesen beiden Senkungen erstreckt sich als Fortsetzung der grossen Gobiwüste eine 200 km breite, wasserlose Steppenzone ohne beträchtliche Bodenerhebungen. Dagegen erheben sich im Osten, Norden und Nordwesten der Mandschurei wirre Gebirgsmassen, welche die Thäler des Amur und seiner Nebenflüsse, des Argun und Ussuri, von der grossen und morastigen inneren Tiefebene trennen, die vom Sungari und dessen kleineren Zuflüssen durchströmt wird.

Demnach muss die neue Eisenbahnlinie von Onon ab auf etwa 420 km die hohen Gebirgsketten überschreiten, die den ganzen Süden von Transbaikalien bedecken und sich dabei mehrmals über 1000 m erheben. Dann muss sie sich bis auf 550 m in das Thal des Argun senken, von hier wieder auf 200 km in ein vor Ankunft der Ingeniöre ganz unerforschtes, menschenleeres Gebirgsland zurückkehren, worin wiederum eine Höhe von 1000 m zu überwinden ist. Weiterhin folgen über 500 km in einer Höhenlage von 100 bis 200 m die Ebene des Sungari. Endlich sind noch Höhen von über 600 m zu überwinden bei Ueberschreitung der östlich des Sungari hintereinander liegenden, durch ziemlich tiefe Einschnitte getrennten Gebirgskämme, bis die Bahn bei Nikolskoje zu 40 m Meereshöhe abfällt.

Aber trotz ihrer Steilheit und der dadurch bedingten zahlreichen Kunstbauten sind die Gebirge nicht das Haupthinderniss des Bahnbaues. Die grösste Schwierigkeit besteht hier wie in Sibirien in der mangelnden Festigkeit des Bodens der tief liegenden Gegenden. Wie zuverlässige Forscher berichten, ist die ganze Sungari-Ebene im Sommer und im Anfang des Herbstes ein einziger weiter Morast. Doch wollen einige Reisende festgestellt haben, dass sich 3 bis 4 m unter der Oberfläche ein fester Kiesboden findet, der es — allerdings mit grossen Kosten — gestatten würde, der Bahn einen haltbaren Unterbau zu geben.“

Die Durchquerung der Mandschurei bietet gegenüber dem ursprünglichen Projekt den Vortheil, dass sie dieses um 900 km abkürzt. Gleichwohl haftete der ganzen Anlage immer noch ein schwerer Mangel an, weil ihr östlicher Ausgangspunkt, Wladiwostok, ein Hafen ist, der alljährlich mehrere Monate durch Eis belagert wird, und weil ausserdem dieser Hafen nicht am offenen Ozean, sondern an dem japanischen Binnenmeere liegt. Aber aus dieser Sackgasse sollte die russische Politik durch einen ganz unerwarteten Zwischenfall erlöst werden.

Gegen Ende des Jahres 1897 nahm bekanntlich der Vizeadmiral v. Diederichs die Bucht von Kiautschou namens des Deutschen Reiches in Beschlag und dieser Vorgang diente dem Zaren zur willkommenen Veranlassung, nunmehr sein stattliches ostasiatisches Geschwader in den auf der Halbinsel Liau-tung belegenen Hafen Port Arthur einlaufen zu lassen. Freilich suchte England diesen Schachzug schleunigst durch die Besetzung der Hafenstadt Weihaiwei am Südufer des Golfs von Petschili auszugleichen. Aber an der einmal geschaffenen Thatsache änderte dies nichts mehr und diese gewann erst ihren besonderen Werth als die chinesische Regierung sich am 27. März 1898 dazu verstand, der chinesischen Ostbahngesellschaft die Erlaubniss zum Bau einer Zweiglinie nach Port Arthur zu ertheilen. Trotz oder vielleicht gerade wegen der im nördlichen China ausgebrochenen Kriegswirren werden jetzt die Arbeiten an dieser Nebenlinie mit grossem Eifer gefördert. Ueber die Einzelheiten bringt ein Aufsatz von F. Thiess in „Glaser's Annalen“ näheren Aufschluss. Danach zweigt die neue Bahn von der chinesischen Ostbahn bei der am Sungari belegenen Station Charbin in südwestlicher Richtung ab und folgt nach Ueberschreitung des Sungari dem Laufe des Flusses Itung-ho. Sie berührt die Städte Kwangtschöng-tsu (70000 Einwohner), Tie-ling (60000 Einwohner) und die Hauptstadt der Mandschurei Mukden (180000 Einwohner). Letzteres liegt im Thale des Liao-ho in einer fruchtbaren, wohl angebauten und dichtbevölkerten Gegend und gilt als heilige Stadt, da sich hier die Gräber der ersten Mandschuherrscher befinden. Von dort führt die Bahn in mehr südlicher Richtung nach der kleinen Station Ta-schü-tschou, wo eine 20 km lange Seitenlinie nach der wichtigen Hafenstadt Jing-tse-kou abzweigt. Dem Westufer der Halbinsel Liau-tung folgend erreicht die Bahn sodann die an der Spitze dieser Halbinsel belegene Bucht von Port Arthur. Hier ist der östliche Theil des Hafens bereits im Jahre 1886 durch die Vertiefung eines Südwassersees hergestellt und zu einem Becken von 500 m Länge und 300 m Breite ausgestaltet, das zur Aufnahme grosser Panzerschiffe geeignet ist, indem es bei niedrigster Ebbe noch eine Wassertiefe von nahezu 10 m besitzt. Bei ihrer Landung fanden die Russen hier schon sehr ansehnliche Festungswerke vor, die nach einem Entwurfe des deutsch-chinesischen Generals v. Hannecken angelegt und später unter der Leitung von englischen und französischen Ingeniören weiter ausgebaut waren. Zur Zeit sind russische Ingeniöre sowohl mit der Ausgestaltung der Festungswerke als mit Verbesserung der Hafeneinfahrt durch den Ausbau von Molen beschäftigt, und die früher wenig bedeutende Stadt soll bereits auf eine Einwohnerzahl von 50000 angewachsen sein. Fast noch günstigere Verhältnisse aber bietet die etwas weiter östlich belegene Bucht von Talienwan, die eine Wassertiefe von 30 m und eine gegen alle Winde geschützte Lage besitzt. Hier ist jetzt eine neue Stadt namens Dalni in Bau begriffen, die durch eine 6 km lange Zweigbahn an die Hauptlinie angeschlossen wird und bereits von der russischen Regierung als Freihafen erklärt wurde. Hier sollen sich auch, ebenso wie am Nordende der Halbinsel Liau-tung, bedeutende Steinkohlenplätze befinden.

Gegenwärtig hat den neuesten Berichten zufolge der einstweilige Betrieb auf der Bahnlinie von Mukden bis Port Arthur, welche von den Chinesen zerstört worden war — s. S. 966 und 1156 Jahrg. 1900 d. Ztg. —, bereits wieder begonnen, und es wird denn aus letzterem in nicht zu ferner Zeit ein russisches Gibraltar werden, das mit dem Mutterlande durch ein festes eisernes Band zusammenhängt. H.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen.** In der am 19. Dezember 1900 in Berlin abgehaltenen Sitzung sind folgende Beschlüsse gefasst worden:

1. Erhebung von Standgeld bei Verzögerung der Abfertigung infolge Fehlens oder Unzulänglichkeit von Zoll- oder Steuerpapieren u. dergl.; 2. Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften für das Zusammenladen verschiedenartiger Güter; 3. Ergänzung der Bestimmungen über die Frachtberechnung für Schnellzugsgut; 4. Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften für die Beförderung von lebenden Fischen; 5. Aenderung der Positionen „Hopfen“ und „Watte“ des Verzeichnisses der sperrigen Güter und der Position „Watte“ des Spezialtarifs II; 6. Aufnahme von Elektrodenkohle in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 7. Versetzung von alten unbrauchbaren Akkumulatoren in den Spezialtarif I; 8. Detarifirung von Lumpenhalbzeugmasse des Spezialtarifs I; 9. Aufnahme von leichten Kohlenwasserstoffen in den Spezialtarif I; 10. Aufnahme von Kalciumkarbid in den Spezialtarif I und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 11. Ergänzung des Verzeichnisses der Eisen- und Stahlwaaren des Spezialtarifs I durch Aufnahme von roh vorgearbeiteten Hufeisen, roh vorgewalzten landwirthschaftlichen Gabeln, roh vorgeschmiedeten Schaufeln,

infertigen Schrauben und Muttern; 12. Aufnahme der Positionen „Adansoniafibre, roh“, „Monazitsand“ und „Raffia“ in den Spezialtarif II; 13. anderweite Fassung der Position „Borke“ des Spezialtarifs III und des Verzeichnisses der sperrigen Güter; 14. Aufnahme von entleimtem Knochengries und Knochenschrot unter die Düngemittel des Spezialtarifs III; 15. Aufnahme von Kalksandbausteinen in den Spezialtarif III; 16. Aenderung der Position „Zinkstaub“ des Spezialtarifs II und Aufnahme von Flugstaub der Eisenhochöfen in den Spezialtarif III; 17. Versetzung von Klauen und Hufen des Spezialtarifs II in den Spezialtarif III; 18. Aufnahme von Gerstenschalen in den Spezialtarif III und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 19. Aenderung der Zusatzbestimmung II 1 zu § 44 der Verkehrsordnung über Begleiterfahrgeld bei Thiersendungen; 20. Ergänzung der Bestimmungen über die Ausfertigung von Bescheinigungen bei Zuchtviehsendungen; 21. Aenderung der Zusatzbestimmungen I und III zu § 46 der Verkehrsordnung und der allgemeinen Tarifvorschriften für den Thierverkehr.

Abgelehnt wurden die Anträge auf 1. Ergänzung der Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter bei Beförderung nach Binnenstationen; 2. Aufnahme von Mähmaschinen in das Verzeichniss der sperrigen Güter; 3. Aufnahme von Margarine, frischen Nüssen und Maronen in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 4. Aenderung der Position „Muschel- und Schalthiere“ des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter; 5. Aufnahme von neuen Akkumulatoren in den Spezialtarif I; 6. Aufnahme von Holzstoffgefässen in den Spezialtarif I und den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter; 7. Detarifirung von Futtermehl des Spezialtarifs I; 8. Versetzung von rohem Russ in den Spezialtarif II; 9. Aufnahme von Abfallmineralöl, beim Waschen von Putzwolle gewonnen, Dünger aus aufgeschlossenen thierischen Abfällen, Einstreupulver, aus Superphosphat, Kainit und Gips gemischt, sowie Eisenoxyd in den Spezialtarif III; 10. Aenderung der Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Thieren in Kisten oder Käfigen.

Diese Beschlüsse werden für sämmtliche zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnverwaltungen zugelassenen Eisenbahnen bindend, wenn nicht von einer Anzahl der betheiligten Verwaltungen widersprochen wird, die zusammen mehr als $1/5$ der Stimmen sämmtlicher Verwaltungen führen. Die genehmigten Beschlüsse werden zu einem von der geschäftsführenden Verwaltung der ständigen Tarifkommission bekannt zu gebenden Zeitpunkte von allen zu den Generalkonferenzen zugelassenen Eisenbahnverwaltungen ausgeführt.

— **Umkartirungsvorschriften.** Auf die von den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft Ende Oktober v. J. an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete, ziffernmässig eingehend begründete Eingabe, Umkartirungsvorschriften für die inneren deutschen Verkehre als zulässig zu erklären, ist ein ablehnender Bescheid ergangen. In ihm wird ausgeführt, dass die Zusatzbestimmung XII zu § 51 der Eisenbahnverkehrsordnung, nach welcher Wegevorschriften und Abfertigungsvorschriften in Frachtbriefen über andere als Eilgüter und eilgutmässig zu befördernde Güter unzulässig sind, nach den langjährigen Erfahrungen sich wohl bewährt und zu wesentlichen Klagen bisher keinen Anlass gegeben habe. Dagegen hätten sich aus ihr so erhebliche Vortheile für den Betrieb und die Abfertigung sowohl, als auch für den Verkehr ergeben, dass die Aufsichtsbehörde weder zur Wiederzulassung der Wegevorschriften, noch der Umkartirungsvorschriften die Hand bieten könne.

— **Ueber die Berechnung der pensionsfähigen Dienstzeit im preussischen Staatsdienst** haben der Finanzminister und der Minister des Innern eine gemeinschaftliche Verfügung erlassen, wonach mit Rücksicht darauf, dass das Pensionsgesetz nur vollen Dienstjahren einen Einfluss auf die Höhe der Pension einräumt und nach § 191 des Bürgerlichen Gesetzbuchs das nicht zusammenhängende Jahr zu 365 Tagen gerechnet wird, bei der Pensionsfestsetzung von einer Monatsrechnung in Zukunft überhaupt abzusehen und vielmehr allgemein die einzelnen, in Frage kommenden Dienstzeiten, soweit sie nicht volle Jahre, gerechnet vom Tage des Dienstantritts an, umfassen, nur nach Tagen, und zwar einschliesslich der 31. Monatstage, und bei deren Zusammenrechnung auch in Schaltjahren je 365 Tage als ein Jahr anzusetzen sind. Mehrere getrennte Dienstzeiten werden hierbei rechnungsmässig gesondert behandelt. Hat beispielsweise ein Beamter Dienstzeiten vom 29. Oktober 1870 bis zum 8. Mai 1892 und vom 16. Juli 1898 bis Ende März 1900 zurückgelegt, so ergibt sich folgende Berechnung:

29. Oktober 1870 bis 28. Oktober 1891	21 Jahre,	
29. Oktober 1891 bis 8. Mai 1892 . . . (einschliesslich des Schalttages),		193 Tage
16. Juli 1898 bis 15. Juli 1899	1 Jahr	— „
16. Juli 1899 bis 31. März 1900		259 „
mithin zusammen	22 Jahre	452 Tage,

oder 23 Jahre 87 Tage.

Dieser Erlass ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten den königlichen Eisenbahndirektionen zur gleichmässigen Beachtung mitgetheilt und zugleich bestimmt, dass hinsichtlich der Berechnung der für die Festsetzung der statutenmässigen Bezüge in Betracht kommenden Dienstzeiten fortan in gleicher Weise zu verfahren ist.

— **Eisenbahnunfall bei Germersheim.** Einer Meldung der „Pfälzischen Presse“ aus Germersheim zufolge ist der Schnellzug München - Bruchsal - Landau am 1. d. Mts. Nachmittags 3½ Uhr vor der Einfahrt in den Bahnhof Germersheim (pfälzische Bahnen) entgleist. Ein Heizer wurde schwer verletzt, von den Reisenden erlitt niemand eine Beschädigung. Maschine, Tender und Gepäckwagen sind vollständig zertrümmert. Die Reisenden mussten in einen neu zusammengestellten Zug umsteigen.

— **Der Staatseisenbahnverein Elberfeld** beging am Sonnabend, den 22. Dezember 1900, Abends in den Prachträumen der Stadthalle unter äusserst zahlreicher Betheiligung — es mochten gegen 2500 Personen anwesend sein — eine sehr erhebend verlaufene Weihnachtsfeier. An derselben nahmen der Ehrenvorsitzende des Vereins, Präsident Dieck, nebst Gemahlin sowie die Mitglieder und höheren Beamten der Eisenbahndirektion mit ihren Damen und Kindern und eine Anzahl Ehrengäste theil. Die Feier wurde mit dem Vortrage einiger Musikstücke von dem städtischen Orchester eingeleitet, worauf die Gesangabtheilung des Vereins das „Gebet für Kaiser und Reich“ zum Vortrag brachte. Der Vorsitzende des Vereins, Regierungsrath Wache, hielt sodann eine Begrüssungsansprache, in der er auf die allgemeine Bedeutung des Weihnachtsfestes hinwies und die Kinder zur Frömmigkeit, Fleiss und tugendhaftem Wandel ermahnte, damit sie einst würdige und nützliche Glieder der menschlichen Gesellschaft würden. Er schloss mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf Seine Majestät den Kaiser als den thatkräftigen Förderer des Friedens, worauf die Versammlung stehend die Nationalhymne anstimmte. Hieran schloss sich ein Kinderreigen: Unter den Klängen des Festmarsches und des Nocturno aus dem „Sommernachtstraum“ traten zunächst 28 weissgekleidete junge Mädchen mit Rosenkränzen in den aufgelösten Haaren und Tannenzweigen und farbigen Schleiern in den Händen auf die Bühne, denen sich im Fortgang des Reigens noch 12 andere anschlossen. Das fesselnde, stets wechselnde, sehr anmuthsvolle Bild des Reigens fand bei der ganzen Festversammlung grossen Beifall. Nach Beendigung des Reigens trug, umringt von den Kindern, eine junge Dame, als Weihnachtsengel geschmückt, sehr wirkungsvoll den Festprolog vor, in dem sie zum Schluss die Kinder aufforderte, an den Gabentisch zu kommen, um die Geschenke in Empfang zu nehmen. Als hierauf unter Orgelbegleitung das von der ganzen Festversammlung gesungene Lied „Vom Himmel hoch, da komm' ich her“ machtvoll durch den weiten Saal brauste, flammten plötzlich zwei prächtig geschmückte, rechts und links von der Bühne stehende Christbäume in hundertfachem Kerzenlicht auf. Während wundervollen Orgelspiels kamen an den beiden Seiten des Saales entlang die Mädchen von rechts, die Knaben von links an den Gabentisch heran, an dem über 1100 Kinder zu beschenken waren. Nach der Bescheerung schloss der Orgelvortrag mit den weihevollen Klängen „Stille Nacht, heilige Nacht“, in welche die ganze Versammlung freudig einstimmte. Es folgten sodann zwei prächtige Chorgesänge der Gesangabtheilung des Vereins und mehrere Konzertstücke des Orchesters, womit gegen 12 Uhr die Feier ihr Ende erreichte, deren schöner Verlauf Zeugniss ablegte von dem guten Geist, der im Elberfelder Staatseisenbahnverein herrscht.

— **Gründung eines Eisenbahnbeamtenvereins in Oldenburg.** Als vor einigen Jahren die Beamten und Arbeiter bei einzelnen Eisenbahnverwaltungen Vereine gründeten, tauchten auch ab und zu bei den oldenburgischen Eisenbahnbeamten Anzeichen zu Bestrebungen auf, um ähnliche Zusammenschlüsse zu schaffen; im allgemeinen wurde diesen aber wenig Beachtung geschenkt, nur einzelne Gruppen bildeten für sich Vereine; im ganzen war die Meinung vorherrschend, dass ein Verein zu entbehren sei. Waren doch durch die Fürsorge der grossherzoglichen Eisenbahndirektion fast alle diejenigen Wohlfahrtseinrichtungen usw. geschaffen, welche auswärts wesentlich Veranlassung zur Bildung der Eisenbahnvereine gegeben hatten, wie z. B. eine Unterstützungskasse, ein Spar- und Vorschussverein, eine Sterbekasse, eine Beamtenkrankenkasse, eine Krankenkasse für das Betriebs- und Werkstättenpersonal; auch waren den Beamten und Arbeitern durch Verträge, welche die grossherzogliche Eisenbahndirektion mit Versicherungsgesellschaften und leistungsfähigen Geschäften abgeschlossen hatte, Preisermässigungen und Vergünstigungen für Lebens-, Unfall- und Mobiliarversicherungen sowie für Anschaffung von Nähmaschinen, Uhren, Fahrrädern usw. nicht nur gewährleistet, sondern die Eisenbahnverwaltung leistete auch vorschussweise Zahlung und liess diese durch monatliche Abzüge von dem Ge-

halt bezw. Lohn in geringen Raten abtragen. Im weiteren führte die Geburtstagsfeier des Landesfürsten die Beamten und Arbeiter nebst ihren Angehörigen alljährlich zusammen durch einen Sommerausflug, zu welchem die grossherzogliche Eisenbahndirektion Sonderzüge kostenlos gewährte, wodurch sowohl Gelegenheit gegeben war, die Sehenswürdigkeiten der verschiedenen Ortschaften kennen zu lernen, als auch die Bande der Freundschaft und Zusammengehörigkeit aller Kreise in den gemeinsamen Vergnügungen zu pflegen.

Nachdem nun im Laufe der letzten Jahre Anregungen zu dem Wunsche, einen allgemeinen Verein der oldenburgischen Eisenbahner ins Leben zu rufen, sich lebhafter wiederholten und erkennen liessen, dass neben den dank der Fürsorge grossherzoglicher Eisenbahndirektion bereits bestehenden segensreichen Einrichtungen durch ein reges Vereinsleben noch mehr zu erreichen sein werde, wurde in einer Vorbesprechung ein aus allen Zweigen der Eisenbahnverwaltung gebildeter Ausschuss eingesetzt, um die Gründung eines Vereins für das gesammte bei der oldenburgischen Staatsbahn ständig beschäftigte Personal vorzubereiten.

Dieser Ausschuss hatte alsbald einen Entwurf zu den Satzungen festgestellt; diese wurden in einer zahlreich besuchten Versammlung, wozu die sämmtlichen im Dienste der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung stehenden Beamten, Handwerker und Arbeiter eingeladen waren, berathen und beschlossen, der Verein mit Einstimmigkeit gegründet und sogleich die Wahlen des Vorstandes und des ständigen Ausschusses vorgenommen.

Aus den 18 Paragraphen umfassenden Satzungen möge nachfolgendes auszugsweise erwähnt werden:

Der Verein führt den Namen „Verein oldenburgischer Eisenbahner" und hat seinen Sitz in der Stadt Oldenburg. Er verfolgt den Zweck, die wirthschaftliche Lage sowie die Standesinteressen seiner Mitglieder zu fördern und durch Vorträge und Besprechungen sowie durch Errichtung von Büchereien, Lehrmittelsammlungen und dergleichen anregend auf das geistige Leben der Mitglieder einzuwirken, ferner Vaterlandsliebe zu pflegen und das Gefühl der Zusammengehörigkeit durch Veranstaltung von Vergnügungen usw. zu beleben.

Mitglied des Vereins kann jeder werden, welcher im Dienste der grossherzoglich oldenburgischen Eisenbahnverwaltung angestellt oder ständig beschäftigt ist, einschliesslich der Ruhegehalt-, Wartegeld- und Rentenempfänger.

Der Beitrag zur Vereinskasse beträgt monatlich 10 ₰ und kann auf Wunsch des Mitgliedes von den Gehalts- bezw. Lohnzahlungen gekürzt werden, falls nicht direkte Zahlung an den Vereinskassirer vorgezogen wird.

Der Vorstand des Vereins besteht aus dem Vorsitzenden (Regierungsassessor Mutzenbecher), dessen Stellvertreter (Oberrevisor Willers), dem Schriftführer (Oberkontrolör Grube), dem Kassirer (Stationseinnehmer Lübben) und dem Bücherwart (Hauswart Sandvoss).

Der ständige Ausschuss, welcher dem Vorstande beigeordnet ist, um allen Dienstzweigen die Betheiligung in der Leitung an den Vereinsgeschäften zu sichern, besteht aus je einem Vertrauensmann der in 11 Gruppen, und zwar Oberbeamte, Bürobeamte, Hilfsarbeiter, technische Beamte, Lokomotivbeamte, Stationsbeamte, Zugbegleitungsbeamte, Weichen-, Bahn- und Brückenwärter, Werkstättenhandwerker und -Arbeiter, Stations- und Güterbodenarbeiter, Rottenarbeiter eingetheilten Dienstzweige, soweit sie nicht bereits im Vorstande vertreten sind.

Der Familienrath hat von dem Ableben von Vereinsmitgliedern aus dem ihm zugewiesenen Bezirke dem Vorstande sofort Mittheilung zu machen und den Angehörigen auf deren Wunsch bei Besorgung der Beerdigung des Verstorbenen, bei Erlangung der den Hinterbliebenen zustehenden Bezüge, Versicherungs- und Sterbegelder usw., bei der Vermögensregulirung sowie bei der Auswahl und Bestellung von Vormündern hilfreich zur Hand zu gehen.

Durch die Mitgliederversammlungen werden alle Angelegenheiten des Vereins, soweit sie nicht vom Vorstand oder einem anderen Vereinsorgan zu besorgen sind, berathen und beschlossen. Alle den Verein betreffenden Mittheilungen werden mit Genehmigung grossherzoglicher Eisenbahndirektion durch Organe der Eisenbahnverwaltung zur Kenntniss der Mitglieder gebracht.

Orts- oder Fachgruppen sind zugelassen, deren Satzungen dürfen gegen die Vereinssatzung nicht verstossen.

Die zahlreichen Anmeldungen zum Beitritt aus allen Kreisen des Beamten- und Arbeiterpersonals lassen auf ein allgemeines Interesse schliessen und erwarten, dass das gesammte Personal sich dem Vereine anschliessen wird.

— **Ueber das städtische Strassenbahnwesen in Berlin** ist der Stadtverordnetenversammlung jetzt die Magistratsvorlage zugegangen. Der Magistrat gibt darin der Ansicht Ausdruck, dass die bereits bestehende Verkehrsdeputation sich am besten für die Verwaltung der städtischen Strassenbahnen eignen würde, da die Mitglieder derselben im Laufe der Jahre auf diesem Gebiete in reichem Maasse Kenntnisse und Erfahrungen gesammelt haben. Die Bildung eines Ausschusses der Verkehrsdeputation erscheine durchaus empfehlenswerth. Da der Polize präsident das ursprünglich aufgestellte Projekt eines Netz städtischer Strassenbahnen nicht genehmigt hat, so soll jet für einzelne Linien die Zustimmung der Polizeibehörde einge holt werden. Der Magistrat ersucht schliesslich um Bewilligu der Mittel zur Einrichtung des Strassenbaubüros, der erforde lichen Arbeitskräfte usw. in Höhe von 50 000 ℳ.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussisch-hes schen Eisenbahngemeinschaft sind versetzt: die Regierung und Bauräthe Caspar, bisher in Königsberg i. Pr., als Mitgli an die Eisenbahndirektion in Halle a/S., Schüler, bisher Breslau, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Könic berg i. Pr. und Seyberth, bisher in Magdeburg, als Mitgli (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Breslau sowie der Eise bahn-Bau- und Betriebsinspektor Krausgrill, bisher in Elb feld, als Vorstand der Bauabtheilung (für Wülfrath-Ratingen-We nach Düsseldorf.

Es ist verliehen: dem Regierungs- und Baurath Everk in Mainz die Stelle eines Mitgliedes der königlich preussisch und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion daselbst u dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Hans Schwarz Magdeburg die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion daselbst.

Der Baurath Rudolf Lorenz bei der Generaldirektion d badischen Staatseisenbahnen ist am 19. Dezember v. J. gestorbe

Oesterreich-Ungarn.

— **Rückblick auf das Jahr 1900.** Das abgelaufene Ja zählt auf wirthschaftlichem Gebiete sowohl in Oesterreich in Ungarn zu den unfruchtbaren Jahren. Dies gilt vor allem Bezug auf das Eisenbahnwesen, welches im Jahre 1900 nur ei höchst bescheidene Weiterentwickelung erfahren hat. In Oest reich lähmten die trostlosen parlamentarischen Verhältnisse je grösser angelegte Thätigkeit. Das Eisenbahnbauprogramm d Regierung, dessen Durchführung man mit den weitgehendst Hoffnungen für die Entwickelung des Verkehres und der dustrie entgegensah, harrt infolge der Arbeitsunfähigkeit Parlaments noch immer seiner Erledigung, der Ausbau des Lok bahnnetzes ist ins Stocken gerathen. Die durch die Entwicl lung des Verkehres gebotenen Investitionen auf den garantirt Privatbahnen müssen bis zu dem Zeitpunkte hinausgeschob werden, in welchem das österreichische Parlament wie arbeitsfähig geworden sein wird. Ebenso muss sich die Staa eisenbahnverwaltung auf die allerdringendsten Herstellungen u Anschaffungen beschränken; alle anderen Bedürfnisse des V kehres müssen zurückgestellt werden. Ueberall treten Hind nisse der Ausgestaltung des Eisenbahnwesens entgegen, Hind nisse, deren Beseitigung in der nächsten Zukunft sich keineswe mit Sicherheit erwarten lässt.

Wenn trotz der Ungunst der Verhältnisse im Eisenba wesen kein vollständiger Stillstand eingetreten ist, so ist d ein Verdienst der Regierung, welche innerhalb ihres Wirkun kreises bemüht war, einen solchen Stillstand hintanzuhalten. hat die Regierung u. a. alles vorgekehrt, damit in Bezug auf wichtigsten der Linien, welche in das Bauprogramm der Reg rung einbezogen sind, namentlich in Bezug auf jene Lin welche die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest bilden, Zeit bis zur parlamentarischen Erledigung der Vorlage ni nutzlos verstreiche, und wurden bezüglich dieser Linien vorbereitenden Maassnahmen bereits getroffen, um gegebe Falles mit dem Bau sofort beginnen zu können. A war die Regierung nicht ohne Erfolg bemüht, wenigst die Einleitungen zum Bau der bereits gesetzlich sichergestell Lokalbahnen zu treffen. Eine Anzahl solcher Lokalbah wurde im abgelaufenen Jahre konzessionirt und nach erfolg Geldbeschaffung in Bau genommen. So konnte u. a. der der Lokalbahnen Triest-Parenzo, Bregenz-Bezau, Lamb Haag, die Wippachthalbahn und die Lokalbahn Chlum Königstadtl begonnen werden. Bei einer Reihe anderer, gle falls gesetzlich sichergestellter Lokalbahnen scheiterten a dings die Bemühungen der Regierung auf Durchführung Geldbeschaffung an der unerfreulichen Lage des Geldmark

Von Bedeutung ist es ferner, dass mehreren ungaranti Privatbahnen, so vor allem der Südbahngesellschaft und österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, di die Gestattung der Aufnahme von Anleihen die Ausführ grösserer Investitionen ermöglicht wurde. Die genan Bahnen haben nach Sicherstellung der Investitionsanlehen s mit der Ausführung eines umfassenden Investitionsprogra begonnen und ist auf der Südbahn ein Theil der einschläg Arbeiten — darunter Legung von zweiten Gleisen, Anlage Verschubbahnhöfen, Vergrösserung von Stationsanlagen, von Stellwerken u. dergl. — bereits im abgelaufenen Jahre Vollendung zugeführt worden. Beachtung verdient schlies das vor kurzem zwischen der Regierung und der Südbahn geschlossene Uebereinkommen in betreff der Abstattung

Kaufschillingsrestschuld der Südbahn. Auf Grund dieses Abkommens erhält die Regierung seitens der Südbahn einen Kapitalbetrag von mehr als 15 000 000 Kr. und wäre nur zu wünschen, dass dieser Betrag staatlicherseits für Eisenbahnzwecke Verwendung finden könnte.

Was Ungarn betrifft, so hat man daselbst glücklicherweise nicht mit parlamentarischen Schwierigkeiten zu kämpfen, wie solche in Oesterreich der Entwickelung des Eisenbahnwesens hindernd entgegenstehen. Gleichwohl war auch in Ungarn das verflossene Jahr dem Eisenbahnwesen wenig günstig.

Schuld hieran trägt vor allem die Unzulänglichkeit der Geldmittel, welche der Staat für Eisenbahnzwecke zu widmen vermag, und die ungünstige Lage des Geldmarktes. Dazu kommen, was den andauernden Stillstand im Baue von Vizinalbahnen betrifft, die Mängel der Gesetzgebung, welchen man durch die Anbahnung einer Reform der Vizinalbahngesetze abzuhelfen bemüht ist. Möge es im beginnenden Jahre sowohl in Oesterreich als in Ungarn gelingen, alle Hemmnisse auf wirthschaftlichem und politischem Gebiete zu beseitigen und den Weg zu ebnen für eine erfreulichere Entwickelung des Eisenbahnwesens.

— **Neue Lokalbahnkonzessionen.** Das „Reichsgesetzblatt" verlautbart die Konzessionsurkunde vom 22. Dezember 1900 für die normalspurigen Lokalbahnen von der Station Kaaden-Brunnersdorf der Linie Komotau-Eger der Buschtěhrader Eisenbahn nach Willomitz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Kaschitz-Radonitz, ferner von der Station Radonitz der letzteren Linie nach Duppau. Der Betrieb der konzessionirten Bahnen wird auf Konzessionsdauer (90 Jahre) vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt werden.

— **Die Kaufschillingsrestschuld der Südbahn.** In Nr. 93 S. 1409 Jahrg. 1900 d. Ztg. wurden nähere Mittheilungen über die zwischen der österreichischen Regierung und der Südbahn schwebenden Verhandlungen wegen Aenderung der Bedingungen über die Rückzahlung der Kaufschillingsrestschuld der Südbahn an den Staat gemacht. Die in Rede stehenden Verhandlungen sind nunmehr zum Abschluss gelangt, und ist eine Vereinbarung zustande gekommen, welche darauf abzielt, den Kaufschilling, welcher bisher in Jahresraten zu Lasten der Betriebsrechnung abgestattet wurde, kapitalsmässig zu tilgen, so dass die Jahresraten entfallen und eine Entlastung der Betriebsrechnung eintritt. Wie s. Zt. mitgetheilt, ging man bei den Verhandlungen davon aus, dass eine Eskomptirung der Kaufschillingsraten für eine Anzahl von Jahren vorzunehmen sei. Die Schwierigkeit, welche sich hierbei ergab, lag darin, dass die Kaufschillingsraten, welche die Südbahn, wenn das Uebereinkommen nicht abgeschlossen worden wäre, in den nächsten Jahren hätte tilgen müssen, in ihrer ziffermässigen Höhe jetzt nicht bekannt sind, da das Ausmaass der Raten von dem jeweiligen Jahresrohertrage der Südbahn abhängt. Wenn man also die Kaufschillingsraten auf den heutigen Werth eskomptiren wollte, so musste zugleich dafür gesorgt werden, dass durch die Kapitalsrückzahlung keine Verschiebung zu Ungunsten des einen oder des anderen Vertragstheiles eintrete. Sollte die Kapitalsumme eine entsprechende sein, dann musste sie den eskomptirten Werth der von der Südbahn in den nächsten Jahren zu zahlenden, heute noch unbekannten Jahresraten darstellen. Wenn also auch eine Eskomptirungsgrundlage gefunden wurde, musste jedenfalls eine Rückrechnung erfolgen, um an der Hand der jährlichen Roherträgnisse nachträglich festzustellen, ob nicht die Gesellschaft bei der Kapitalszahlung zu viel oder zu wenig geleistet, die Regierung daher zu viel oder zu wenig empfangen habe. Es wurde somit eine Vereinbarung für die nächsten fünf Jahre, bis Ende 1904, getroffen, wonach die Summe der Raten, welche die Südbahn in dieser Zeit nach dem erzielten Rohertrag voraussichtlich hätte zahlen müssen, auf den heutigen Eskomptirungswerth zurückgerechnet wird, dann der Kapitalsbetrag, den die Südbahn der Regierung jetzt im vorhinein zahlt, mit der Summe der später auf Grund des Rohertrages zu ermittelnden Jahresraten verglichen wird und der Betrag, welcher sich hierbei zu Ungunsten des Staates oder zu Ungunsten der Südbahn ergibt, ausgeglichen werden muss. Die Kapitalssumme, welche die Gesellschaft der Regierung jetzt für die nächsten fünf Jahre leistet, wurde nach dem Uebereinkommen folgendermaassen ermittelt: Die Raten der nächsten fünf Jahre wurden annähernd geschätzt, wobei sich ein Betrag von mehr als 16 000 000 Kr. ergab. Diese Summe wurde auf Grundlage eines vierprozentigen Zinsfusses eskomptirt, wonach sich ein Betrag von 15 200 000 Kr. ergab. Die Regierung wird also den Betrag von 15 200 000 Kr. von der Südbahn für die Kaufschillingsraten der nächsten fünf Jahre im voraus erhalten. Die finanzielle Rückwirkung dieses Uebereinkommens auf die Südbahn ist folgende: Aus den Einnahmeausweisen ergibt sich, dass die Gesellschaft für das Jahr 1900 eine Kaufschillingsrate von annähernd 3 000 000 Kr. zu leisten haben würde. Da die Kaufschillingsraten den Jahresertrag belasten, so kommt dem letzteren der Unterschied zwischen der Summe von 3 000 000 Kronen und der Zinsen- und Tilgungsrate des Kapitalbetrages von 15 200 000 Kr. zu gute. Diese Zinsen- und Tilgungsrate beträgt rund 700 000 Kr.; folglich stellt sich die Ersparniss der Südbahn für dieses Jahr auf 2 300 000 Kr. Die Regierung verlangt, dass die Zinsen der Kapitalszahlung bereits den Ertrag des Jahres 1900 belasten und dass dieser Zinsenbetrag in Reserve gestellt werde. Es wurde vereinbart, dass die Regierung die Summe von 15 200 000 Kr. erst zu jener Zeit erhält, in welcher die Kaufschillingsrate für das Jahr 1900 fällig gewesen wäre, das ist nach der Generalversammlung im Jahre 1901. Die Rückrechnung wird nach fünf Jahren vorgenommen; zeigt sich dann, dass die Südbahn zu viel gezahlt habe, so wird ihr der zu viel bezahlte Betrag bei Abstattung der künftigen Raten gutgeschrieben, im entgegengesetzten Falle zu Lasten geschrieben. Nach Ablauf der nächsten fünf Jahre werden abermals Verhandlungen eingeleitet werden, in denen entschieden werden wird, ob eine neue Abmachung mit der Regierung für die Zukunft erfolgen soll oder der Status quo ante eintritt, oder ob wiederum eine Eskomptirung mit Rückrechnung vorgenommen wird. Die Tilgung des Kaufschillings wird aus den Investitionsanleihen der Südbahn zu erfolgen haben. Von der bewilligten Anleihe, die 100 000 000 Fr. ausmacht, sind 50 000 000 Fr. bereits begeben worden. Die Diskontirung des Kaufschillings wird aus dem nun freigegebenen Reste der Anleihe erfolgen. Von diesem Reste werden 15 200 000 Kr. zur Eskomptirung des Kaufschillings und die übrigbleibende Summe von mehr als 30 000 000 Fr. für Investitionszwecke Verwendung finden. Bei dem in Rede stehenden Abkommen wurde zugleich Vorsorge getroffen, dass auch nach Erschöpfung der Anleihe der Investitionsbedarf der Gesellschaft gedeckt werde. Die Südbahn dürfte voraussichtlich zur Deckung des Kaufschillings im nächsten Jahre von der Investitionsanleihe 16 000 000 bis 17 000 000 Fr. und zwar voraussichtlich im Frühjahre ausgeben.

— **Die Zuckertarife nach der Levante.** Der Verein der Interessenten des Zuckerhandels in Triest hat eine Abordnung zum Handels- und zum Eisenbahnminister entsendet, um Beschwerde darüber zu führen, dass der österreichische Lloyd im Wettbewerb gegen Triest von den Donauhäfen aus ermässigte Tarife für Zucker von ungarischen Fabriken und besonders von Szerencs ab Galatz nach Konstantinopel und nach anderen Häfen der Levante zugestanden habe (vergl. auch Nr. 96 S. 1457 Jahrg. 1900 d. Ztg.). Zufolge dieser Beschwerde wurde am 21. Dezember v. J. im Eisenbahnministerium eine Besprechung unter Beiziehung der Vertreter der betheiligten Ministerien, des österreichischen Lloyd und der Privatbahnverwaltungen abgehalten. Hierbei wurde von den Vertretern der Regierung anerkannt, dass die österreichischen Eisenbahnen für den Zuckerverkehr nach und über Triest Tarife erstellt haben, die bis an die Selbstkosten reichen, und dass eine weitere Herabsetzung der Eisenbahntarife ausgeschlossen sei. Dagegen gelangte man bei der Berathung zu der Ansicht, dass die Lloydtarife über Triest eine Herabsetzung erfahren könnten. Es wurde demnach an die Vertreter des Lloyd das Ersuchen gerichtet, die Ermässigung ihrer Zuckertarife über Triest in Erwägung zu ziehen. Die Lloydvertreter erklärten sich bereit, die Angelegenheit eingehendst zu prüfen und die Entscheidung der Verwaltung dem Ministerium ehestens bekannt zu geben.

— **Industrierath.** Vor kurzem fand eine Sitzung des Ausschusses statt, welcher vom Industrierath zur Berathung des von einem Mitgliede dieser Körperschaft gestellten Antrages wegen der vom Standpunkte der Industrie und der Ausfuhrbegünstigung nöthigen Tarife und Verkehrsmaassnahmen eingesetzt worden ist. Mit Rücksicht auf den Umstand, dass seit der Einsetzung dieses Ausschusses der Staatseisenbahnrath sich sowohl mit den allgemeinen Fragen der Ausfuhrtarife und des Verkehres mit den Seehäfen, wie auch mit den Ausfuhrtarifen für die einzelnen Waarengattungen befasst hatte, und dass diesfalls bereits Beschlüsse des Staatseisenbahnrathes vorliegen, ging der Ausschuss bei seinen Erörterungen von diesen im Staatseisenbahnrathe am 30. November v. J. gefassten Beschlüssen aus, welche im allgemeinen mit lebhafter Befriedigung aufgenommen worden sind und fast ausnahmslos uneingeschränkte Zustimmung fanden (vergl. Nr. 95 S. 1441 Jahrg. 1900 d. Ztg.). Der Ausschuss knüpfte daran das Ersuchen an die Regierung, die baldigste Verwirklichung dieser Beschlüsse herbeizuführen. Grundsätzlich erklärte sich hierbei der Ausschuss des Industrierathes für die vom Staatseisenbahnrath empfohlenen Richtungstarife und gab weiter dem dringenden Wunsche Ausdruck, dass die nach den Beschlüssen des Staatseisenbahnrathes für Stückgutsendungen im Ausfuhrverkehre empfohlenen Begünstigungen nicht blos auf den Verkehr über Triest beschränkt, sondern auf den gesammten Verkehr in das Zollausland ohne Rücksicht auf die Ausbruchstelle ausgedehnt werden sollen.

Bezüglich der Tarifirung der einzelnen Ausfuhrartikel werden die Berathungen in der nächsten Sitzung fortgesetzt

werden. Ebenso wird in Angelegenheit der vom Standpunkte der Industrie wünschenswerthen Aenderungen des Betriebsreglements in der nächsten Sitzung ein Bericht erstattet werden. In betreff des Antrages wegen einheitlicher Bestimmungen über die „Herstellung und den Betrieb von Privatanschlussgleisen wurde die Ausarbeitung eines Mustervertrages als dringend geboten erklärt, bei welcher insbesondere auch die Frage in Betracht zu ziehen wäre, inwiefern das bestehende Enteignungsrecht und die allgemeinen Bestimmungen über den Frachtenverkehr und die Tarife der Anschlussbahnen auch auf die Herstellung und den Betrieb von Privatanschlussgleisen Anwendung finden könnten.

— **Die Betriebskrankenkassen der österreichischen Privatbahnen im Jahre 1899.** Am Schlusse des Jahres 1899 bestanden 27 Betriebskrankenkassen. Ihr finanzielles Ergebniss ist das ungünstigste seit dem Bestand der auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes vom Jahre 1888 errichteten Kassen. Der Grund hierfür liegt hauptsächlich in dem ungewöhnlich hohen Krankenstande. Die Zahl der Mitglieder belief sich im Jahre 1899 auf 95 194 (gegen 82 301 im Vorjahre). Die Mitgliedsbeiträge betrugen 672 540 fl. (gegen 627 366 fl. im Vorjahre), die gesammten Einnahmen 1 111 035 fl. (1898: 1 005 850 fl.), wovon auf die Beiträge der Mitglieder 60,5 %, auf jene der Arbeitsgeber 30,1 % entfallen. Die Gesammtausgaben betrugen im Jahre 1899 1 110 690 fl. (1898: 891 796 fl.). Hiervon entfallen auf Krankheits- und Entbindungsunkosten 56,8 %, auf die Bezüge der Aerzte 13,7 %, auf Arzneien 12,9 %, auf Spitalskosten 3,1 %, Beerdigungskosten 4 %, auf Verwaltungskosten 0,2 %. Von den Gesammtausgaben entfallen auf Leistungen an die Mitglieder insgesammt 1 073 731 fl., d. i. um 401 190 fl. mehr als ihre Einzahlungen. Von den 27 Krankenkassen erzielten 11 einen Gebahrungsüberschuss und zwar 5 Kassen einen solchen von mehr als 20 % der Jahresbeiträge; bei 4 Kassen schwankt der Ueberschuss zwischen 10 und 20 %, bei 2 Kassen bewegt er sich unter 10 %. Die Gebahrungsausfälle (bei 16 Kassen) rühren theils von Kursverlusten, theils von über das Gesetz hinausgehenden Leistungen her, welche die Betriebskrankenkassen der österreichischen Privatbahnen ihren Mitgliedern und den Angehörigen derselben gewähren. Der Reservefonds der Krankenkassen belief sich Ende 1899 auf 1 275 266 fl. (1898: 1 274 921 fl.).

— **Das Heimathsrecht der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.** Das Ministerium des Innern hat in einem einzelnen Falle ausgesprochen, dass durch die Aufnahme in den Dienst der staatlichen Eisenbahnverwaltung an sich (ohne gleichzeitige Verleihung eines unmittelbaren Staatsdienstpostens) eine Aenderung in der zur Zeit der Anstellung bestandenen Heimathsberechtigung des betreffenden Bediensteten nicht eintrete. Der Verwaltungsgerichtshof hat diesen Standpunkt des Ministeriums des Innern als gesetzlich begründet erklärt. In den Entscheidungsgründen des Verwaltungsgerichtshofes wird darauf hingewiesen, dass die Bestimmung des § 10 des Gesetzes vom 5. Dezember 1896, nach welcher fest angestellte Hof-, Staats-, Landes-, Gemeinde-, Bezirksvertretungs- und öffentliche Fondsbeamte und -Diener, Geistliche und öffentliche Lehrpersonen, endlich die Notare mit dem Antritte ihres Amtes das Heimathsrecht in der Gemeinde erlangen, in welcher denselben ihr ständiger Amtssitz angewiesen wurde, auf Bedienstete der Staatseisenbahnverwaltung keine Anwendung finde.

Es bestehe kein Gesetz, welchem zufolge die Bediensteten der Staatsbahnen als Bedienstete des S t a a t e s und als in einem ö f f e n t l i c h - r e c h t l i c h e n Verhältnisse zu demselben stehend anzusehen wären.

Aus dem Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung gehe vielmehr hervor, dass den Bediensteten derselben, welche nicht infolge Verleihung eines im Staatsdienste systemisirten Postens der staatlichen Eisenbahnverwaltung in den wirklichen Staatsdienst übernommen werden, d e r z e i t n i c h t d e r C h a r a k t e r w i r k l i c h e r S t a a t s b e d i e n s t e t e n z u k o m m e. Wenn das Statut bestimme, dass, insoweit nicht durch dasselbe oder durch die bestehenden sonstigen gesetzlichen Vorschriften eine Verschiebung der Rechte und Pflichten bedingt sei, auf das Personal der Staatsbahnen die für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden Normen sinngemässe Anwendung finden, so sei es selbstverständlich, dass durch diese Bestimmung nicht die gesetzliche Norm des Gesetzes vom 5. Dezember 1896 auf die Beamten und Diener der Staatsbahnen ausgedehnt und hiermit eine Aenderung des Heimathsrechtgesetzes vorgenommen werden wollte und konnte.

Dass die Staatseisenbahnbediensteten auch nicht als öffentliche Fondsbeamte oder -Diener angesehen werden können, ergebe sich daraus, dass die vom Staate auf eigene oder fremde Rechnung betriebenen Eisenbahnen nicht den Charakter öffentlicher Fonds haben, welche zur Bedeckung der Bedürfnisse für Zwecke der öffentlichen Verwaltung bestimmt sind.

— **Auskunftsbüro der österreichischen Staatsbahnen in Wien.** In Bezug auf den Wirkungskreis dieses Auskunftsbüros steht eine Aenderung bevor. Es wird nämlich aus dem bisherigen Wirkungskreise dieses Büros, der fortan ausschliesslich auf das eigentliche Auskunftsgeschäft beschränkt werden soll, der Fahrkartenverkauf ausgeschieden und dem bestehenden Stadtgüterbüro der österreichischen Staatsbahnen zugewiesen werden, welches schon bisher mit der Kartenausgabe in beschränktem Umfange betraut war. Durch diese Maassregel wird der Verkauf von Fahrkarten der Staatsbahnen, zusammenstellbaren Fahrscheinen usw. an einer Stelle vereinigt und den Bedürfnissen des Publikums um so besser entsprochen, als die Lage des Stadtbüros eine sehr günstige ist. An dieser Stelle sei bemerkt, dass von den in Wien einmündenden Bahnen nur die Staatseisenbahnverwaltung ein besonderes Auskunftsbüro im Innern der Stadt sowie ein Stadtbüro für die Fahrkartenausgabe, Gepäck- und Stückgutaufnahme unterhält. Die Privatbahnverwaltungen beschränken sich darauf, einzelnen Privatreisebüros den Verkauf von Fahrkarten für ihre Linien zu übertragen.

— **Zweites Gleis der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Infolge der ausserordentlichen Entwickelung des Verkehrs auf dieser Bahn hat sich schon seit einiger Zeit die unausweichliche Nothwendigkeit einer Legung des zweiten Gleises auf der österreichischen Linie von Jablunkau bis Oderberg ergeben. In dieser Angelegenheit hat in den letzten Tagen im Eisenbahnministerium eine Besprechung mit den Vertretern der Gesellschaft stattgefunden, bei welcher sich letztere geneigt zeigte, den Wünschen der Regierung zu entsprechen. Die Legung des zweiten Gleises auf der österreichischen Linie würde selbstverständlich auch eine Vergrösserung der meisten Stationen, die Herstellung von Sicherungsanlagen und Ausgestaltung der Bahnhofsgleise nothwendig machen. Die österreichische Regierung hätte für die Verzinsung und Tilgung des aufzunehmenden Investitionsanlehens die Haftung zu übernehmen und würde demgemäss der von österreichischer Seite bisher zugesicherte Garantiebetrag eine entsprechende Erhöhung erfahren. Indessen wird daraus für den Staatsschatz voraussichtlich keine Belastung erwachsen, da die Einnahmen der österreichischen Linie auch zur Deckung der Zinsen und Tilgungsbeträge des neuen Anlehens ausreichen werden.

— **Weihnachtsbescheerung für die Kinder der Bediensteten der Staatsbahnen.** Am 19. Dezember v. J. veranstaltete der Weihnachtsbescheerungs- und Ferienkolonienverein für die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen wie alljährlich eine Weihnachtsfeier für die Kinder der Wiener Bediensteten am Westbahnhofe. Im Gepäckabgaberaum, in welchem ein elektrisch beleuchteter Tannenbaum aufgestellt war, versammelten sich die zu bescheerenden Kinder — 680 an der Zahl — mit ihren Angehörigen sowie zahlreiche Beamte der Staatseisenbahnverwaltung. Die Feier wurde mit einer Ansprache des Pfarrers eröffnet, zu dessen Kirchensprengel der Bahnhof gehört. Sodann trug der Eisenbahngesangverein „Stephenson" das bekannte Uhland'sche Lied „Das ist der Tag des Herrn" vor. Nachdem noch ein Vertreter des Vereins mit warmen Worten dem Eisenbahnminister für sein Erscheinen und den Gönnern des Vereins für ihre Unterstützung gedankt und ein Hoch auf den Kaiser ausgebracht hatte, erfolgte die Vertheilung der Geschenke, bestehend in warmen Kleidern, Schuhen, Esssachen u. dergl.

— **Neues ungarisches Vizinalbahngesetz.** Wie verlautet, wird die Berathung zur Begutachtung des im ungarischen Handelsministerium ausgearbeiteten Gesetzentwurfs über die Vizinalbahnen noch im laufenden Monate abgehalten werden. Nach Berücksichtigung der Ergebnisse im Gesetzentwurf wird dieser sofort dem Reichstag vorgelegt werden. Dieser Gesetzentwurf dürfte einer der ersten sein, welche nach Erledigung des Budgets im Reichstage ihre Erledigung finden werden.

— **Beschränkung der Zahl der Personenzüge bei den ungarischen Staatsbahnen.** Wie verlautet, geht man bei den ungarischen Staatsbahnen daran, eine Anzahl von Personenzügen, deren Führung sich wegen der geringen Zahl der mit ihnen beförderten Personen als verlustbringend erwies, aufzulassen. Es gilt dies insbesondere von Personenzügen auf Nebenstrecken und Lokalbahnen. Man hofft mit dieser Maassnahme, bei deren Durchführung selbstredend mit thunlichster Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse des Reiseverkehrs vorgegangen werden wird, erhebliche Ersparnisse zu erzielen.

— **Die Tarifbegünstigungen der ungarischen Staatsbahnen** für das Jahr 1901 wurden, wie verlautet, im Schoosse des Handelsministeriums bereits verhandelt und soll die Direktion der ungarischen Staatsbahnen bereits ermächtigt worden sein, die Begünstigungen unverzüglich zu verlautbaren. Mit Rücksicht darauf, dass in der Gestaltung der Verkehrsverhältnisse keine besonderen Veränderungen eingetreten sind, sollen

die im Interesse der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie schon bestehenden Begünstigungen - beinahe ganz unverändert aufrecht erhalten werden. Die Zahl der Begünstigungen ist abermals beträchtlich gestiegen, obwohl eine grössere Anzahl von Frachtbegünstigungen in die Anhänge der verschiedenen Lokal- und Verbandstarife aufgenommen wurde. Die einzige nennenswerthe Aenderung, welche bei einigen Ermässigungen vorgenommen wurde, besteht darin, dass bei ihnen der Gültigkeitstermin anstatt bis Ende des Jahres vorläufig blos bis Ende Juli lautet. Diese Aenderung soll dem Vernehmen nach darauf zurückzuführen sein, dass die Direktion der ungarischen Staatsbahnen die Frage in Erwägung zieht, ob bezüglich einzelner wichtigerer Artikel und Relationen sich nicht eine Reform durchführen liesse. Schliesslich sei bemerkt, dass, obzwar es aus technischen Gründen nicht möglich war, das umfangreiche Verzeichniss der Frachtbegünstigungen bereits am 1. Januar zu verlautbaren, diese Begünstigungen trotzdem von diesem Tage an zur Anwendung gelangen.

— Die **Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im Oktober v. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im Oktober 1900 Kr.	im Oktober gegen 1899 Kr.
ungarische Staatsbahnen	20 007 000	+ 970 060
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	1 550 864	+ 2 897
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	208 098	+ 11 584
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	1 085 844	+ 21 522
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	100 759	— 6 127
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	89 400	+ 4 718
Hauptbahnen zusammen	23 041 965	+ 1 004 554
Lokalbahnen „	3 318 453	+ 110 562
insgesammt	26 360 418	+ 1 115 116

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Oktober 9 173,8 (+ 2,9) km und jene der Lokalbahnen 8 124,5 (+ 180,3) km, zusammen somit 17 298,3 (+ 183,2) km.

Seit Jahresbeginn (1900) beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 219 829 795 (+ 13 412 923) Kr. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 12 243 102 Kr. und auf die Lokalbahnen 1 169 821 Kr.

— **Szissek-Károlyvároser Eisenbahn.** Dieser Tage fand im ungarischen Handelsministerium die Konzessionsverhandlung rücksichtlich der Theilstrecke Szissek-Caprag-Vrginmost der Szissek-Károlyvároser Eisenbahn statt. Die Linie wird von der Station Szissek der Südbahn bezw. von der auf der Szissek-Sunjaer Linie der ungarischen Staatsbahnen unter dem Namen Caprag zu errichtenden Station ausgehen und einstweilen blos bis Vrginmost geführt werden, bis die Verhältnisse des Geldmarktes die Sicherstellung des Baues der Szissek-Károlyvároser Linie ermöglichen werden. Die Linie ist 58 km lang. Die thatsächlichen Bau- und Einrichtungskosten wurden mit 5 974 000 Kr. oder für das Kilometer mit 103 000 Kr. festgestellt. Der Betrieb der neuen Strecke wird von den ungarischen Staatsbahnen übernommen werden.

— **Lokalbahn Keszthely-Tapolcza.** Die Interessenten des Komitates Zala haben den Ausbau der vorgenannten Lokalbahn beschlossen. Die etwa 32 km lange Linie ist insofern von verkehrspolitischer Bedeutung, als sie die als Sackbahn endigende Linie Balaton=Szent György-Keszthely (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest-Balaton=Szent György-Kanicza-Pragerhof) und deren Anschlussbahn Barcz-Somogy-Szobb-Balaton=Szent György mit der gleichfalls als Sackbahn endigenden Linie Kis=Czell-Ukk-Tapolcza (Zala-Tapolcza) der im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen stehenden transdanubischen (westungarischen) Lokalbahnen verbinden wird und durch die in Aussicht genommene Fortsetzung von Tapolcza bis Veszprém die südlichen und westlichen Ufergebiete des Plattensees von Balaton=Szent György bis Veszprém in ununterbrochene Schienenverbindung gebracht werden.

— **Losonczer Regional-Lokaleisenbahngesellschaft.** Das Zustandekommen dieser Bahn ist nunmehr gesichert und wird die neue Bahn, die von Losoncz nach Poltár führen und ausserdem noch eine Flügelbahn Berzencze-Szinyóbánya erhalten soll, ein besonders reiches Industriegebiet durchziehen. Der Bau der Bahn, deren Kosten 2 900 000 Kr. betragen, soll noch im Laufe dieses Jahres vollendet werden.

Luxemburg.

— **Wilhelm-Luxemburgbahn.** Die Verwaltung beruft dem „Berl. Akt." zufolge eine Generalversammlung auf den 26. d. Mts. zur Beschlussfassung über ein Uebereinkommen mit der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, betr. Betriebsübernahme bis zum 11. Dezember 1951. Bekanntlich sind von dem 261 km betragenden Bahnnetz der Gesellschaft bis Ende 1912 die älteren in Luxemburg belegenen 174 km an die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, die in Belgien belegene Strecke Gouvy-Spa von 55 km an die belgische Staatsbahn verpachtet. Von der jährlichen Pacht von 3 000 000 Fr. entfallen 2 500 000 Fr. auf die deutsche und 500 000 Fr. auf die belgische Regierung. Ausserdem ist an die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen verpachtet: die Zweigbahn Esch-Redingen (12,20 km), die Strecke im Düdelinger und Rümelinger Thal (12,62 km), an die Eisenbahndirektion Köln die Strecke Ulflingen-Preussische Grenze (6,94 km). Welche Aenderungen die neue Abmachung enthält, ist noch nicht mitgetheilt worden. Angeblich soll es sich in der Hauptsache um eine Erhöhung der Pachtsumme und eine genauere Bestimmung der unter die Ausgaben fallenden Aufwendungen für Rollmaterial handeln.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Erbauung einer elektrischen Schnellbahn von Brüssel nach Antwerpen** wird neuerdings wieder aufgenommen. Es ist von der belgischen Staatseisenbahn-Verwaltung ein neues Projekt ausgearbeitet und dem Vernehmen nach von der Regierung angenommen. Es wird entweder gelegentlich der Vorlage des ausserordentlichen Etats oder sogar vor diesem Zeitpunkt der Kammer vorgelegt werden. Alles lässt voraussehen, wie das „Journal des transp." meint, dass das Projekt noch in dieser Tagung zur Beschlussfassung gelangt. In Bezug auf das Projekt selbst verlautet, dass die elektrische Linie unabhängig von der bestehenden Linie geführt werden wird, nur die Endpunkte werden dieselben sein; sie wird von dem Nordbahnhof in Brüssel ausgehen und auf dem Hauptbahnhof in Antwerpen einmünden. Man wird also nicht, wie dies bei dem ersten von der Kammer abgelehnten Projekt der Fall war, in Fällen einer Verkehrshäufung die Zeit, die man auf der Fahrt genommen hat, durch Aufenthalte wieder verlieren. Die Linie macht einen kleinen Umweg über Mecheln, wo die elektrischen Züge halten werden. Die früher beabsichtigte Unterführung unter dem Seekanal wird man vermeiden, dagegen werden kleinere Brücken über die Senne, die Dyle und die Nethe erforderlich. Die Krümmungen erhalten einen sehr grossen Halbmesser, um Geschwindigkeiten von 120 bis 140 km die Stunde zu gestatten. Uebergänge in Schienenhöhe werden auf der ganzen Strecke nicht vorkommen. Die Linie, für welche eine Bauzeit von 5 bis 6 Jahren angenommen ist, wird später bis zum Centralbahnhof und Südbahnhof in Brüssel verlängert werden, wo sie sich naturgemäss mit der neuen direkten Linie von Brüssel nach Gent (St. Pierre) vereinigen würde. Auch diese soll nach dem Bauplan so erbaut werden, dass sie elektrischen Schnellbetrieb gestattet: keine Schienenübergänge, keine Krümmungen mit Ausnahme einer solchen beim Ausgang von Brüssel und einigen anderen Punkten, im übrigen eine einzige, völlig gerade Linie.

Der belgische „Moniteur des chemins de fer" theilt übrigens mit, dass der Dienst auf der bestehenden Staatsbahnlinie Antwerpen-Brüssel bedeutend verbessert werden soll. Es würden acht neue, in England gekaufte Lokomotiven in diesen Dienst eingestellt werden, welche die Strecke mit einer Stundengeschwindigkeit von 100 bis 120 km durchlaufen würden, so dass die Fahrt statt jetzt 55 dann nur 22 Minuten dauern würde. Die Züge sollen aus Luxuswagen und wahrscheinlich aus Drehgestellwagen II. Klasse bestehen.

— **Die Eisenbahnunfälle auf den belgischen Staatsbahnen.** Dem amtlichen Berichte des Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Kammer entnehmen wir, dass im Jahre 1899 115 Zusammenstösse oder Entgleisungen stattfanden, d. i. 1 Fall auf 485 665 Zugkm, während im Jahre 1898 ein solcher schon auf 229 493 Zugkm kam. 27 dieser Unfälle haben Opfer gefordert, und zwar wurden bei ihnen im Jahre 1899 23 Reisende und 1 Eisenbahnbediensteter getödtet, 246 Reisende und 40 Eisenbahnbedienstete verletzt, während im Jahre 1898 bei Unfällen der bezeichneten Art kein Reisender, 1 Bediensteter getödtet, 48 Reisende und 27 Bedienstete verletzt wurden. Danach hat sich also zwar die Zahl der fraglichen Unfälle gegen 1898 wesentlich vermindert, die Zahl der Opfer ist aber leider erheblich grösser geworden. Seit dem Bestehen der belgischen Staatsbahnen sind 178 Reisende und 71 Bahnbeamte durch Zusammenstösse und Entglei-

sungen, 202 Reisende und 2 241 Bahnbeamte durch Unachtsamkeit und mangelnde Vorsicht auf Bahnhöfen und auf freier Strecke getödtet worden; ausser den Reisenden und dem Bahnpersonal sind 1 268 Personen durch das Ueberschreiten der Gleise, durch das Gehen längs des Bahnkörpers und das Betreten der Arbeitsstellen verunglückt, 713 weitere Personen sind infolge von Trunksucht und Geisteskrankheit ums Leben gekommen. (Nach dem „Mon. des chem. de fer“.)

— **Eisenbahnen und Kanäle in Belgien.** Bei Gelegenheit der Erörterung der angeregten Aufhebung der Abgaben auf den schiffbaren belgischen Wasserläufen, wofür die Regierung die Zeit noch nicht gekommen erklärte, führte der Berichterstatter im Parlament aus: Das gegenwärtige Eisenbahnnetz genüge dem Bedürfnisse nicht mehr, man müsse es entlasten. Dazu gebe es zwei Mittel: entweder neue Linien zu schaffen, auf welchem Wege die Regierung einen ersten Schritt gethan habe, oder die Wasserwege besser auszunutzen. Die belgischen Eisenbahnen seien überhäuft mit Transporten, die belgischen Wasserstrassen aber noch weit davon entfernt, das Höchstmaass ihrer Leistungsfähigkeit zu erreichen. Desshalb sei das jetzt gehandhabte System unvernünftig. Der Kampf der Eisenbahnen gegen die schiffbaren Wasserwege habe das Ergebniss gehabt, dass die Eisenbahnen in vielen Fällen mit Verlust befördern. Die schwerwiegenden Massentransporte müssten viel mehr dem Wasserwege überlassen werden. Aber die Regierung fürchte sich wahrscheinlich desshalb vor der Aufhebung der Wasserabgaben, weil dann die Schiffswege der Rente der Eisenbahnen erheblich Abbruch thun und das Gleichgewicht des Budgets gefährden könnten, „das unglücklicherweise auf die Eisenbahneinnahmen begründet sei“. Diese Sorge begreife sich bei einem Finanzminister. Der Staat, der in Belgien das Monopol des Eisenbahnverkehrs habe, fürchte den Wettbewerb des privaten Wasserverkehrs. In Frankreich und den Niederlanden, wo die Eisenbahnen durch Privatgesellschaften betrieben werden, habe der Staat gern der Abschaffung der Abgaben für den Wasserverkehr zugestimmt.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Der 1. Januar 1901 bedeutet in der schweizerischen Eisenbahngeschichte einen wichtigen Wendepunkt: den wirklichen Beginn der Verstaatlichung. Zu Neujahr ist die schweizerische Centralbahn „Bundesbahn“ geworden. Durch den freihändigen Ankauf dieses Privatbahnnetzes erhält die Eidgenossenschaft das Eigenthum von 402 km Bahnlänge mit 125 Lokomotiven, 343 Personenwagen und 3 985 Gepäck- und Güterwagen und einem Personalbestand von fast 5 000 Mann. Der Bund übernimmt indess den Betrieb vorläufig noch nicht. Da der konzessionsmässige Rückkauf von vier Hauptbahnen ursprünglich erst für das Jahr 1903 vorgesehen war, setzte man das Inslebentreten der Generaldirektion der Bundesbahnen auf 1. Juli 1901 fest, so dass bis dahin noch kein direkter Bundesbetrieb im Eisenbahnwesen besteht. So bleibt die Betriebsführung des jetzigen Centralbahnnetzes bis 1. Januar 1902 unter der bisherigen Direktion der Centralbahn, jedoch unter Leitung des eidgenössischen Eisenbahndepartements bezw. vom 1. Juli d. J. ab der Generaldirektion der Bundesbahnen.

— **Oberst Tschiemer †.** Nachdem eben erst die fünf Mitglieder der künftigen Generaldirektion der Bundesbahnen gewählt worden, ist eines davon vor Antritt seines Amtes gestorben: Oberst Tschiemer. Im Alter von 57 Jahren hat den thätigen Mann ein Gehirnschlag plötzlich hinweggerafft. Mit dem ersten Glockenschlag des neuen Jahres sollte der erste Zug der schweizerischen Bundesbahnen (Nachtzug Bern-Genf) vom Bahnhof Aarau abfahren und der Direktor des eidgenössischen Baudepartements, Tschiemer, an dem festlichen Ereigniss theilnehmen. Wenige Tage vorher wurde er abberufen. Der Verstorbene hat als Ingeniör am Bau der Brünigbahn gearbeitet und wurde 1875 Kontrolingeniör des eidgenössischen Eisenbahndepartements. Beim Bau der Gotthardbahn, wo er als Kontrolingeniör die Aufsicht über die Arbeiten führte, ist er besonders bekannt geworden. 1888 bis 1890 leitete Tschiemer die Baudirektion des Kantons Bern, dann wurde er zum Inspektor des Eisenbahndepartements berufen und vor einigen Jahren Direktor der technischen Abtheilung des Eisenbahnwesens. Seine militärische Laufbahn hat der Verstorbene bei der Geniewaffe durchgemacht, 1891 wurde er zum Obersten der Eisenbahnabtheilung des Generalstabes befördert. Die schweizer Blätter widmen ihm warm anerkennende Nachrufe.

— **Elektrische Strassenbahnen bei Konstanz.** Für das umliegende schweizer Gebiet, dessen Verkehrsschwerpunkt nach der badischen Stadt Konstanz fällt, hat das schweizerische Parlament in seiner abgelaufenen Tagung drei Strassenbahnlinien konzessionirt. Erstens eine Strassenbahn, die, wie der „Bund“ sagt, den Verkehr zwischen Konstanz und seinen thurgauischen „Vororten“ Kreuzlingen, Emmishofen und Egelshofen zu vermitteln hätte, dann eine Linie Emmishofen-Ermatingen und eine dritte Kreuzlingen-Münsterlingen. Die wirthschaftlichen, geschäftlichen und industriellen Beziehungen zwischen den volksreichen thurgauischen Dörfern und der nahen Stadt Konstanz sind äusserst rege. Die drei Linien erhalten eine Gesammtlänge von 16,5 km, der Kostenvoranschlag beträgt 1 650 000 Fr. oder 100 000 Fr. für das Kilometer.

— **Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Piräus-Athen.** Wie die „Schweiz. Bauztg.“ berichtet, beabsichtigt die Eisenbahngesellschaft Piräus-Athen auf ihrer Linie den Dampfbetrieb durch elektrischen Betrieb zu ersetzen. Zu diesem Ende hat sie in einen beschränkten Wettbewerb einige Elektrizitätsfirmen zur Einreichung von Entwürfen eingeladen, welche ihr zur Feststellung des endgültigen Planes dienen sollen. Die vollspurige, zweigleisige Linie ist von Piräus bis Athen 10 km lang und steigt in der Richtung nach Athen ununterbrochen, zum Theile mit 14 ‰; sie bedient zwischen den genannten Städten drei Nebenstationen. Es ist in Aussicht genommen, nach jeder Richtung täglich in Abständen von einer halben bezw. einer Viertelstunde im Sommerhalbjahr 73, im Winterhalbjahr 59 Züge verkehren zu lassen und zwar mit wenigstens 180 Sitzplätzen, da angenommen wird, der zur Zeit bestehende Verkehr von jährlich 3 200 000 Reisenden werde mit Einführung des elektrischen Betriebes stark zunehmen. Die Hin- und Rückfahrt eines Zuges soll im ganzen nicht mehr als 44 Minuten beanspruchen. Zwischen den Personenzügen sind an 300 Tagen sechs Güterzüge für je 80 t Nutzlast einzulegen. Zunächst ist die Beschaffung von 12 Motorwagen und 32 Anhängewagen vorgesehen, nebst zwei elektrischen Lokomotiven für die Beförderung der Güterzüge. — Das Kraftwerk soll zwischen dem Meeresufer und dem Km. 4 angelegt werden. Für die Stromzuführung ist oberirdische Drahtleitung vorgeschrieben. Ausser dem Betriebsstrom wird das Kraftwerk auch noch Licht für die Stationen und zur Beleuchtung des Strandes in Phaleron zu liefern haben, wofür zusammen 48 Bogenlampen und 320 Glühlampen vorzusehen sind.

— **Regierungsdarlehen an die Peloponnes - Eisenbahn.** Man schreibt der Münchener „Allg. Ztg.“ aus Athen: Die Einkünfte aus dem Eisenbahnnetz, das von Korinth über Argos und Nauplion nach Kalamä und von dort aus über Pyrgos nach Patras führt, sind weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Um dem drohenden Bankerott vorzubeugen, hat die Regierung sich entschlossen, der Gesellschaft ein Darlehen von 3 000 000 Drachmen zu gewähren, das in drei gleichen Raten im Januar 1901, 1902 und 1903 auszuzahlen und mit 5,5 % zu verzinsen ist; ausserdem erhält die Regierung einen Antheil am Reingewinn der Eisenbahn. Das Darlehen ist zur Deckung des diesjährigen Fehlbetrages von 300 000 Dr. sowie zur Tilgung der schwebenden Schulden zu verwenden, die sich im Inlande auf 700 000 Dr., im Auslande auf 1 000 000 Dr. belaufen; der Rest ist zur Neubeschaffung von Eisenbahnmaterial zu gebrauchen. Ob der Peloponnes-Eisenbahngesellschaft mit dieser Aushilfe auch nur für kurze Zeit geholfen ist, bleibt sehr zweifelhaft. Ihre Hauptstrecke Piräus-Athen-Patras ist mit Anleihen englischer Bankhäuser überlastet und die Einnahmen aus ihr genügen seit Jahren nicht zur vereinbarten Zins- und Amortisationszahlung.

— **Ueber Eisenbahnpläne auf Kreta** schreibt man der „Köln. Ztg.“ von da: Es weilt gegenwärtig in Kanea ein Vertreter der Londoner Gesellschaft Thames Ironworks, um Studien für ein Eisenbahnnetz zu machen. Nach dessen Ausspruch würde sich eine Bahnverbindung zwischen Kandia und Messara lohnen. Der Aufschluss des Landes hinter Kandia durch eine Nebenbahn wäre vielleicht erwünscht. Der Weinbauer der Provinz Attika, dem die Peloponnesbahn, die Kephissiabahn und die Laurionbahn zur Verfügung stehen, zieht freilich die Beförderung seines Mostes durch den Karren vor, denn das Thier muss er ohnehin füttern, und auf einen Weg mehr oder weniger zu Fuss kommt es ihm nicht an. Daher sollte auch die kretische Regierung ihr Augenmerk auf die Herstellung von guten Wegen, sei es auch nur von gangbaren Saumpfaden, richten.

Fremde Welttheile.

— **Deutsche Kolonialbahnen.** Ueber die Usambarabahn enthält das neueste Kolonialblatt einen Bericht. Ueber das Vierteljahr von Juli bis September 1900 wird mitgetheilt, dass im Betrieb auf der Strecke Tanga-Muhesa der Wagenpark durch Einstellung von zwei Lokomotiven und sechs vierachsigen Drehgestell-Niederbordwagen vermehrt wurde. Ausser dem fahrplanmässigen täglichen Zuge in jeder Richtung wurden Materialzüge eingelegt, so dass in der letzten Hälfte des Vierteljahres täglich mit Ausnahme der Sonntage in jeder Richtung zwei

Züge fuhren. Infolge der vermehrten Fahrgelegenheit stieg auch die Menge der beförderten Personen und Privatgüter und dementsprechend auch die Einnahme, die in diesem Vierteljahr das Doppelte der Einnahme der entsprechenden Periode des vorigen Rechnungsjahres betrug. Als besonders erfreulich kann die Hebung des Personenverkehrs der Eingeborenen betrachtet werden.

Auf der Neubaustrecke Muhesa-Korogwe ist die Erdbewegung nunmehr der Hauptsache nach beendet. Neben den Arbeiten am eigentlichen Bahnkörper kamen recht erhebliche Erdarbeiten bei verschiedenen Bachverlegungen zur Ausführung. Am Kiuhui, wo das Hochwasser im Mai dieses Jahres den Bahnkörper zerstörte, wurde eine Bachregulirung von 3 km Länge ausgeführt. Die Böschungen des neuen Bachbettes sind an den gefährdeten Stellen mit Steinpackung versehen. Auch an vielen anderen Plätzen wurden die Böschungen des Bahnkörpers durch Pflasterung gesichert. Die Nacharbeiten am Erdbau werden noch mehrere Monate andauern. Jedenfalls werden aber die Erdarbeiten Anfang 1901 vollkommen beendet sein und die Brückenbauten insoweit, dass mit dem Gleisebau am 1. April d. J. die Niussystation (etwa Kilometer 70) erreicht sein wird. Diese Station wird voraussichtlich erhöhte Bedeutung bekommen, weil die Kaffeeplantagen Ost-Usambaras neuerdings planen, hier ihren Anschluss an die Bahn zu suchen. Die Entfernung der Station von der zunächst gelegenen Prinz Albrechtplantage (Quamkoro) beträgt, in der Luftlinie gemessen, nur 7,5 km, und die sämmtlichen anderen Plantagen sind vom Quamkoro in etwa zwei Stunden zu erreichen. Dieser Anschluss bietet daher gegenüber dem alten Wege von Derema (Union) nach Muhesa, welcher etwa 30 km lang ist, eine wesentlich kürzere Verbindung. Kommt diese zu Stande, so bleibt Muhesa nur noch Anschlussstation für die Kaffeeplantage Magrotto, und müsste die Niussystation eine Erweiterung erfahren.

Im Laufe der Berichtsperiode fand ein starker Zuzug von europäischem Handwerkerpersonal (ausschliesslich Italienern und Griechen) statt, die grösstentheils von Djibouti (französische Somaliküste) kamen, wo sie die Arbeit der feindlichen Haltung der Eingeborenen wegen verlassen hatten. Diese Handwerker wurden zum grossen Theil von den hier thätigen Unternehmern angestellt, einzelne traten auch als selbständige Unternehmer auf und übernahmen Maurerarbeiten und die Beschaffung von Schotter für den Oberbau. Auch über Mangel an farbigem Arbeitspersonal wurde in diesem Vierteljahr von den Unternehmern nirgends geklagt. Da die Erdarbeiten ihrem Ende entgegengehen, so ist auch in Zukunft ein Mangel an Arbeitern nicht wieder zu erwarten, obwohl viele Schwarze nicht mehr zur Arbeit kommen, seitdem die Schamben wieder für reichliche Nahrung gesorgt haben.

Die Gesundheit des europäischen Beamtenpersonals hatte nach dem Einsetzen der trockenen Zeit etwas weniger unter den tropischen Krankheiten zu leiden als früher. Die Erkrankungen waren in fast allen Fällen auf Malaria zurückzuführen. Unter dem farbigen Arbeiterpersonal der Verwaltung und der Unternehmer kamen verhältnissmässig nur wenig Erkrankungen vor.

Die Betriebseinnahmen der Usambarabahn werden dann in einer besonderen Nachweisung mitgetheilt, der wir entnehmen, dass in dem Halbjahre vom 1. April bis 30. September v. J. zusammen 49 408 ℳ Einnahmen erzielt sind. Die Zahl der Tonnenkilometer betrug rund 62 000, die der Personenkilometer rund 4 043 200. Hiernach werden die für das Etatsjahr 1900 angenommenen Betriebseinnahmen von 85 400 ℳ wohl jedenfalls erreicht werden. Ausserdem wurden ohne Bezahlung (vermuthlich im Dienste des Betriebes und Baues der Bahn) befördert rund 127 000 tkm und 53 400 Personenkm, die bei Bezahlung eine weitere Einnahme von 60 000 ℳ ergeben haben würden.

Allgemeines.

— **Einiges über Quebrachoschwellen.** Das bisher in Europa fast nur wegen seines von den Gerbereien und Tischlereien verwendeten Auszuges, der Gerbsäure oder des Tannins, in grösseren Mengen eingeführte Holz des Quebracho colorado wird in Argentinien schon seit einer Reihe von Jahren zur Gewinnung von Eisenbahnschwellen benutzt, die sich so gut bewährt haben, dass dem Vernehmen nach nunmehr auch die preussischen Staatsbahnen damit Versuche anzustellen beschlossen haben.

Was das Quebrachoholz zu Schwellen ganz besonders geeignet macht, ist eine grosse, theils durch die Beschaffenheit seines Gewebes, theils durch den Gehalt an gewissen Harzen und an Gerbsäure bedingte Widerstandsfähigkeit gegen das Eindringen von Feuchtigkeit, wodurch dasselbe gegen Fäulniss geschützt wird. Der Baum gehört zur Familie der Anakardiaceen und kommt in den Wäldern Argentiniens in grossen Mengen vor, besonders auf der Chacoebene, in den Provinzen Corrientes, Santiago del Estero, Salta, Tucuman usw., wo er eine mittlere Höhe von 15 m und einen Durchmesser von 1,2 m erreicht. Die etwa 15 mm starke Rinde des Baumes weist sehr ausgesprochene Runzeln von graubrauner Farbe auf; der Splint ist schmutzigweiss, die Adern auf der Fläche des Längenschnittes sind fein, aber scharf, ebenso die Gefässstrahlen. Das Holz ist hart, aber leicht spaltbar und enthält 19 bis 22 % Gerbsäure, die, wie erwähnt, zur Gerberei und zur Herstellung verschiedener farbiger Beizen verwendet wird. Die Dichtigkeit des Quebracho beträgt 1,39, fällt aber bei alten Bäumen bis 1,23; sein spezifisches Gewicht ist sehr hoch, da dieses Holz wenig Poren hat, dagegen aber reich an Verhärtungsstoffen — Harzen und Gummi — ist, die, obgleich die Folge eines pathologischen Vorganges, die Entwickelung der Pflanze keineswegs beeinträchtigen. Der Gehalt der Pflanze an Harzen und Tannin ist wesentlich von den klimatischen Verhältnissen und der Bodenbeschaffenheit der betreffenden Provinz bedingt, aus der sie herstammt. Wissenschaftliche Untersuchungen haben ergeben, dass der Quebracho der Chacoebene am reichsten daran ist. Die Elastizitätsgrösse beträgt bei der Biegung 1,29 bis 1,82 kg, der Widerstandskoeffizient beim Bruch durch Biegen 11,32 bis 15,43 kg auf das Quadratmillimeter.

Im Jahre 1898 wurden in Argentinien 156,7 Mill. kg Quebrachoholz zur Herstellung von Eisenbahnschwellen verwerthet; ausgeführt wurden in demselben Jahre 229 Mill. kg, wovon aber nur ein verschwindend kleiner Theil auf Schwellen entfällt. Im folgenden Jahre wurden in Argentinien selbst etwa 1,5 Mill. Schwellen eingebaut. Die bei den meisten argentinischen Bahnen verwendeten Schwellen von Quebrachoholz stammen theils aus der südlichen Chacoebene, theils aus dem Chaco santiagueno. Mit beiden Arten hat man gleich gute Erfolge erzielt, obgleich bei grossen Mengen erstere vorgezogen werden.

Nach den bei den meisten argentinischen Bahnen gemachten Erfahrungen empfiehlt es sich, nur Schwellen aus Stämmen zu verwenden, die im Winter gefällt und darauf mehrere Monate lang vor Sonnenstrahlen geschützt worden sind. Werden nämlich Stämme verwerthet, die im Sommer, also wenn der Pflanzensaft sich in Bewegung befindet, gefällt wurden, so bilden sich im Holz mit einem schwarzen Pulver gefüllte Höhlungen, welche die Festigkeit und Dauerhaftigkeit solcher Schwelle beeinträchtigen. Da der Splint erfahrungsgemäss schon nach zwei Jahren in der Erde durch Fäulniss vollständig zerfällt, dürfen Schwellen mit anhaftenden weissen Holztheilen nicht verlegt werden; auch wähle man möglichst astfreie Stämme. Bei der Grossen Ostbahn in Argentinien waren 5 % der Schwellen auf eine Länge von 8 km nach 16 Jahren infolge Verwesung des Splintes so schmal geworden, dass sie ausgewechselt werden mussten; der Kern war dagegen noch vollständig gesund.

Die Nutzungsdauer des splintfreien Quebracho ist gleich lang in trockenem oder feuchtem Erdreich, wie an der Luft oder im Wasser. Nach Mittheilungen der Ostbahn von Buenos Aires bleiben Quebrachoschwellen so lange tadellos, wie Raum zum Auswechseln der Nägel vorhanden ist. Diese Zeitdauer beträgt für eine täglich von 180 Zügen befahrene Linie nur 15 Jahre, obgleich eine splintfreie, nur aus Kernholz bestehende Schwelle wahrscheinlich selbst nach 50 Jahren noch vollständig gesund bleibt. Die Nägel nutzen sich aber viel schneller als die Schwellen ab und müssen daher erneuert werden, wobei jedes Mal neue Löcher in einem für die Festigkeit genügenden Abstande von den alten gebohrt werden.

Am besten haben sich Schwellen mit einer bearbeiteten Fläche bewährt oder diejenigen, deren zwei aus einem Stamme gewonnen werden, indem dieser mitten durchgesägt wird, so dass jede Schwelle die Hälfte des Kernes enthält; sie sind dauerhafter als die mit zwei bearbeiteten Flächen. Auch ist vortheilhaft, die ersteren mit der bearbeiteten Fläche nach unten gekehrt zu verlegen, so dass die Schienenkerbe sich auf der rohen Seite befindet, wodurch nicht nur an Unterhaltungskosten gespart wird, sondern auch das Gleis an Festigkeit für den Verkehr gewinnt. Ferner sollen mit dem Beil bearbeitete Schwellen schwerer Sprünge bekommen als gesägte; doch sollen auch letztere gleich dauerhaft sein, wenn sie während der ganzen Lagerzeit vor der Sonne geschützt werden.

— **Der wirthschaftliche Werth der elektrischen Feldbahnen.** Der „Schweiz. Bauztg." zufolge hat in der Hauptversammlung des Vereins für Thon-, Kalk- und Cementindustrie Herr Dr. Werther den wirthschaftlichen Werth der elektrischen Feldbahnen für Ziegeleibetriebe zum Gegenstande eines Vortrages gemacht. Hierbei ist er zu dem Ergebnisse gelangt, dass eine tägliche Fördermenge von 6 000 bis 9 000 Steinen genüge, um den elektrischen Betrieb gegenüber dem Pferdebetriebe vortheilhaft erscheinen zu lassen. Wenn z. B. 200 t Thon für den Tag auf eine Entfernung von 2 km mittelst elektrischer Lokomotiven auf Steigungen bis etwa 1,5 % herangeschafft werden sollen, so betragen die Anlagekosten für elektrische Zugkraft nach den Berechnungen des Vortragenden 19 000 Fr. und die jährlichen Betriebskosten 5 550 Fr., während sich beim Pferdebetrieb die Anlagekosten auf 5 250 Fr. und die Betriebskosten

für das Jahr auf 9250 Fr. belaufen. Die jährliche Betriebskostenersparniss würde demnach bei Umwandlung des Pferdebetriebes in elektrischen Betrieb etwa 3700 Fr. erreichen. In den angeführten Anlage- und Betriebskosten sind die auf Gleise und Wagen und deren Erhaltung bezüglichen nicht eingeschlossen, weil Pferdebetrieb und elektrischer Betrieb ungefähr die gleichen Gleisanlagen und rollenden Materialien benöthigen. Eher habe noch der elektrische Betrieb geringere Kosten für Wagen aufzuweisen, weil infolge der erhöhten Geschwindigkeit und der grösseren Anzahl täglicher Fahrten ein kleinerer Wagenpark genüge. Noch bessere Ergebnisse zu Gunsten des elektrischen Betriebes würden dann erzielt, wenn grössere Steigungen als 1—2 % zu überwinden seien, weil ja die elektrische Lokomotive besser als jede andere maschinelle Triebkraft imstande ist, vorübergehende Ueberlastungen, wie sie durch grosse Steigungen bedingt werden, zu vertragen.

Ein sehr wesentlicher Vortheil derartiger Anlagen aber besteht darin, dass sich die für die Feldbahn bereitgestellte elektrische Kraft auch für andere Betriebe nutzbar machen lässt. So wird jetzt nach einem der Firma Arthur Koppel zu Berlin patentirten Hochleitungssytem das für die Bahn der Cementfabrik zu Beckum in Westfalen angelegte Kraftwerk zugleich zum Betriebe eines Trockenbaggers verwendet, welcher der Fabrik den erforderlichen Kalkstein liefert, und ähnliche Anlagen sind auch bereits in Nordfrankreich und Südrussland in Betrieb.

Im Zeichen des Verkehrs.

Was braust daher wie der Orkan
Gewaltig durch die Lande;
Was rast, gefesselt an den Plan,
Vom Fels zum Meeresstrande;
Was rollt, dass rings die Erde dröhnt,
Ein Riese rasch beflügelt;
Was dampft und pocht und ächzt und stöhnt,
Von Menschenhand gezügelt?

Das ist des Rosses Riesenschritt,
Des roll'nden Rades Flügel,
Des Riesenrosses wucht'ger Tritt,
Das braust nnd zaust am Zügel,
Das Dampfross mit der Gluth und Kraft
So feurig vorwärtsdrängend,
Dass in den Adern kocht der Saft,
Die Wandung fast zersprengend.

So jagt's hinaus! durch Nacht und Graus,
Beim ersten Ruf der Hähne,
Durch Sonnenbrand und Winterbraus,
Hoch wallt des Dampfes Mähne.
Ihm ist des Nebels Finsterniss,
Des Donners furchtbar Rollen,
Des Blitzes Strahl kein Hinderniss
In seinem Lauf, dem vollen.

Den Berg hinan, hinab das Thal,
Und wo der Berggeist hauset —
Auf hohem Felsgrat, jäh und schmal,
Dran hohl das Meer erbrauset,
Hinüber, wo der Abgrund klafft,
Wo wild die Wasser fluthen,
Fliegt's sausend durch des Dampfes Kraft
Und seines Feuers Gluthen.

Mit Sturmeseile trägt es fort
Nach nah' und fernen Zonen
Die Menschen vom gewohnten Ort,
Verbrüdert Nationen.
Und Segen folget seiner Spur,
Der Wohlstand wächst am Wege;
Der grösste Förd'rer der Kultur,
Macht alle Kräfte rege. —

Und immer weiter geht sein Lauf,
Mit Riesenschritten weiter,
Und keine Erdenmacht hält auf
Das Ross noch und den Reiter.
Fahr zu! fahr zu auf deiner Fahrt
Des Sieges, ohne Gleichen!
Es steht die Welt der Gegenwart
In des Verkehres Zeichen!

H. Krieger, Münster i. W.

Bücherschau.

— Von **Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte des Deutschen Reichs** (ausschliesslich Bayern und Württemberg) ist der Jahrgang 1901 rechtzeitig erschienen und enthält abermals eine Fülle des für jeden Eisenbahnbeamten Wissenswerthen. Die Anordnung zu zwei Theilen ist beibehalten. Voran im ersten Theil ist eine Darstellung der Personalreform für die mittleren Beamten bei der preussischen Staatsbahnverwaltung aufgenommen, durch welche die Trennung der Laufbahn der Bürobeamten von der der Abfertigungs- und Stationsbeamten beseitigt ist. Es folgt dann die Wiedergabe einer grossen Anzahl der auf die Personalverhältnisse der Beamten und auf die soziale Fürsorge bezüglichen Gesetze und Erlasse in knapper, aber doch alles wesentliche enthaltender Inhaltsangabe, sowie eine grosse Anzahl werthvoller statistischer und anderer Angaben. Auch die Sprachregeln des Bürgerlichen Gesetzbuchs, insbesondere seiner Rechtschreibung sind aufgenommen. Aus den dieserhalb angeführten Beispielen folgt freilich schon, was schon anderweit bekannt war, dass die Verfasser des Bürgerlichen Gesetzbuchs in dieser Beziehung es an Folgerichtigkeit haben fehlen lassen. Es frägt sich daher, ob es zweckmässig ist, diese „Regeln“ als solche hinzustellen. Theil II enthält die seit 1. Januar d. J. gültige preussische Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Staatseisenbahnbeamten, ferner die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Bestimmungen der allgemeinen Gesetzgebung, die neue Verkehrsordnung, die Verwaltungsordnung der Staatsbahnen, Darstellungen der hauptsächlichsten Einrichtungen bei den preussischen Staatsbahnen usw. Zum Schluss folgt ein Adressbuch der deutschen Eisenbahnbehörden und der bei ihnen thätigen Oberbeamten einschliesslich der Bürovorstände, wie es unseres Wissens anderweitig in solcher Vollständigkeit nicht besteht. Die Fülle des in diesem Kalender gebotenen ist nun allmählich so gross geworden, dass wir dem Herrn Verfasser den Rath geben möchten, in Zukunft die Eintheilung etwas anders zu gestalten, wodurch auch die Möglichkeit einer besseren Anordnung und Vertheilung des Stoffes gegeben würde: es müsste der Notizkalender mit einigen allgemeinen statistischen Tabellen und Nachrichten, die zum täglichen Nachschlagen unentbehrlich sind, den ersten Theil bilden, und alles andere in einem zweiten Theil vereinigt werden, für dessen systematische Ordnung zu sorgen wäre. Dann würde dieser zweite Theil ein ganz selbständiges und höchst werthvolles Sammelbuch für den deutschen und insbesondere den preussischen Eisenbahnbeamten werden.

Neben dieser allgemeinen Ausgabe hat der rührige Verlag auch jetzt wieder, wie bisher, eine besondere für deutsche Bahnmeister veranstaltet, der die besonderen für diesen Dienstzweig wichtigen Vorschriften und Mittheilungen enthält. Da finden sich im erten Theil die Normen für den Bau und die Ausrüstung der Hauptbahnen Deutschlands, die Oberbauanordnung der preussischen Staatsbahnen, im zweiten eine besondere ausführliche Abhandlung, die Baumaterialienkunde betreffend, welche einem grösseren Werke „Leitfaden für den Unterricht in der Baukonstruktionslehre“ vom österreichischen Oberstleutnant im Geniestabe Friedel entnommen ist und ausserordentlich reichhaltig ist. S. 122—173 des zweiten Theils enthalten wichtige, im täglichen Dienst des Bahnmeisters zur Anwendung kommende Tabellen.

Der Preis des Kalenders, der allgemeinen Ausgabe für Beamte 1,50 ℳ, der besonderen für Bahnmeister 2,50 ℳ, muss als ein ungewöhnlich mässiger bezeichnet werden, der nur dadurch möglich wurde, dass eine kleine, aber sehr leserliche lateinische Schrift angewendet wurde. Sehr erfreulich würde es sein, wenn bei den künftigen Jahrgängen des Kalenders auf dem Titelblatt das geschmacklose und völlig entbehrliche „exkl.“ durch das gut deutsche „ausschl.“ ersetzt würde.

— **Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches und des preussischen Staates** in gedrängter Darstellung. Von Dr. jur. P. Schubart, Geheimer Seehandlungsrath a. D. Breslau. Wilh. Gottl. Korn. 15. neu durchgesehene Auflage. Preis 1,60 ℳ.

Bereits zum 15. Male geht dieses schon in Zehntausenden von Exemplaren verbreitete Buch in die Welt hinaus. Der guten äusseren Ausstattung entspricht der gediegene Inhalt des Werkes, das nach dem Stande vom Oktober 1900 abgeschlossen ist. Obwohl der behandelte Stoff sich durch die gesetzgeberische Thätigkeit des Jahres 1900 wesentlich vermehrt hat, ist es doch gelungen, durch eine sorgsame Durcharbeitung aller Kapitel und möglichst knappe Fassung des Textes dem Buche seinen handlichen Umfang zu erhalten.

Dem Eisenbahnwesen, in dem der Verfasser lange Jahre selbst thätig war, ist besondere Sorgfalt gewidmet. Auf Seite 59 bis 64 werden die Bestimmungen der Reichsverfassung, die Wirksamkeit des Reichseisenbahnamts und das Verhältniss der Post zu den Eisenbahnen dargestellt. Die Seiten 200—209 handeln von den Einrichtungen des preussischen Eisenbahnwesens. Die Organisation der Staatsbahnverwaltung wird anschaulich erläutert, das Gesetz von 1838, das Eisenbahngarantiegesetz von 1882 und das Kleinbahngesetz wird dem wesentlichen Inhalt nach wiedergegeben. Das Büchlein, das, so viel uns bekannt, vom Verfasser zunächst zu dem Zwecke geschrieben ist, um zur Vorbereitung für die Eisenbahnprüfungen zu dienen, ist jetzt einem viel weiteren Zwecke genügend. Jeder Eisenbahnbeamte wird dort das Wissenswertheste über Verfassung und Verwaltung des Reiches und Staates finden.

— **Das Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 1899.** Erläutert von v. Rohr, Regierungsrath an der königlichen Regierung zu Münster i/W. Berlin. 1900. Verlag von Siemenroth & Troschel. Preis geh. 3 ℳ.

Die öffentlichen Wege und Strassen, welche bis in das 19. Jahrhundert hinein fast ausschliesslich dem Personenverkehre und der Güterbewegung dienten, haben in den letzten 80 Jahren einer Reihe von anderen Zwecken ihre Dienste leihen müssen. Zuerst mussten sie die Rohrleitungen der Gasanstalten aufnehmen, sodann war es die Telegraphie, welche ihre Drähte an ihnen entlang führte; hierauf kamen die im Interesse der Wasserzuführung in und nach grösseren Städten und nach Fabriken angelegten Rohrnetze und die unterirdischen Kanäle, welche zur Entfernung der Abfallstoffe dienten, und schliesslich wurden die Strassen und Wege auch noch für die ober- und unterirdischen Stromleitungen der elektrischen Kraftwerke in Anspruch genommen. Es war daher ein gesetzgeberisches Bedürfniss geworden, die Verhältnisse der Reichstelegraphie nicht blos den wegeunterhaltungspflichtigen Gemeindeverbänden, sondern auch den anderen Anlagen gegenüber, welche auf die Mitbenutzung der Wege angewiesen waren, von Reichswegen zu regeln. Dies ist durch das Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 1899 geschehen, und der Verfasser hat sich durch die eingehende Erläuterung seiner wichtigen und tiefeinschneidenden Satzungen ein nicht zu unterschätzendes Verdienst erworben. Ebenso wie der Inhalt des Buches, so verdient dessen zweckmässige und übersichtliche Anordnung Anerkennung. In seinen zehn Abschnitten bietet es zunächst den Wortlaut des Gesetzes selbst, sodann eine geschichtliche Darstellung seiner Entstehung und demnächst eine erläuternde Besprechung seiner einzelnen Bestimmungen. Hierauf folgen die vom Reichskanzler erlassenen Ausführungsvorschriften, sodann diejenigen der verschiedenen Landes-Centralbehörden, ferner die Begründung zu den wichtigen §§ 5 und 6 des Gesetzes, welche dem Entwurfe bei seiner Vorlage im Reichstage beigegeben war, der Bericht der Reichstagskommission zu jenen beiden Paragraphen, eine Zusammenstellung des Entwurfs mit den Kommissionsbeschlüssen, und schliesslich folgen dann noch die Bestimmungen des Bundesraths über die den Eisenbahnverwaltungen und den Strassenbauverwaltungen im Interesse der Reichstelegraphenverwaltung auferlegten Verpflichtungen sowie das Gesetz über das Reichstelegraphenwesen des Deutschen Reiches vom 6. April 1872. — Schon diese kurze Zusammenstellung macht es erkennbar, dass dem 165 Seiten starken Bändchen eine Fülle von Stoff einverleibt ist, und dass in richtiger Auswahl dem Wortlaut des Gesetzes auch alles dasjenige beigefügt wurde, was für dessen Auslegung eine sichere Handhabe und festen Anhalt gibt.

— **Bau und Betrieb elektrischer Bahnen.** Handbuch zu deren Projektirung, Bau- und Betriebsführung von Max Schiemann, Civilingeniör für elektrische Bahnen und Anlagen. I. Band. Strassenbahnen. Mit 521 Abbildungen, 1 lithographirten Tafel, 3 Tafeln Diagramme und mehreren Figurentafeln und Tabellen. Dritte vermehrte und verbesserte Auflage, Leipzig, Verlag von Oskar Leiner. 1900. Preis 12,50 *M*, gebunden 14,00 *M*.

Das Buch hat auf dem Wege von der ersten zur dritten Auflage in hohem Grade gewonnen. Der Umfang ist sehr stark angewachsen, wie es freilich in der raschlebigen elektrischen Zeit, in der jeder Tag neues bringt, nicht anders sein konnte. Die vorliegende Auflage bestätigt, was der Verfasser sagt, dass in der Gestalt der neuen Auflage, mit den vielen Ergänzungen und Verbesserungen, sein Werk zur Zeit wohl das vollkommenste der gesammten in- und ausländischen Litteratur darstellen dürfte. Von diesem Urtheil ist mitumfasst freilich der zweite Band des Werkes, über den uns eine Anzeige auf dem Umschlag des hier vorliegenden Bandes dahin unterrichtet, dass darin behandelt sind die Haupt-, Neben- und Industriebahnen.

Den reichen Inhalt des ersten Bandes betreffend, ist zu erwähnen, dass — folgend auf eine allgemeine und geschichtliche Einleitung — sehr eingehend behandelt sind die Stromerzeugung, die Stromfortleitung, der Stromverbrauch, die Betriebsführung und verschiedene Angelegenheiten bei den Strassenbahnen. Die Stromerzeugung umfasst nicht allein die mittelst Dampfmaschinen, sondern kurz auch die mittelst anderweiter Kraftmaschinen. Im Abschnitt über die Fortleitung des Stromes sind u. a. auch besprochen der gesammte Oberbau, die Frage der Induktionsstörungen und Erdströme, der elektrolytischen Einflüsse, Schutzvorrichtungen und auch die Akkumulatorenbahnen. Im Abschnitt Stromverbrauch gelangt zur Besprechung das rollende Material mit Motoren, Schaltungen, überhaupt der ganzen elektrischen Einrichtung. Ueber die Betriebsführung sind Mittheilungen gebracht, welche betreffen das Fahrplanwesen, das Verhältniss des Energieverbrauches zu den Betriebskosten, Tarife und Einnahmeberechnung, die Betriebskosten selbst, Ueberwachung des Betriebes, die technischen Betriebsvorschriften u. a. Im allgemeinen Abschnitt finden sich über Baukostenaufstellung, behördliche Bestimmungen, Gesetze und Vorschriften eingehendere Darlegungen.

Der Verfasser hat mit seinem Werke, das jetzt durchaus auf der Höhe steht, eine sehr fühlbare Lücke in der einschlägigen Litteratur in dankenswerthester Weise ausgefüllt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 7. Dezember 1900 dem öffentlichen Verkehre übergebene 10,496 km lange Strecke Érsekujvár - Nagy Surány der königlich ungarischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. Januar d. J. ist an der Bahnstrecke Troisdorf - Giessen und zwar zwischen den Stationen Blankenberg und Eitorf der Haltepunkt Merten eröffnet worden. Derselbe dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Die bei Sorau gelegene Haltestelle Schönwalde ist am 31. Dezember 1900 für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Schwarzburg an der Strecke Oberrottenbach - Katzhütte wird am 2. Januar d. J. auch für den Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere) eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladungen nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, sowie von schwerwiegenden Fahrzeugen (Lokomotiven, Künstlerwagen u. dergl.) und von Sprengstoffen und Privatdepeschen bleibt ausgeschlossen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4072 vom 20. Dezember 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der zusätzlichen Bestimmung B Ziffer 3 zu § 10 des Vereins-Betriebsreglements (abgesandt am 27. Dezember 1900).

Nr. 4084 vom 24. Dezember 1900 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 31. Dezember 1900).

Nr. 4088 vom 18. Dezember 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen und an sämmtliche k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Abonnement auf den Jahrgang 1901 des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung (abgesandt am 27. Dezember 1900).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Ergänzung der Benennung der Station Minsleben.

Die an der Strecke Heudeber-Wernigerode gelegene diesseitige Station Minsleben trägt zur Unterscheidung von der gleichnamigen Station der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn fortan die zusätzliche Benennung „Staatsbahnhof".

Magdeburg, den 2. Januar 1901. (35)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Ladefristen.

Priv. öst.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft.

Die mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums Z. 46350/16 vom 5. Oktober 1900 mit dem 15. Oktober 1900 in Kraft getretene Herabsetzung der den Parteien für das Ein- und Ausladen von Güterwagen tarifmässig zugestandenen Fristen auf sechs Tagesstunden wird vom 5. Januar 1901 an aufgehoben und treten demnach mit diesem Tage für das Verladen bezw. Ausladen der Güter die normalen tarifmässigen Ladefristen wieder in Kraft.

Wien, am 31. Dezember 1900. (36)

3. Güterverkehr.

Der Verkehr auf den staatlichen Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz, Breslau Oderhafen und Maltsch wird am 5. Januar geschlossen, falls nicht infolge starken Frostes schon vorher Schliessung erfolgen muss.

Die Wiedereröffnung wird s. Zt. öffentlich bekannt gemacht werden.

Breslau, im Januar 1901. (37)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch - südwestdeutscher Güterverkehr.

Für Gandringen-Hamburg werden direkte Sätze des Ausnahmetarifes für Eisen etc. nach Ostasien mit sofortiger Gültigkeit eingeführt. Die genannten Stationen geben Auskunft.

Hannover, den 31. Dezember 1900. (38)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Theil II, Heft 1.

Die Tabelle auf Seite 4 des Tarifnachtrages I vom 1. Mai 1900 ist, wie nachstehend angegeben, zu ergänzen:

Station	Ausnahmetarif	Tonnen
Nagy-Szent-Miklós . .	58 c	18

Breslau, den 31. Dezember 1900. (39)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessisch - rheinisch - nassau - bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1901 wird die Station Dettingen a. M. (K. E.-D. Frankfurt a. M.) in den hessisch - rheinisch-nassau-bayerischen Thiertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Theilfrachtsätze bis Aschaffenburg geben die betheiligten Dienstesstellen Aufschluss.

München, den 1. Januar 1901. (40)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai.

Die im Tarif, Theil II, für den obenbezeichneten Verkehr sowie in den hierzu erschienenen Nachträgen enthaltenen, im Rückvergütungswege anwendbaren Ausnahmetarife sowie die im Nachtrag III enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 4 B und C für Düngemittel etc. bleiben bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1901 in Kraft.

Die Vorlage der in den Kontrolbestimmungen erwähnten Erstattungsanträge hat bis Ende April 1902 zu erfolgen.

Dresden, den 3. Januar 1901. (41)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
II. Abtheilung.

Deutsch-russischer Güterverkehr.
Ausnahmetarif 7a für Getreide etc.

Mit dem 15. Januar 1901 werden für die Stationen Mordwes und Wenew der Wenew - Kaschira - Zweigstrecke der Rjäsan - Uralsker Eisenbahn im Verkehr nach Königsberg i Pr., Königsberg i Pr. Kaibahnhof, Königsberg Pregelbahnhof der ostpreussischen Südbahn sowie dem Königsberger Lagerhause daselbst und Memel Frachtsätze eingeführt, welche von den betheiligten Güterabfertigungsstellen und der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren sind.

Bromberg, den 21. Dezember 1900. (42)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr.

Am 16. Januar 1901 tritt der Nachtrag 9 zum Tarife, Theil II, in Kraft. Derselbe enthält neben den seit Herausgabe des Tarifnachtrags 8 im Verfügungswege zur Einführung gekommenen und veröffentlichten Tarifmaassnahmen Aenderungen und Ergänzungen des Vorworts, der besonderen Tarifvorschriften über ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände sowie der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Einbeziehung einiger bayerischer Stationen sowie der an der Strecke Wieren-Triangel des Direktionsbezirks Magdeburg belegenen Stationen. Ausserdem erfahren die Ausnahmetarife 2, 3, 4, 5 und 13 einige Aenderungen und Ergänzungen. Der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) wird namentlich in Bezug auf die Frachtberechnung im Verkehre mit Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn geändert. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst vom 1. März 1901 ab Gültigkeit. — Die Ausnahmetarife 3 (Kalitarif), 4 (Düngekalktarif) und 5 (für Wegebaumaterialien) werden auf den Verkehr mit Stationen der niederlausitzer Eisenbahn ausgedehnt; in den Ausnahmetarif 13 (für Blei in Blöcken etc.) wird die Station München-Mittersendling aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch zum Preise von 0,10 ℳ für das Stück erhältlich ist.

Magdeburg, den 2. Januar 1901. (43)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung
und namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.

Ausnahmetarif Nr. 73 (für Holzspäne zur Bier- und Essigklärung) tritt mit 1. März 1901 ausser Kraft.

Vom gleichen Zeitpunkte ab gelangen neue Frachtsätze durch Theil IV, Heft 2 zur Einführung.

München, den 31. Dezember 1900. (44)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Kohlenverkehr.

Am 5. Januar 1901 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai d. J. der Nachtrag II, welcher u. a. Frachtsätze für Kohlen etc. in Einzelsendungen von Station Ueberruhr, sowie nach Station Handorf (Oldbg.) enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 31. Dezember 1900. (44a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr nach den Rheinhäfen zu Duisburg etc.

Mit dem 10. Januar 1901 wird die an Station Ueberruhr angeschlossene Zeche Eiberg (Schacht Hermann) mit folgenden, nach allen drei Häfen gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 1. Juli 1897 aufgenommen, nämlich

für 10,0 t . . 16,00 ℳ
„ 12,5 „ . . 20,00 „
„ 15,0 „ . . 23,20 „

Essen, den 31. Dezember 1900. (44b)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Theil IV, Heft 2 vom 1. August 1893.

Dieses Tarifheft tritt nebst Nachträgen I bis VI sowie den hierzu durch Ausschreiben eingeführten Frachtsätzen ab 1. März 1901 ausser Kraft. Hierfür gelangt mit Gültigkeit vom 1. März ein neuer Tarif zur Einführung, welcher theilweise

mässigungen, theilweise auch Erhöhungn der z. Zt. bestehenden Frachtsätze ingt.
München, den 31. Dezember 1900. (45)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
Verkehr Elsass-Lothringen-Frankreich.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station andringen in den Theil II A, Heft 13 ufgenommen.
Ferner tritt, ebenfalls sofort geltend, r Erzsendungen in Wagenladungen von 000 kg von Esch und Oettingen-Rümeigen nach Novéant Grenze und umgehrt ein Frachtsatz von 3,00 Frcs. pro onne in Kraft.
Strassburg, den 31. Dezember 1900. (46)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-dänischer Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1901 weren die Stationen Rybnik des Direktionsezirks Kattowitz und Miltitz b. Leipzig es Direktionsbezirks Halle a. d. Saale in ie regelmässigen Tarifklassen des obenezeichneten Gütertarifs aufgenommen.
Ferner findet eine steueramtliche Abrtigung von feuergefährlichen Gegenänden auf dem Hauptzollamte in Kopenagen nicht mehr statt.
Weitere Auskunft ertheilen die betheigten Güterabfertigungsstellen.
Altona, den 29. Dezember 1900. (47)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.
Am 20. Januar 1901 tritt im Tarifheft 2 in neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Holz usw.) von Trieben k. k. St. B. ach Erfurt in Höhe von 185 ₰ für 100 kg n Kraft.
Breslau, den 28. Dezember 1900. (48)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Zu den südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheften I A und I B (Verkehr zwischen Stationen der südwestdeutschen Bahnen, der Eisenbahndirektion Frankfurt a M., sowie der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn einerseits und Stationen der mittelund westschweizerischen Bahnen andererseits) sind mit Gültigkeit vom 15. Januar 1901 die Nachträge XI bezw. IV erschienen. Dieselben enthalten zahlreiche Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarife und der Ausnahmetarife, insbesondere neue Frachtsätze für Mannheim Industriehafen, Rheinau, Kehl transit (Wasserweg), Strassburg transit (Wasserweg), Aschaffenburg, Dotzheim, Deutsch-Oth (Villerupt), Gandringen, Münzthal-St. Louis und Tiefenthal. Neben zahlreichen Ermässigungen treten auch Frachterhöhungen ein und zwar mit Wirkung vom 15. Januar 1901 im Verkehre mit den Stationen der schweizerischen Seethalbahn (vergl. unsere Bekanntmachungen vom 2. Juni und 23. August l. J.), sowie mit Wirkung vom 15. April 1901 im Verkehre mit Rheinau, Emmenbrücke, Lenzburg, Littau, Luzern, Malters, Rothenburg, Schüpfheim und Wolhusen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau, von welchem auch die neuen Nachträge (XI. Nachtrag zum Heft I A zum Preise von 1 ℳ und IV. Nachtrag zum Heft I B zum Preise von 30 ₰) bezogen werden können.
Karlsruhe, den 29. Dezember 1900. (49)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der bad.
Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien bezw. Zellerndorf.
Die mittelst Bekanntmachung vom 14. Februar d. J. für das Jahr 1900 veröffentlichten Frachtsätze nach Wien Aspangbahnhof transito bleiben unter den bisherigen Bedingungen auch vom 1. Januar 1901 ab bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901 in Kraft.
Kattowitz, den 27. Dezember 1900. (50)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau. Kattowitz und Posen.
(Gruppe II.)
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 wird die zwischen Sorau und Liebsgen gelegene Haltestelle Schönwalde des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in den obengenannten Verkehr einbezogen.
Kattowitz, den 28. Dez. 1900. (51)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.
Am 1. Januar 1901 erscheint zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag VI, welcher u. a. Entfernungen für die Stationen Ysselburg Anholt und Urmersbach sowie Frachtsätze der Ausnahmetarife 9, 9 S, E und E 1 von Dahlhausen (Ruhr) und Ysselburg-Anholt enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für 10 ₰ zu haben ist.
Essen, den 28. Dezember 1900. (52)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.
Ausnahmetarif vom 1. April 1897 für die Beförderung von Steinkohlen etc.
Am 1. Januar 1901 werden die Stationen Riel, Alphen und Baar-le-Nassau der niederländischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif A aufgenommen.
In Anwendung kommen die Frachtsätze der Station Tilburg mit einer Erhöhung für 10 t
von 1,30 ℳ für Station Riel,
„ 2,90 „ „ „ Alphen,
„ 4,00 „ „ „ Baar-le-Nassau.
Essen, den 29. Dezember 1900. (53)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1900 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.
Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt vom 1. Januar k. J. der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend Frachtsätze für Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb von den Stationen Dinslaken, Lohne (Oldbg.) und Mühlen (Oldbg.), von Wasseralfingen nach Vienenburg und von Eidelstedt nach Georgs-Marienhütte; ferner haben die Frachtsätze für Eisenerz usw. auch für den Artikel Herdfrischschlacken Gültigkeit erhalten. Preis 0,10 ℳ
Essen, den 28. Dezember 1900. (54)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.
Am 1. März 1901 erfahren die Frachtsätze der Schnitt-Tariftabelle B (Schnittsätze der Balkanbahnen) für den Verkehr mit bulgarischen Binnenstationen (Sofia, Mezdra-Vratza etc.) in den Ausnahmetarifen
Nr. 5 für Getreide etc.,
„ 10 „ Bier etc.,
„ 13 „ Eisen und Eisenwaaren,
„ 14 „ Papier etc.,
„ 17 „ Cement etc.,
„ 19 „ Blei etc.
mehr oder weniger erhebliche Erhöhungen, über die von den Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen nähere Auskunft ertheilt wird.
Breslau, den 28. Dezember 1900. (55)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.
Vom 1. Januar 1901 ab werden bei der in Frankfurt a/M. — grosse Friedbergerstrasse 37 — bestehenden Annahmestelle auch Expressgüter für die Verkehrsrichtung über die Main-Neckar-Bahn zu den Frachtsätzen für Frankfurt a/M. Hptbhf. angenommen.
Darmstadt, den 29. Dezember 1900. (56)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Die Gültigkeitsdauer der im Nachtrag VIII zum Tarifheft 1 auf Seite 9 und im Nachtrag VII zum Tarifheft 3 auf Seite 5 enthaltenen Frachtsätze für Eilgut gewöhnliches bei Aufgabe in Kolli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen, wird bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1901 verlängert.
Cöln, den 29. Dezember 1900. (57)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgisch-hessischer Güterverkehr.
Die Station Wilhelmshöhe des Direktionsbezirks Cassel wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 (Kohlen) des Tarifs für den obengenannten Güterverkehr aufgenommen.
Cassel, den 28. Dezember 1900. (58)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn.
Die in den belgisch-südwestdeutschen Heften 6 a und 6 b enthaltenen Frachtsätze für Friedrichsfeld B. B. finden vom 1. Januar 1901 ab auch Anwendung für Friedrichsfeld M. N. B.
Darmstadt, den 29. Dezember 1900. (59)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Einführung eines neuen Tarifes, Theil II.
Nachdem die in Nr. 100 dieses Blattes vom 22. Dezember 1900 unter laufender

Nummer 3220 verlautbarte Einführung eines neuen Tarifes, Theil II für den böhmisch-tiroler Eisenbahnverband mit 1. Februar 1901 nicht erfolgt, bleibt der in der vorbezeichneten Kundmachung angeführte, derzeit bestehende Tarif, Theil II vom 1. Januar 1894, sowie der Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Kohlen etc. noch bis zur Einführung des neuen Tarifes in Kraft.

Wien, am 31. Dezember 1900. (60)

K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich. (Kartirungsfrachtsätze für gebrauchte, leere Fässer und Metallcylinder.)

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1901 gelangen für gebrauchte, leere Fässer unter 8 Hektoliter Gehalt, wenn dieselben zur Verladung durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen geeignet sind, dann für gebrauchte, leere Metallcylinder zur Beförderung von Spiritus von den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen nach Bubentsch, Bubna, Jungbunzlau, Kolin (Oe. N. W. B. und St. E. G.), Lieben (Oe. N. W. B. und St. E. G.), Pardubitz (St. E. G. und S. N. D. V. B.), Prag (diverse Bahnhöfe), Smichow, Smiritz und Wysocan (B. N. B. und Oe. N. W. B.) oder umgekehrt direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Hierdurch treten die mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1900 verlautbarten Kartirungssätze für gebrauchte leere Fässer etc. ausser Kraft.

Wien, am 29. Dezember 1900. (61)

Priv. öst.-ung. Staats-Eisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich. (Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifes Nr. 49 B.)

Der im Nachtrag IV zu dem vom 1. August 1898 gültigen Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 49 B (Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation) bleibt unter den gleichen Bedingungen bis auf weiteres, längstens aber bis Ende Dezember 1901 in Kraft.

Wien, am 31. Dezember 1900. (62)

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe II 650 300 kg Roststäbe (Roststabguss) in 5 Loosen; Gruppe IV a 7700 m eiserne Leitungsröhren; Gruppe XI a 3 246 Mille sowie 1270 kg verschiedene Nägel und 24 000 Stück Bolzen; Gruppe XII 450 Kohlenschaufeln und 820 Schraubenschlüssel (gepresste). Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens zum Verdingungstermin am 29. Januar 1901, Vormittags 11½ Uhr versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstr. 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 7 des Rechnungsbüreaus M — Gartenstr. 111 — aus, können von demselben auch gegen Einsendung von 50 ₰ für jede der vorbezeichneten Gruppen postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 26. Februar 1901.

Breslau, den 23. Dezember 1900. (63)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Werkstättenbedarfes von 600 m, event. 20 % mehr, indigoblaues Wagentuch für das Jahr 1901 im Offertwege sicher zu stellen.

Die Effektuirung der Lieferung hat franko Materialmagazin Wien nach Maassgabe des Bedarfes successive zu erfolgen, doch muss eine Partie von ca. 300 m innerhalb 4 Wochen nach erfolgter Vergebung fertiggestellt resp. zur Einberufung bereit sein.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse nebst Schiedsgerichtsordnung können im Büreau der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Administrationsgebäude Parterre Nr. 27) behoben oder per Post bezogen werden.

Die Offerten sind mit einer in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone und mit der Aufschrift: „Offert auf Wagentuch“ versehen, versiegelt, unter Anschluss eines Handmusters im Ausmaasse von 20 cm in der ganzen Breite des Tuches — spätestens bis 10. Januar 1901, 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Bedingnissheft und Schiedsgerichtsordnung sind nicht der Offerte beizulegen, sondern es hat der Offerent in der Offerte zu erklären, dass er die Bestimmungen zur Kenntniss genommen habe und sie vollinhaltlich anerkenne.

Offerte, welche diese Erklärung nicht enthalten, die ohne Vadium-Erlagschein oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Dezember 1900. (64)

Die Materialverwaltung.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung eiserner Fenster, Thüren und Thore für die neue Personenwagen-Reparaturwerkstätte nebst Lackirerei auf dem Hauptgüterbahnhof hier sollen öffentlich verdungen werden. Die Musterzeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6 eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 2,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermine Dienstag, den 8. Januar 1901 gebührenfrei einzureichen. — Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., 28. Dezember 1900. (J 65)

Königl. Eisenb.-Betriebsinspektion 1.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott sollen verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 15. Januar 1901, Mittags 12 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar (nicht in Marken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 23. Dezember 1900. (6[illegible])

Königliche Eisenbahndirektion.

Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 39 Loosen. Zur Besichtigung vom 8. bis zum 29. Januar 1901 von 10 bis 3 Uhr Zwolle, Utrecht und Tilburg. Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges., IV. Abth., Centraldienst Utrecht oder von Magazinverwaltern Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis zum 29. Januar 1901 portofrei an die I. Abth. Centraldienst Utrecht. Submittenten sind bis zum 12. Februar 1901 an ihre Offerte gebunden.

Utrecht, am 4. Januar 1901. (6[illegible])

Der Generaldirektor.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Lokomotiven und Wagen.

6 ausgemusterte Lokomotiven (darunter 1 Tenderlokomotive), 3 bedeckte Güterwagen und 3 Wagen-Untergestelle sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 17. k. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 26. k. Mts.

Magdeburg, den 29. Dezember 1900. (6[illegible])

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Offene Stellen.

Tüchtiger Werkmeister zum 1. April 1901 gesucht. Gehalt 1 800 bis 2 700 ℳ neben Kilometergeld, Uniformgeld und Pensionsberechtigung. Bewerbungen sind mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften einzusenden. (6[illegible])

Königsberg, den 28. Dezember 1900.

Direktion der Königsberg-Cranzer Eisenbahn zu Königsberg i. Ostpr.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. Januar Vorm. gemeldet.

Nr. 1. Berlin, am 5. Januar 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	2270	1	Harrass	Steinzeug	—	97	1	Oberammergau	Murnau-Kohlgrub-Oberammergau	amtlich geöffnet.
2	A M	1218	1	—	gusseisernes Rohr	—	38	2	Posen	K. E.-D. Posen	Kisten haben je ein Schild mit "Aufschrift: D I & II Wiesbaden bahnlagernd.
3	A M	20	1	Pack	2 Körbe	—	2	3	Nürnberg Centrb.	Bayerische Stsb.	
4	A O R K	10 3402	2	Kisten	Pappwaaren	—	60 70	4	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
5	A P A	3/6 1/2	6	Kolli	unbekannt	—	1 026	5	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
6	A T	185	1	Fass	leer, gebr.	—	7	6	Oberammergau	Murnau-Kohlgrub-Oberammergau	
7	A W	—	1	—	Waschkorb	—	3	7	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	A W	IV	1	Beutel	Steingruss	—	33	8	Plate	Meckl. Friedr.Franzb.	
9	B	152	2	Bunde	Bettladetheile	—	40	9	Oberammergau	Murnau-Kohlgrub-Oberammergau	München-Oberau bezettelt.
10	B B	662	1	Ballot	Bücher	—	40	10	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
11	B D	8563	1	Korb	Karviol	—	19	11	Rottweil	Württemberg. Stsb.	von Heer-Agimont-Giolt.
12	B F	17740	1	Kiste	Feilen	—	11	12	Hanau West	K. E.-D. Frankf. a/M.	
13	B F	—	1	„	Eisenwaaren	—	130	13	Lichtenberg-Friedrichsfelde	K. E.-D. Berlin	
14	CA	16850	1	„	20 Flaschen Wein	—	40	14	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
15	C A L	2974	1	„	Blechflöten	—	22	15	Nürnberg Centrb.	Bayerische Stsb.	
16	C F C	78	1	Fass	Petroleum	—	182	16	Oberammergau	Murnau-Kohlgrub-Oberammergau	
17	C H	3365	1	Pack	Holzwaaren	—	7	17	Nürnberg Centrb.	Bayerische Stsb.	bez. Halle a/S.-Dessau v. 23/11.
18	C H & Co.	2965	1	Sack	Rosinen	—	50	18	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
19	C L	14614	1	„	Pflanzentheile	—	10	19	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
20	C R	1951 52	2	Kisten	leer	—	42	20	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
21	C S	11197	1	Kollo	Gestelle	—	10,5	21	Delmenhorst	Gr. E.-D. Oldenburg	
22	D	5	1	Kiste	Seife	—	29	22	Erbenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	D & A	1001	1	—	Sprügel, gebog. Holz		18	23	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
24	D L G	1665	1	Kiste	Holzwaaren	—	54	24	Berlin Stettiner Bhf.	K. E.-D. Berlin	
25	D M N	10	4	—	Pflugschaare	—	—	25	Kobylin	K. E.-D. Posen	
26	D R	10171	1	Kolli	Eisenplatten	—	?	26	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
27	E	32	1	Harrass	leer	—	37	27	Westend	K. E.-D. Berlin	
28	E H	10	1	Korb	leer	—	10	28	„	„	
29	E K	1174	2	–	Achsen	—	40	29	Amberg	Bayerische Stsb.	
30	E P	—	1	Bund	4 Gasrohre	—	16	30	Hanau West	K. E.-D. Frankf. a/M.	von „Kahl".
31	F oder E D C	—	1	Verschlag	Bananen	—	26	31	Eilg. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
32	F M	486	1	Kiste	Glas	—	58	32	Georgensgmünd	Bayerische Stsb.	
33	F S	8250	1	Bund	Packschachteln	—	12	33	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
34	F V C ohne	794 —	1 19	Kisten	unbekannt	—	—	34	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
35	G A B	5891	1	Kiste	Papier	—	82	35	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
36	G B	488	1	„	leer	—	—	36	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
37	G C	1025	1	„	Eisenwaaren	—	52	37	Eilg. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
38	G E	3037	1	Rolle	?	–	133	38	Warnemünde	Meckl. Friedr.Franzb.	
39	G G	4342	1	Kiste	ansch. Bronzeleuchter		49	39	Zöblitz	Sächsische Stsb.	
40	G K	770	1	Fass	unbekannt	—	230	40	Westend	K. E.-D. Berlin	
41	G M	8912	1	Ballen	Tabak	—	34	41	Berlin Anh.	„	
42	H C	475	1	Kiste	Waschpulver	—	56	42	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
43	H H	6421	1	„	leere Flaschen	—	25	43	„	„	
44	H K	449	1	„	Extrakt	—	25	44	Würzburg	Bayerische Stsb.	
45	H K	205	1	„	leer	—	13	45	Pfullendorf	Württemberg. Stsb.	
46	H P A	6888	1	Ballen	Papier	—	52	46	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	H R	6542	1	Kiste	Porzellanwaaren —	112	47	Oberammergau	Murnau-Kohlgrub-Oberammergau	alte Bezettelung: Schirnding-München.
48	H W	239	1	„	Eisenwaaren —	35	48	Eilg. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
49	J	3073	1	Säckchen	Eisentheile —	1,5	49	Frankfrt. a M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
50	J K / D	1918	1	Kiste	Uniformen und Kleider	?	50	Schierstein	„	
51	K	20	1	Ballen	Bücher —	25	51	Mohlsdorf	Sächsische Stsb.	Molsdorf beschr.
52	K & Cie	7623	1	Kiste	gefüllt —	66	52	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
53	K O	—	1	—	Viehgitter —	—	53	Kastel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
54	K P 8 M / (EK)	2 / —	1	Kiste	unbekannt —	120	54	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
55	L	614	1	„	Apfelringe —	27	55	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	beklebt: Clasdorf-Warnemünde.
56	L C	7564/8	5	Kisten	? —	—	56	Warnemünde	Meckl. Friedr. Franzb.	
57	L H S	702 3	2	Ballon	? —	214	57	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
58	L S	100	1	Sack	Sand —	85	58	Haiger	K. E.-D. Frankf. a/M.	
59	M R	3322	1	Ballen	Feudel —	23	59	Delmenhorst	Gr. E.-D. Oldenburg	
60	M R	344	1	Kiste	leer —	13	60	Eilg. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
61	N	—	1	Bund	Laschen —	10	61	Bamberg	Bayerische Stsb.	
62	O S	54196	1	Kiste	Weihnachtskerzen —	15	62	Eilg. Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	beschr.: Wittenberg.
63	O W	811	1	„	leer —	—	63	Dittersbach-Seiffen	Sächsische Stsb.	Seiffen beschr.
64	P L	2062	1	Harrass	leer —	—	64	Westend	K. E.-D. Berlin	
65	R	21	1	Eisenfass	gefüllt —	250	65	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
66	R B C	29401	1	Ballen*)	? —	34	66	Eilg. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	*) in Leinen.
67	R E	16	1	Kiste	Essbestecke —	28	67	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	v. Prag Oe. N. W. B. bez.
68	R F	507	1	Glasballon	leer —	10,5	68	Dresden-A. G. V.	Sächsische Stsb.	
69	R P	—	1	—	Besen —	5	69	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
70	R S	77412	1	Pack	Glaspapier —	9	70	Wiesbaden	„	
71	S	48771	1	Korb	ansch. Lack —	51	71	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
72	S	—	1	—	Fruchtpresse v. Zink	17	72	Leipzig I	„	
73	S J	2112	1	Kollo	Düten —	27	73	Delitzsch	K. E.-D. Halle a S.	
74	S K / W L	1780 / 958	1	Ballen	unbekannt —	—	74	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
75	S S	939/712	2	—	eis. Ketten à 20 m l.	82	75	Hartha b/W.	Sächsische Stsb.	
76	T / Blechmarke / W L	33 / 2277	1	Fass	Klebemasse —	50	76	Schwarzenau	K. E.-D. Posen	
77	Th B	2349	1	Kiste	Pappschachteln mit Bleisoldaten	23	77	Hainichen	Sächsische Stsb.	
78	Th W & S	340	1	Ballot	Hopfen —	99	78	Ostrau	„	Ostrau beschr.
79	W H	1653	2	Säcke	Kleie —	100	79	Tischdorf	K. E.-D. Posen	
80	W R	—	2	—	Ofenuntersätze —	50	80	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
81	R B Plauen i. V.	—	2	Stück	Rohrlehnstühle —	11	81	Plauen i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
82	grün	I	2	Kolli	Eisen —	6	82	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	beschrieben: Warnow.
83	roth / blau	/ / /	1	—	Blechtafel —	4,5	83	Waren	„	
84	—	22	1	Rolle	Eisendraht —	50	84	Sigmaringen	Württemberg. Stsb.	(Ella Freundling b. Frau Zehrfeld in Magdeburg, Marstallstr. 8 b.)
85	—	84	1	Fass	Schmalz —	183	85	Friedrichshafen	„	
86	—	337	1	Bierfass	leer —	30	86	Kempten	Bayerische Stsb.	
87	—	836	2	Körbe	Kleider —	64	87	Gep. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
88	—	2390	1	Kiste	Kleider —	106	88	Frankfurter Allee	K. E.-D. Berlin	
89	—	48046	2	—	grobe Eisengusstheile (D. R. P. 98089)	18	89	Tempelhof Rgb.	„	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
90	Strich blau	—	1	Kollo	eis. Rost —	?	90	Eilg. Dobrilugk-Kirchh.	K. E.-D. Halle a/S.	
91	rother Strich	—	1	Bund	5 Stück starkes Eisenblech	25	91	Herrnstadt	K. E.-D. Posen	
92	gelb. Strich	—	1	„	verzinntes Bandeisen	34	92	Plauen i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
93	P (im Stern)	32058	1	Fass	leer —	6	93	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
94	H (in Raute)	—	1	„	Theer (Mastik) —	150	94	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
95	W (mit Zeichen)	2349	1	„	Wein —	47	95	Bruck b. München	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
96	—	—	1	Kiste	Aepfel u. Nüsse —	20	96	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
97	—	—	1	Korb	Backwerk —	14	97	„	„	
98	—	—	1	Stück	abgebrochene Bufferscheibe	18	98	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
99	—	—	1	Kollo	eiserne Bettstelle —	34	99	„	„	
100	—	—	1	Bund	Eisenverzierungen —	6	100	Berlin Anh.-Dresd.	„	
101	—	—	1	—	Fahrrad (Austria 6902)	—	101	Grossgraben-Festenberg	K. E.-D. Posen	
102	weiss	—	14	—	Gasrohre —	159	102	Posen	„	
103	—	—	2	—	eiserne Gasröhren —	—	103	Darmstadt	Main-Neckarb.	
104	—	—	1	Kiste	1 leere Glasflasche —	13	104	Posen	K. E.-D. Posen	
105	—	—	1	—	Gussstück (Feuerungsverschluss)	2	105	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
106	—	—	1	Bund	Gusstheile —	10	106	Bretten	Württemberg. Stsb.	
107	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	38	107	Frankfurt a O.	K. E.-D. Berlin	
108	—	—	1	„	Kochgeschirr —	16	108	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
109	—	—	1	Kollo	5 l. Körbe —	20	109	Delmenhorst	Gr. E.-D. Oldenburg	
110	—	—	1	—	Krahnkette —	—	110	Lübeck	Lübeck-Büchener	
111	—	—	1	Kübel	Kraut —	36	111	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
112	—	—	1	Packet	Läufer —	1	112	Neumarkt a. Rott	„	
113	—	—	1	Korb	Lederwaaren —	16	113	Eilg. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
114	—	—	1	Kollo	Mähmaschinenmesser	4	114	Oldenburg	Gr. E.-D. Oldenburg	
115	—	—	2	Ballen	l. Malzsäcke —	51	115	Oehringen	Württemberg. Stsb.	
116	—	—	1	—	Maschinentheil, defekt	53	116	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
117	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	46	117	Westend	K. E.-D. Berlin	
118	—	—	1	„	Matratze —	9	118	Frankfurt a O.	„	
119	—	—	1	Gestell	Nähmaschine —	15	119	Berlin H. u. L.	„	
120	—	—	1	—	Ofentheil —	15	120	Furth i. Wald	Bayerische Stsb.	
121	—	—	1	Rolle	ordin. Packpapier —	67	121	Döbeln	Sächsische Stsb.	
122	—	—	1	Pack *)	— —	30	122	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	*) in Papier. (Bücher enthaltend).
123	—	—	1	—	Puppenwagen —	7	123	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
124	—	—	1	—	eis. Regal (anscheinend für Bäcker)	10	124	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
			1	—	eis. Rundstange —	3				
125	—	—	2	Stück	eiserne Rohre (je 1,70 m lang)	9	125	Regenwalde i/Pom.	Alt-Damm-Kolberger	
126	—	—	1	Ballen	Schuhwaaren —	16	126	Posen	K. E.-D. Posen	
127	—	—	1	Päckchen	Schrauben mit Messingring	0,5	127	Trebbin	K. E.-D. Halle a/S.	
128	—	—	4	Bund	Seile —	10	128	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
129	—	—	1	Kiste	Sophaaufsatz —	43	129	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
130	—	—	142	Stück	eis. Spindeln —	56	130	Chemnitz	„	
131	—	35 **)	1	Bund	Telegraphendraht —	10	131	Plauen i. V. u. Bf.	„	**) Blechmarke.
132	—	—	1	—	Tisch mit Schreibmaschine	12	132	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
133	—	—	1	—	Viehgitter, blau-grau gestrichen	?	133	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
134	—	—	1	—	Wagendecke —	—	134	Amorbach	Bayerische Stsb.	
135	—	—	1	Fass	anscheinend Wasserglas	253	135	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
136	—	—	1	Korb	Weisszeug —	17	136	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	(4 eckig).
137	—	—	3	Stäbe	Winkeleisen —	11	137	Esslingen	„	
138	—	—	1	Kiste	Zuckerw. (Christbaumschmuck)	1,5	138	Eilg. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 3. | 9. Januar 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Die einheitliche Güterbeförderung auf den deutschen Eisenbahnen.

In der vom deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 ausgegebenen Kundmachung 32 sind die Grundsätze enthalten, nach denen sich künftighin die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes im gesammten Bereiche des Verkehrsverbandes abwickeln soll.*) Mit der Aufstellung dieser allgemeinen Grundsätze ist nach unserem Dafürhalten ein wesentlicher Schritt zur Förderung dieses wichtigen Transportzweiges nach vorwärts gemacht worden, denn gerade der Mangel einheitlicher Regeln für dieselben Geschäftsvorgänge war bisher einer vortheilhaften Lösung dieser Fragen sehr hinderlich. Die allgemeine Durchführung der vom Verkehrsverbande vereinbarten Grundsätze in der Praxis wird freilich noch viel Zeit und Arbeit kosten, denn es ist jetzt nicht nur das vom Verkehrsverbande empfohlene, allgemeine Gruppensystem zu vereinbaren und das Verbandsgebiet nach diesem Gruppensystem zu gliedern, sondern es ist auch der Güterzugfahrplan den Vorschlägen des Verbandes entsprechend auszubauen, was für jene Verwaltungen, die noch keine Stückgüterzüge und Durchgangsgüterzüge führen, eine nicht zu unterschätzende Arbeit ist. Zunächst wird es sich wohl darum handeln, einheitliche Unterlagen für das praktische Umladegeschäft zu schaffen, wobei dem für die Gruppenaufstellung zu wählenden System eine besondere Bedeutung zukommt. Es dürfte deshalb gerade jetzt von Interesse sein, einen kurzen Rückblick über die Entwickelung der Güterbeförderungsfrage nach dieser Richtung hin zu geben und zugleich zu prüfen, auf welchem Wege eine zufriedenstellende Lösung zu finden ist.

Wenn man in der ersten Zeit des Stückgutverkehrs sich damit begnügt hatte, die Verladung nur auf kurze Strecken und in der Regel nicht über die Bahngrenzen hinaus vorzunehmen, so ergab sich mit der fortschreitenden Zunahme des Verkehres die Nothwendigkeit, für die Beförderung des Frachtstückgutes Vereinbarungen zu schaffen, welche die direkte Verladung über die Bahngrenzen hinweg auf weitere Entfernungen ermöglichten. Diese Vereinbarungen bezweckten öftere Umladungen des Gutes auf dem Wege von der Versand- zur Bestimmungsstation zu vermeiden und den Lauf des Gutes zu beschleunigen. Das Gut sollte ferner durch Vermeidung öfterer Behandlung geschont und ausserdem sollte auch eine möglichst vortheilhafte Ausnutzung der Wagen erzielt werden.

Die ersten Güterbeförderungs-Anweisungen, welche nach solchen Grundsätzen aufgebaut waren, wurden unseres Wissens in den 70er Jahren geschaffen; es zählen zu diesen die Anweisungen für die Güterbeförderung im preussisch-sächsisch-südwestdeutschen, im mitteldeutschen, im rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen, im rheinisch-westfälisch und hannover-bayerischen Verbande. Diese Vereinbarungen lehnten sich hinsichtlich ihres Geltungsbereiches enge an die betreffenden Tarifverbände an. In einzelnen dieser Anweisungen wurden Ladegruppen aufgestellt, in der Weise, dass alle jene Stationen, deren Gut nach einer bestimmten Station (Gruppenstation) verladen werden

*) Anm. d. Schriftl. Nachdem wir in Nr. 86 S. 1297 Jahrg. 1900 d. Ztg. bereits eine von sachkundiger Hand verfasste Darstellung des neuen vom deutschen Eisenbahnverkehrsverbande beschlossenen Verfahrens gegeben haben, lassen wir jetzt obige, denselben Gegenstand behandelnde Arbeit folgen, da sie über die Entstehungsgeschichte des neuen Verfahrens interessanten Aufschluss gibt und für seine Weiterentwickelung sehr beachtenswerthe Vorschläge enthält. In einiger Zeit werden wir einen weiteren, von dem Herrn Verfasser der zuerst erwähnten Darstellung herrührenden Aufsatz folgen lassen, welcher sich gleichfalls auf diesem Gebiete mit Vorschlägen beschäftigt, die auf die Vereinfachung und Beseitigung von Verkehrsleitungsvorschriften abzielen.

sollte, in alphabetischer Reihenfolge bei der zugehörenden Gruppenstation vorgetragen waren. In anderen Dienstanweisungen wieder waren Ladegruppen in diesem Sinne nicht vorhanden, sondern es wurde das betreffende Gebiet, für das ein Wagen von einer bestimmten Station aus abzurichten war, summarisch bezeichnet. So hatte beispielsweise die Station Köln nach der Dienstanweisung für den rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verband für den Bahnweg Coblenz-Bingen-Mainz Ort und Uebergang täglich die folgenden Kurswagen abzufertigen: 1. einen Wagen für Mainz Ort und Uebergang nach Stationen der hessischen Ludwigsbahn und der Pfalzbahn über Worms; 2. einen Wagen für Mannheim badische Bahn und die badischen Stationen Friedrichsfeld, Graben Neudorf, Hockenheim, Neckarau, Neulussheim, Schwetzingen und Waghäusl über Worms-Ludwigshafen; 3. einen Wagen für Offenburg und darüber hinaus; 4. einen Wagen für Heidelberg badische Bahn und die übrigen unter 2 und 3 nicht genannten badischen Stationen über Worms-Ludwigshafen; 5. einen Wagen für Heidelberg badische Bahn (Uebergang nach den württembergischen Stationen) über Lampertheim-Mannheim; 6. einen Wagen für Bingen Ort und Uebergang für die Strecke Bingen-Mombach einschliesslich und Bingen-Alzey-Pfiffligheim einschliesslich sowie Güter für die Pfalzbahn über Waldheim und Hohensülzen-Grünstadt.

Von den anderen für die Aufsammlung des Gutes nach dem Süden bestimmten Stationen Oberlahnstein, Betzdorf, Coblenz, Trier und Karthaus lief ebenfalls eine grössere Zahl von Kurswagen nach den obengenannten Stationen. Derselbe Wagenaustausch fand in der umgekehrten Richtung des Verbandsgebietes statt. Das Gebiet war gewissermaassen in Zonen eingetheilt und jede Zone hatte ihr Gut nach ein für alle Mal im vorhinein bestimmten Umladestationen abzusenden.

In der Anweisung für den sächsisch-südwestdeutschen und mitteldeutschen Verbandsverkehr über Hof war bestimmt, dass in der Richtung nach dem Norden das Gut thunlichst in plombirten Wagen nach folgenden Stationen abzufertigen sei: a) nach Berlin Ort und Uebergang, b) nach Leipzig und weiterhin, ausgenommen Güter nach Berlin, c) nach Görlitz, mit Gütern für Görlitz und weiterhin, d) nach Dresden, mit Gütern für Dresden und weiterhin, e) nach Chemnitz, mit Gütern für Chemnitz und weiterhin. Diejenigen Güter, welche nicht in den vorgenannten Wagen untergebracht werden konnten, sollten in die von Basel, Mainz und Frankfurt a/M. aus in Umlauf gesetzten Sammelwagen nach Oberndorf-Schweinfurt (jetzt Schweinfurt Central) verladen werden.

In der Anweisung für den rheinisch-westfälisch-bayerischen Verkehr waren ebenfalls einzelne grosse Umladestationen bestimmt, bei denen das Gut angesammelt und dann anderen bestimmten Umladestationen zugeführt wurde. So wurde beispielsweise das gesammte Gut von bayerischen Stationen nach dem hessischen, rheinischen und westfälischen Gebiete, insoweit nicht in einzelnen Fällen Ortswagen gebildet werden konnten, in Würzburg und späterhin in Gemünden zusammengeführt, um von hier aus weiter verladen zu werden.

Der Vorgang bei der Aufstellung solcher Beförderungsanweisungen war in der Regel der, dass durch Aufschreibungen festgestellt wurde, wie viel Gut durchschnittlich täglich über bestimmte Umladestationen (meist Uebergangsstationen) nach entfernteren Bahngebieten sich bewegte und dass dann auf Grund der gefundenen Gewichtsmengen und unter Berücksichtigung der Bestimmung der Güter die abzurichtenden Wagen vereinbart wurden.

Bei diesen früheren Anweisungen lassen sich zwei Systeme unterscheiden. Nach dem einen wurde, wie das mitgetheilte Beispiel aus der rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Anweisung ersehen lässt, der Verkehr in der Weise bedient, dass an gewissen Umladestationen (Sammelstationen) das Gut von den zurückgelegenen Stationen zusammengeführt und von da aus nach bestimmten Stationen (Vertheilungsstationen) anderer, mehr oder weniger entfernt gelegener Verkehrsgebiete Kurswagen abgerichtet wurden. Das andere System bestimmte, dass beim Vorhandensein von mindestens 2000 kg Gut für das einer bestimmten Station zugetheilte Verkehrsgebiet eine Stückgutladung nach dieser Station (Umladestation, Gruppenstation) abzurichten sei, während das Gut, das nicht in solche Wagen verladen werden konnte, in Sammelwagen unterzubringen war. Ein Beispiel für diese Verladeweise ist vorstehend aus der preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Güterbeförderungs-Anweisung mitgetheilt worden. Gemeinsam war beiden Systemen die Bestimmung, dass beim Vorhandensein von mindestens 2000 Kilogramm für eine Station ein Ortswagen abgefertigt werden musste.

So lange der Verkehr sich in mässigen Grenzen bewegte, konnte man mit den geschilderten Ladeübungen auskommen. Mit der Zunahme des Verkehrs trat jedoch die Nothwendigkeit einer Aenderung ein, denn beim Fortbestehen der bezeichneten Lademethoden hätte das Umschlagsgeschäft bei den wenigen Umschlagsplätzen in dem einen Falle einen so grossen Umfang angenommen, dass nicht nur sehr kostspielige Umladeanlagen nothwendig geworden wären, sondern dass auch bei der naturgemäss grossen räumlichen Ausdehnung dieser Anlagen das Umschlagsgeschäft nicht mehr hätte vortheilhaft ausgeführt und überblickt werden können. Im anderen Falle wäre die Zahl der Kurswagen ganz wesentlich zu vermehren gewesen, so dass nicht nur die zweckmässige Aufstellung der Kurse, sondern auch der nothwendige Ueberblick über dieselben sehr erschwert worden wäre. Ebenso wäre die vortheilhafte Ausnutzung des Wagenmaterials sehr erschwert worden. Es lag nun nahe, dass man bei einer Neuregelung des Ladegeschäftes zunächst die Umladestationen vermehrte und dass man es vermied, grössere Verkehrsgebiete durch Kurswagen zu bedienen, deren Bestimmung nur auf einer schätzungsweisen Grundlage beruhte. Man war vielmehr bemüht, die Verladung und Wagenabrichtung nur nach Maassgabe des jeweils angefallenen Gutes zu bemessen. Dieses Bestreben führte dazu, die einzelnen Bahngebiete in systematischer Weise, unter Zugrundelegung der Wegeleitungsvorschriften, in Ladegruppen einzutheilen und die Aufeinanderfolge dieser Ladegruppen schematisch darzustellen. Hierdurch wird es ermöglicht, das Gut jeweils auf die weiteste Entfernung verladen zu können.

Auf dieser Grundlage sind die Dienstanweisungen für die Güterbeförderung zwischen Bayern-Preussen, Bayern-Württemberg, Bayern-Sachsen sowie jene für den preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Verband aufgebaut. Die Vereinbarung dieser Dienstanweisungen stellt nach unserem Dafürhalten einen wesentlichen Fortschritt auf dem Gebiete der Stückgutbeförderung dar und bei dem weiteren Ausbau dieses Systems (die Vereinbarungen sind über den Anfang noch nicht hinausgekommen) würde ganz unzweifelhaft die Güterbeförderung in absehbarer Zeit in allseits zufriedenstellende Bahnen geleitet werden können.

Der Vorgang bei der Aufstellung von Dienstanweisungen nach dem neuen System ist folgender: Der Umfang der einzelnen Ladegruppen wird so bemessen, wie es jede Verwaltung nach Maassgabe der einschlägigen Verhältnisse für gut befindet. Für die Abgrenzung und die Aufeinanderfolge der Ladegruppen sind die Wegeleitungsvorschriften maassgebend. Die Darstellung der Ladegruppen auf geographischer Grundlage geschieht, um dadurch die genaue Reihenfolge der Stationen feststellen zu können. Auf Grund der solchergestalt aufgebauten Ladegruppen erhält jede einzelne Station die ihr bei den einzelnen Uebergängen zukommende Gruppennummer und Reihenzahl, mit welchen Angaben sie sodann in dem zur Anweisung gehörenden alphabetischen Stationsverzeichniss vorgetragen wird.

Bisher wurden die Ladegruppen in einzelnen Verzeichnissen zusammengestellt, welche den Anweisungen als Anlagen beigegeben wurden. Es entstanden dadurch naturgemäss umfangreichere Drucksachen und dieser Umstand scheint dem neuen System die Sympathie verkürzt zu haben. Es dürfte deshalb angezeigt erscheinen, darauf hinzuweisen, dass durchaus keine Nothwendigkeit besteht, die Ladegruppen im Drucke

herzustellen; es genügt vielmehr, wenn der Dienstanweisung das alphabetische Stationsverzeichniss und die schematische Darstellung der Aufeinanderfolge der Ladegruppen behändigt wird. Letztere brauchen aber auch nur die Umladestationen, so dass etwa 90 ß sämmtlicher Stationen lediglich die Dienstanweisung und das alphabetische Stationsverzeichniss zu erhalten haben.

Die Gruppen wurden bisher wohl aus Zweckmässigkeitsrücksichten im Drucke hergestellt. Es sollte jedenfalls den grossen Stationen durch Behändigung des Gruppenmaterials die Möglichkeit geboten werden, sich über den ganzen Aufbau der Anweisung ein vollständig klares Bild zu verschaffen, und sie sollten ferner dadurch in die Lage kommen, an dem weiteren Ausbau der Anweisungen regeren Antheil nehmen zu können. Wenn berücksichtigt wird, dass durch dieses Gruppensystem nicht nur ausreichende Behelfe zur Abrichtung der Stückgutladungen geschaffen werden, sondern dass diese Behelfe gleichzeitig auch die nöthigen Angaben für eine ordnungsmässige Verladung der offen in die Stückgüterzüge zu verladenden Restgüter bieten, so wird man zugeben müssen, dass es schwer sein wird, andere Behelfe zu schaffen, welche allen Anforderungen des heutigen Verladegeschäftes in derselben weitgehenden Weise entsprechen, wie die erwähnten.

Wie bereits früher ausgeführt, lehnen sich die derzeit bestehenden Dienstanweisungen für die Güterbeförderungen noch enge an die Tarifverbände an. Bei der Umgestaltung der Anweisungen ist der Geltungsbereich und die Bezeichnung der Anweisung unberührt geblieben. Die Erstellung der Güterbeförderungsanweisungen nach Tarifverbänden hat die verschiedensten Erschwernisse und Unzukömmlichkeiten im Gefolge. Es entspricht diese Grundlage auch nicht den natürlichen Anforderungen des Ladegeschäftes auf den Güterböden, woselbst bekanntlich nicht nach Tarifverbänden, sondern nach Verkehrsrichtungen geladen wird. Es darf hier allerdings nicht vergessen werden, dass es ganz naturgemäss war, wenn man bei der versuchsweisen Einführung des neuen Systems die Wirkung desselben erst auf kleineren Verkehrsgebieten versuchte und dementsprechend zunächst Anweisungen schuf, die sich nur auf Nachbarverkehre (Bayern-Württemberg, Bayern-Preussen, Bayern-Sachsen) erstreckten.

Ueber diesen engeren Rahmen wurde zum ersten Male bei der Umarbeitung der Dienstanweisung für die Güterbeförderung im preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Verbande hinausgegangen. Hier zeigte sich dann auch die Schwierigkeit, die hinsichtlich der Nummerirung der Gruppen entsteht, wenn die Güterbeförderungsanweisungen den Tarifverbänden angepasst werden. Beispielsweise musste, um eine Uebereinstimmung mit den bereits bestehenden Dienstanweisungen zu erzielen, die bis dahin übliche einfache Bezeichnung der Ladegruppen mit Nummern durch eine Verbindung von Buchstaben und Zahlen ersetzt werden.

In dieser verwickelteren Form der Gruppenbezeichnung ist ein Mangel zu erblicken, der dem System abträglich erscheint. Allein es war die Wahl dieser kombinirten Gruppenbezeichnung nur ein Nothbehelf und es wird zu den einfachen Bezeichnungen nach Nummern zurückgekehrt werden können, sobald die Erstellung der Dienstanweisungen nach Tarifverbänden aufgegeben und der Aufbau der Anweisungen lediglich nach Verkehrsrichtungen erfolgt. Ein weiterer Mangel der bis jetzt erstellten Dienstanweisungen ist darin zu erblicken, dass sie entweder nur für den Nachbarverkehr (Bayern-Württemberg, Preussen-Bayern usw.) oder nur für den direkten Verkehr (preussisch-sächsisch-südwestdeutscher Verband) behelflich sind.

Es kann also nach diesen Anweisungen immer nur der gegenseitige Verkehr der in Verbindung zu einander gebrachten Verkehrsgebiete, niemals aber auch der eigene Verkehr der betreffenden Bahngebiete oder der über das Verbandsgebiet hinausgehende Verkehr bedient werden. So kann nach der bayerisch-württembergischen Anweisung nur der aus Bayern nach Württemberg selbst bestimmte Verkehr direkt verladen werden, während der über Württemberg sich bewegende Verkehr nach Baden, Elsass, der Pfalz usw. nicht direkt abgefertigt werden kann, sondern auf die letzten württembergischen Uebergangsstationen verladen werden muss. Dagegen kann nach der preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Anweisung aus Baden, aus Elsass, der Pfalz usw. nach den entferntesten Gebieten der sächsischen Staatsbahnen und dem Osten des preussischen Eisenbahnnetzes verladen werden, während eine Verladung nach dem näher gelegenen bayerischen Gebiete nicht möglich ist. Dieses Beispiel lässt erkennen, wie wenig vortheilhaft es ist, Güterbeförderungsanweisungen den Tarifverbänden anzugliedern.

Was wäre nun zur Beseitigung der erkannten Mängel anzustreben? Die Güterbeförderungsvorschriften müssen von den Tarifverbänden losgelöst werden; für ihre Eintheilung ist lediglich die betreffende Verkehrsrichtung und die Verkehrsleitung maassgebend. Des weiteren müssen die Beförderungsanweisungen so eingerichtet werden, dass sie allgemeine Anwendung finden können, d. h. es muss der gesammte deutsche Verkehr von Ost nach West und umgekehrt sowie von Süd nach Nord und umgekehrt nach denselben Beförderungsvorschriften behandelt werden können.

Als erste Grundlage für eine nach diesen Gesichtspunkten aufzubauende Anweisung ist die Aufstellung der sämmtlichen Ladegruppen anzusehen. Es hätten also alle Verwaltungen ihr Gebiet in Ladegruppen dergestalt einzutheilen, dass für alle Verkehrsrichtungen entsprechende Ladegruppen vorhanden sind. Bei der Aufstellung der Gruppen empfiehlt es sich, so vorzugehen, dass thunlicht das ganze jeweils vorliegende Gebiet getroffen wird. Man wird also entweder die Gruppen bei den einzelnen Uebergangspunkten der Reichsgrenze oder von einer der Reichsgrenze möglichst nahe gelegenen sogen. Ladegrenze ausgehen lassen. Das letztere Verfahren erscheint uns als das vortheilhaftere und es könnte beispielsweise die Ladegrenze für die Verkehrsrichtung von Nord nach Süd durch die Stationen Oldenburg, Bremen, Hamburg, Lübeck, Neubrandenburg, Stettin, Neustettin, Danzig festgesetzt werden.

Weiter kommt in Betracht, dass aus praktischen Gründen die Nummerirung und Aneinanderreihung der Gruppen nicht in einem Zuge, beispielsweise von der nördlichen Ladegrenze aus bis zur südlichen Reichsgrenze durchgeführt, sondern dass das Gebiet in zwei Zonen, eine nördliche und eine südliche, abgetheilt wird. Die Scheidungslinie für die nord-südliche Verkehrsrichtung wäre beispielsweise durch die folgenden Stationen zu bestimmen: Eger, Hof, Lichtenfels, Ritschenhausen, Meiningen, Würzburg, Gemünden, Aschaffenburg, Hanau Ost, Frankfurt a/M., Oberlahnstein, Bingerbrück, Karthaus, Luxemburg.

Stellen wir uns den Vorgang bei der Verladung der Güter vor, so ergibt sich, dass die Stationen der südlichen Zonen kein Interesse daran haben, zu wissen, in welcher Weise beim Verkehr vom Norden nach dem Süden die Güter nach dem ihnen vorgelegenen Gebiete, d. i. nach den Stationen der ersten Zone, verladen werden. Ein solches Interesse besteht nur für die Stationen der nördlichen Zone, weshalb es sich empfiehlt, die Anweisung für die Stationen der südlichen Zone auch gar nicht mit dem Gruppenmaterial der nördlichen Zone zu belasten. Es erhalten also bei der Verkehrsrichtung Nord-Süd die Stationen der nördlichen Zone das Material für die nördliche und für die südliche Zone, die Stationen der südlichen Zone dagegen nur das Material für diese Zone selbst. In der umgekehrten Verkehrsrichtung ist nach dem gleichen Gesichtspunkte zu verfahren.

Von der vorbezeichneten nördlichen Ladegrenze aus kann das ganze nachfolgende Verkehrsgebiet in das Gruppensystem einbezogen und der ganze Verkehr bis zur Grenze der Zone I bedient und ebenso kann auch das Gut für die Zone II nach den gleichen Grundsätzen verladen werden. Die Stationen haben also für die ganze Verkehrsrichtung nur eine Anwei-

sung, ein Stationsverzeichniss und eine schematische Darstellung der Aufeinanderfolge der Ladegruppen nöthig. Es kann sonach durch eine auf diese Grundlage aufgebaute Anweisung nicht nur den Bedürfnissen einer zweckmässigen und vortheilhaften Güterbeförderung Genüge geleistet, sondern auch den Erfordernissen des praktischen Ladedienstes in der weitgehendsten Weise entsprochen werden. Der Vortrag der Ladegruppen und der Reihenzahlen der Stationen auf den Frachtkarten ermöglicht dem Ladebeamten ein rasches und sicheres Arbeiten und es wird hierdurch nicht nur ein leicht verständliches und sicheres Hilfsmittel bei der Abrichtung von Stückgutladungen, sondern auch bei der Verladung der Restgüter in die in den Stückgüterzügen laufenden Stückgutkurswagen ermöglicht, denn nachdem auf den Beklebezetteln der Kurswagen die Gruppennummern und Reihenzahlen aller jener Stationen verzeichnet sind, deren Gut in die einzelnen Wagen verladen werden darf, kann der Packmeister ohne jedes weitere Hilfsmittel am Zuge rasch und sicher bestimmen, in welche Wagen die zur Verladung bereitstehenden Güter einzuladen sind. Nicht unerwähnt darf bleiben, dass bei der bildlichen Darstellung der Ladegruppen auch die Möglichkeit gegeben ist, innerhalb einer Ladegruppe durch Verladen auf Untergruppen noch weitere direkte Abfertigungen erzielen zu können. Hierin liegt ein nicht zu unterschätzender Vortheil. Wenn beispielsweise von München, Stuttgart, Basel, Strassburg, Luxemburg usw. nach Mochbern verladen wird, so kann der Umfang der Gruppe Mochbern sehr gross bemessen sein, denn der Verkehr von diesen weit entfernten Plätzen her ist nicht so stark, dass eine weitere Theilung der Gruppe Mochbern von praktischer Bedeutung sein kann. Ganz anders liegen die Verhältnisse aber, wenn von näher gelegenen Plätzen, wie z. B. von Berlin, Schönefeld, Chemnitz usw. nach Mochbern verladen wird, denn von diesen Plätzen aus ist der Verkehr jedenfalls so dicht, dass beispielsweise öfters eine Verladung auf die Untergruppe Kandrzin - Gleiwitz - Kattowitz usw. vorgenommen und damit nicht nur ein Vortheil für die Verladung, sondern auch eine willkommene Entlastung für die Hauptumladestation Mochbern erzielt werden kann.

Den hier hervorgehobenen unbestreitbaren Vorzügen des neuen Systems steht als Mangel der Umstand gegenüber, dass die Aufstellung der Ladegruppen und der schematischen Darstellung der Aufeinanderfolge derselben eine ziemlich umfangreiche und, wenn es sich um grosse Gebiete handelt, auch eine schwierige Arbeit ist.

Mit Rücksicht hierauf wird gerade jetzt die Frage nicht unterlassen werden können, ob denn für die Gruppenaufstellung kein einfacheres Verfahren gefunden werden könne. Wir glauben diese Frage, insoweit es sich nur um Schaffung von Hilfsmitteln zur Abrichtung von Stückgutladungen und nicht zugleich auch um Fürsorge für das offen zu verladende Restgut handelt, mit Ja beantworten zu sollen. Wenn wir beispielsweise die schematische Darstellung der Aufeinanderfolge der Ladegruppen in der bayerisch-preussischen Güterbeförderungsanweisung für den Uebergang Aschaffenburg (Anlage C I der Dienstanweisung) zur Hand nehmen, so finden wir auf dem Wege von Gemünden bis Herbesthal folgende Gruppenstationen verzeichnet: Hanau Ost, Frankfurt a/M. Hauptbahnhof, Oberlahnstein, Koblenz, Köln-Gereon, Stolberg, Aachen, Herbesthal.

Nimmt man nun an, dass die in den Instradirungstabellen für die Wegebezeichnung gewählten Stationen dieselben wären, wie die vorgenannten, so zeigt sich, dass auf einer Karte zu einem Gute, das diesen Weg durchläuft, nicht nur die auf ihm zu berührenden Umladestationen verzeichnet sind, sondern dass auch die Aufeinanderfolge der Umladestationen angegeben ist, so dass der Packer ohne weiteres ersehen kann, wohin er verladen darf: Reicht beispielsweise im erwähnten Falle das vorhandene Gut zu einer Ladung für Herbesthal nicht aus, dann geht er zurück auf Aachen, Stolberg, Köln usw. Voraussetzung für einen solchen Aufbau der Ladegruppen ist eine Aenderung der bestehenden Leitungsvorschriften dahin, dass als Wegebezeichnungsstationen nur Umladestationen (Gruppenanfangsstationen) gewählt werden dürfen.

Die für die Abrechnung im direkten Verkehre nothwendige Angabe der Uebergangsstationen kann beibehalten werden. Insoweit diese Uebergangsstationen nicht zugleich Umladestationen sind, was in der Regel der Fall ist, wäre der betreffende Stationsname zur Unterscheidung von den übrigen Stationen in Klammern ( ) zu setzen. Die Aufstellung der Ladegruppen geschieht in derselben Weise wie bisher, nur werden die Ladegruppen nicht mehr bildlich dargestellt. Bei sämmtlichen zu einer Ladegruppe gehörenden Stationen muss in der Leitungstabelle neben der Benennung der vorausgehenden, der Wegebezeichnung dienenden Stationen der Name der betreffenden Ladegruppe als letzte Wegeleitungsstation beigesetzt werden. Je nachdem das nach einer Station oder über diese hinaus bestimmte Gut eine Ausscheidung zu erfahren hat, muss der letzten Umladestation auch noch eine, die beabsichtigte Ausscheidung andeutende Ziffer beigesetzt werden.

Beispielsweise muss bei der Verladung nach Herbesthal unterschieden werden nach Herbesthal Ort und Zollgut und Herbesthal Freigut. Frachtkarten für Güter nach Herbesthal Ort und daselbst zu verzollende Güter hätten deshalb die Wegebezeichnung Herbesthal 1, Karten für die Freigüter die Bezeichnung Herbesthal 2 zu tragen.

Diese, bei der Verladung nach Richtungen den Umladestationen (Wegebezeichnungsstationen) noch beizusetzenden, die betreffende Richtung andeutenden Ziffern müssen natürlich auch in die Leitungsvorschriften mit aufgenommen werden. Bei den zur Ladegruppe München-Laim, Richtung Holzkirchen gehörenden Stationen müsste also der in der Wegebezeichnung vorzusehenden letzten Gruppenstation München-Laim beispielsweise jeweils die Zahl „3“ beigesetzt werden, den zur Gruppe München-Laim, Richtung Rosenheim gehörenden Stationen die Ziffer „4“ usw.

Bei dieser Art der Gruppenaufstellung kann nicht nur auf die Drucklegung der Ladegruppen verzichtet werden, sondern es ist auch kein alphabetisches Stationsverzeichniss und keine schematische Darstellung der Aufeinanderfolge der Ladegruppen erforderlich, weil letztere auf jeder einzelnen Karte enthalten ist und für allgemeine Orientirungszwecke die vom Verkehrsverband zur Ausgabe kommende Ladekarte dient, welche erst durch diese Ladeübung praktische Bedeutung gewinnen würde.

Wir begnügen uns für heute damit, den bei der Gruppenaufstellung künftighin etwa einzuschlagenden Weg in grossen Umrissen skizzirt zu haben. Zu einer Besprechung dieser Frage im einzelnen wird sich wohl später noch Gelegenheit bieten.

Erwähnt sei nur noch, dass auch bei der Aufstellung von Ladebehelfen nach diesen Gesichtspunkten von den mit der Ausarbeitung befassten Beamten eine ziemlich umfangreiche Arbeit zu bewältigen ist, wie auch die durch den Fortfall der alphabetischen Stationsverzeichnisse usw. erzielte Ersparniss an Druckkosten durch die nothwendig werdende Neuauflage und die umfangreichere Gestaltung der Leitungsvorschriften wieder aufgezehrt wird. Hinsichtlich des Kostenpunktes kommt sogar noch der weitere Umstand in Betracht, dass bei der Erstellung von Wegeleitungsgruppen voraussichtlich auch die Frachtkarten einen Umdruck erfahren müssten, da ja die für die Wegeleitungsangabe bestimmte Spalte „über“ künftighin zur Aufnahme der verschiedenen Umladestationen nicht mehr ausreichen würde und grösser bemessen werden müsste.

München, im November 1900. Reffler.

Schlaf- und Speisewagen auf japanischen Eisenbahnen.

Bei der langgestreckten Form der japanischen Hauptinsel Hondo ergibt sich auch hier für den durchgehenden Reiseverkehr die Nothwendigkeit, längere Bahnstrecken in geschlossenen Fahrten zum Theil oder ganz während der Nachtzeit möglichst ohne Wagenwechsel zurückzulegen.

Die wichtigsten Abschnitte, die hier zunächst in Betracht kommen, sind die Linien:

von Tokio nach Aomori, 735,3 km auf der Nipponbahn, nach dem Norden,

von Tokio nach Kobe, 605,7 km auf der Tokaido-Staatsbahn, und von Kobe nach Bakan (Shimonoseki), 520 km auf der Sanyobahn, nach dem Süden.

Die letztgenannte Strecke ist an ihrem westlichen Ende zur Zeit noch im Bau begriffen, der rückständige Bauabschnitt Mitajiri - Bakan, 72,6 km, wird indessen voraussichtlich im Frühjahre (März oder April 1901) dem Verkehre übergeben werden können. Die Reisegeschwindigkeit auf diesen wichtigsten Stammlinien Japans ist, wie unseren Lesern aus früheren Mittheilungen erinnerlich sein wird, nicht hoch; sie beträgt 40 km in der Stunde bei der Sanyo-, 36,8 km bei der Staatsbahn und 30,6 km bei der Nipponbahn; man braucht heute zu der Reise von Tokio nach Aomori genau volle 24 Stunden, nach Kobe 16⅓ Stunden und von Kobe nach Mitajiri 11 Stunden 11 Minuten, wenn man überall den schnellsten Zug benutzt. Eine Steigerung dieser Geschwindigkeiten, die wesentlich hinter der des europäischen Schnellzugdienstes zurückbleiben, würde leicht durchzuführen sein und kann von der Zukunft erwartet werden, wenn man sich entschliesst, gewisse Hindernisse, die dem entgegenstehen und theils in der gegenwärtigen Handhabung des Betriebes, theils in der Anlage der Stationen und Weichen ihre Begründung finden, zu beseitigen. Immerhin dürfte aber bei der hier bestehenden Schmalspur (1,067 m) auch künftig schwerlich auf mehr als eine Reisegeschwindigkeit von etwa 45 bis 50 km in der Stunde zu rechnen sein.

Seit August 1898 sind auf der Staatsbahnlinie Tokio-Kobe Nachtschnellzüge eingeführt (ein Zugpaar), die wenigstens eine Anzahl kleinerer Stationen ohne Aufenthalt durchfahren, wobei freilich behufs Auswechselung des Zugstabes und auch aus anderen Gründen die Geschwindigkeit stets beträchtlich ermässigt werden muss. Auf der Nipponbahn gibt es zwei von Tokio bis Aomori und umgekehrt geschlossen durchgehende Zugpaare, die zwar im allgemeinen nur Personenwagen führen, aber noch auf sämmtlichen Stationen anhalten und daher auf die Bezeichnung „Schnellzug" keinenfalls Anspruch machen können. Dagegen lässt die Sanyobahn seit April 1899 im Anschluss an die Staatsbahn einen Tagesexpresszug verkehren, der eine gegen die übrigen Züge erhöhte Fahrgeschwindigkeit besitzt und eine Anzahl kleiner Stationen ohne anzuhalten durchfährt.

Für den Nachtschnellzugverkehr zwischen Tokio und Kobe — Abfahrt gegen 6 Uhr Abends, Ankunft den anderen Vormittag gegen 11 Uhr — drängt sich, da diese Züge meist recht gut besetzt sind, unwillkürlich die Frage auf, ob hier nicht die Einführung von Schlafwagen zu empfehlen sei. Wenn auch die Reisenden der mittleren und unteren Klassen in Japan nicht verwöhnt und völlig anspruchslos sind und daher bei ihnen ein Bedürfniss für Schlafwagen schwerlich eintritt, so durfte doch bei den japanischen Reisenden der oberen Bevölkerungsklasse und bei den häufig reisenden Europäern und Amerikanern angenommen werden, dass sie von der Gelegenheit, für die durchgehende Nachtfahrt einen Schlafwagen zu benutzen, umfassenden Gebrauch machen würden. Die Staatseisenbahnverwaltung hat daher in Würdigung dieser Umstände seit dem 1. Oktober 1900 je einen Schlafwagen zu 20 Betten in den Nachtschnellzug zwischen Tokio und Kobe eingestellt und damit zweifellos eine erhebliche, von allen Europäern im Lande längst ersehnte Verbesserung für den durchgehenden Reiseverkehr geschaffen. Ueber die Anordnung und Einrichtung der Wagen soll nachstehend etwas ausführlicher berichtet werden.

Es sind zunächst vier Schlafwagen von im allgemeinen übereinstimmender Bauart beschafft worden, die bei der Bestellung bis auf unwichtigere Einzelheiten vorgeschrieben war. Zwei Wagen stammen aus einer englischen, zwei aus einer nordamerikanischen Fabrik. Die Wagen wurden in den Staatsbahnwerkstätten von Shinbashi in Tokio zusammengesetzt und für die Inbetriebstellung vervollständigt; es sind achträdrige Wagen mit je zwei vierrädrigen Drehgestellen. Die Eintheilung der Wagen und die Anordnung der Betten entspricht im allgemeinen der bei den preussischen Staatsbahnen üblichen: die Betten liegen quer zur Richtung des Zuges und sind zu je vieren, je zwei übereinander, in einem geschlossenen Abtheil vereinigt. Die Wagen enthalten dementsprechend einen schmalen Längsgang, von dem aus die fünf einzelnen Abtheile zugänglich sind. Der Zugang des Wagens erfolgt durch die beiden Kopfplattformen, an die sich beiderseits ein kleiner, in der Mittellinie des Wagens angeordneter Vorraum anschliesst. Der Seitengang setzt sich an beiden Enden, in seiner Achse zweimal um 90° geknickt, in diesen Vorraum fort. An dem Kopfende des Wagens ist auf der einen Seite ein Abort japanischen Stils (ohne Sitz) und ein Raum nebst Schrank für den Wagenwärter, auf der anderen ein Abort nach europäischer Einrichtung und ein ziemlich geräumiger Waschraum für die Reisenden vorgesehen. Alle diese kleinen Gelasse sind zu beiden Seiten der beiden Vorräume angeordnet und von diesen aus mittelst einflügeliger Drehthüren zugänglich gemacht. Die Vorräume sind nach der Plattform hin, bei den englischen Wagen durch eine breite Schiebethür, deren oberer Theil durch eine verzierte Glasfüllung gebildet wird, bei den amerikanischen Wagen durch eine ziemlich ungeschickt ausgeführte, etwas zu schmale Drehthür mit zwei über einander liegenden Glasscheiben abgeschlossen. Die Abtheile werden gegen den Seitengang durch schmale Drehthüren verschlossen, die in den Gang hinein aufschlagen. Die Seitenwände, welche die Abtheile gegen den Gang abgrenzen, sind merkwürdigerweise nicht mit Glas-, sondern mit Holzfüllungen versehen, so dass die Abtheile nur von einer Seite Tageslicht erhalten und die Plätze an der Korridorwand bei Tage etwas verschlechtert werden, da man hier nicht zum Fenster hinaussehen kann. Die Sitze bestehen aus einem einheitlichen Lederpolster, das zur Nachtzeit durch Auflegen einer Matratze mit Zubehör in eine Schlafstelle umgewandelt wird. Die Wäsche wird für jede Fahrt frisch geliefert; die in dieser Beziehung gehegten Befürchtungen, die aus den Erfahrungen in manchen sogenannten „europäischen" Hotels in Japan entstanden sind, haben sich zum Glück als unbegründet erwiesen. Das Polster für das obere Bett hängt tagsüber senkrecht an der Abtheilwand herab und dient als Rückenpolster für die beiden Sitzplätze; für den Gebrauch zur Nachtzeit wird es nach Aufwärtsdrehung um seine obere waagerechte Drehachse (um 90°) an den beiden Seitenwänden des Abtheils in waagerechter Stellung festgeriegelt.

Die Breiten- und Höhenabmessungen der Abtheile und des Seitenganges erscheinen sämmtlich für den an europäische Maasse gewöhnten Reisenden etwas knapp; die Maasse sind natürlich durch die Abmessungen der auf den japanischen Eisenbahnen eingeführten Umgrenzungslinien für die Betriebsmittel bedingt, die für diese, der schmaleren Spurweite entsprechend, nur eine Gesammtbreite von 2,74 m (9' englisch) und eine Gesammthöhe über Schienenoberkante von 3,886 m (12' 9'') zulässt; die entsprechenden Maasse für die deutschen Bahnen betragen bekanntlich 3,15 und 4,28 m. Wir lassen nachstehend die wichtigsten Abmessungen des Schlafwagens folgen:

Aeussere Länge des Wagenkastens 14,17 m, des Untergestells zwischen den Aussenkanten der Bufferschwellen 15,55 m; Länge jedes Abtheils im Lichten 2,12 m, und zwar 0,61 m Lichtweite zwischen den Sitzen oder Betten und je 0,756 m Tiefe der letzteren. Lichte Weite der Abtheile, also Länge der Betten 1,84 m; Lichtweite des Seitenganges 0,51 m. Aeussere Gesammtbreite des Wagens 2,59 m. Lichtweite der Abtheilthüren bei den englischen Wagen 0,457, bei den amerikanischen nur 0,385 m! Lichtweite der Schiebethür vor der Plattform bei den englischen Wagen 0,58 m, der Drehthür bei den amerikanischen Wagen nur 0,48 m! Durch diese äusserst knappen Maasse wird also das Ausmaass für die Gepäckstücke, die man in dem Wagen unterzubringen vermag, erheblich eingeschränkt. Hierbei ist daran zu erinnern, dass der Japaner im allgemeinen mit viel geringerem Handgepäck reist als der Europäer. Die Lichthöhe der Wagen beträgt in der Mitte 2,36 m; die Oberkante des unteren Sitzes oder Bettes liegt 0,38 m über dem Fussboden, so dass die Lichthöhe, über dem unteren Bett bis zur Unterkante des waagerecht eingestellten oberen Bettes gemessen, 0,762 m beträgt. Die Wagen sind mit elektrischer Beleuchtung versehen, die durch eine von der Wagenachse angetriebene Dynamomaschine und durch eine Sammlerbatterie gespeist wird. Von einer Heizeinrichtung war nichts zu bemerken; die Wagen sollen indessen noch mit einer Dampfheizung versehen werden, die von der Zuglokomotive aus betrieben wird.

Die Benutzung des Schlafwagens bedingt die Lösung einer Fahrkarte I. Klasse; dabei werden folgende Gebühren erhoben: 2 Yen für die Benutzung bei Tage, 3 Yen für die Benutzung bei Nacht und 4 Yen für die Benutzung bei Tag und Nacht. Die Nachtzeit wird im Sommer (vom 1. März bis 31. Oktober) von 6 Uhr Abends bis 7 Uhr Vormittags, im Winter (vom 1. November bis Ende Februar) von 5 Uhr Abends bis 8 Uhr Vormittags gerechnet; die Länge der durchfahrenen Strecke blieb also ausser Betracht. Die Betten werden um 10 Uhr Abends

hergerichtet und um 8 Uhr Morgens entfernt. Reisende, die die Betten ausserhalb dieser Zeit benutzen wollen, bedürfen hierzu der Zustimmung ihrer Reisegefährten in demselben Abtheil. Soweit sich bis jetzt beurtheilen lässt, scheint sich die Benutzung des Schlafwagens auf der Staatsbahnlinie Tokio-Kobe erfolgreich einzubürgern.

Neben der Staatsbahnverwaltung ist es bisher nur die Sanyobahn, die ihren Reisenden mit einer Schlafwageneinrichtung für die Nachtzüge zwischen Kobe und Mitajiri entgegenkommt; diese Gesellschaft zeichnet sich indessen noch dadurch aus, dass sie die einzige ist, die (in ihrem Tagesschnellzuge zwischen Kobe und Mitajiri) auch einen Speisewagen führt. Beide Einrichtungen sollen nachstehend kurz erläutert werden.

Was zunächst den Schlafwagen der Sanyobahn betrifft, so ist es ein auf zwei sechsräderigen Drehgestellen laufender, im Kasten 15,24 m langer Wagen, aus Amerika bezogen und mit der in Amerika üblichen Einrichtung versehen: die Betten liegen hier parallel der Zugrichtung, zu beiden Seiten des Mittelganges, je zwei übereinander; der Wagen enthält, an der einen Endplattform angeordnet, zunächst einen Vorraum mit einem Waschraum auf der einen, einen Abort und ein Gelass für den Wagenwärter auf der anderen Seite; dann folgt, durch eine Schiebethür getrennt, ein langer Raum mit 16 Betten, je 8 zu beiden Seiten des Mittelganges, 4 untere und 4 obere, die also nach amerikanischem Muster sämmtlich in einem gemeinschaftlichen Saal ohne weitere Trennung als durch Vorhänge untergebracht sind. Dass die Einrichtung der Staatsbahn, wonach je 4 Betten, quer liegend, zu einem Abtheil vereint sind, auch in Japan bald mehr Anklang finden wird, als die amerikanische Anordnung, dürfte kaum zu bezweifeln sein. An den Schlafraum schliesst sich ferner ein Speiseraum, enthaltend je einen Tisch mit 4 und mit 2 sowie 2 Tische mit je 1 Sessel, also im ganzen 8 Speiseplätze. Den Abschluss nach der anderen Kopfplattform bildet die Küche mit Herd, Wassergefäss und Schränken. Vom Speiseraum aus kann man durch einen neben der Küche liegenden Gang, der mit einer Schiebethür abschliesst, die Kopfplattform erreichen. Die oberen Betten des Schlafraumes liegen tagsüber unter etwa 45° geneigt, oberhalb der Seitenfenster des Wagens und werden zum Gebrauch um ihre an der Aussenwand befindliche Längskante gedreht und in waagerechte Lage gebracht, in der sie, wie dies in den amerikanischen Schlafwagen allgemein üblich ist, festgestellt werden.

Der Speisewagen der Sanyobahn ist ein achträderiger, aus zwei Abtheilungen bestehender Wagen I. Klasse mit Mittelgang, ebenfalls von 15,24 m Kastenlänge. Der eine Hauptraum unterscheidet sich nicht von der gewöhnlichen Einrichtung, der andere ist der Speiseraum und enthält eine in der Mitte angeordnete Tafel, auf deren beiden Langseiten je 5 Sitzplätze, also im ganzen 10 Sitzplätze vorgesehen sind. Auch hier ist nach dem Wagenende zu die Küche angeordnet, neben der ein schmaler Gang zu der Kopfplattform führt. Die Mahlzeiten, die in diesem Speisewagen verabreicht werden, gelten allgemein für gut und preiswerth und der Speisewagen der Sanyobahn erfreut sich grosser Beliebtheit bei dem reisenden Publikum.

F. B.

Zur Reform des Güterwagenverschlusses.

Der in Nr. 91 des vorigen Jahrganges d. Ztg. enthaltene Aufsatz des Herrn Sigismund Weill rief in mir unwillkürlich Erinnerungen heiterer und ernster Art aus der Zeit der 60er Jahre hervor, wo ich als angehender Eisenbahner im braunen Kalmukmantel die Obliegenheiten eines Aufsichtsbeamten am Packzuge übernehmen musste. Da kamen sie herangerasselt, die soliden Wagen der Berlin-Hamburger, der Magdeburg-Wittenberger, der niederschlesisch-märkischen, der königlichen Ostbahn, wohlverwahrt mit je zwei schweren, an Ketten befestigten Hängeschlössern. Und dann, bevor der lederbeschurzte Packmeister, der Zuggewaltige, seines Amtes walten konnte, vollzog sich ein feierlicher Akt. Hervor trat mit gewaltigem Schlüsselbund der Schliesser der Station; mit prüfendem Blick wählte er den mit der Marke der Wageneigenthümerin versehenen Dietrich aus und begann alsbald, zuweilen in luftiger Höhe hangend, seine Oeffnungsversuche. Sehr oft gelang es, die Tücken des durch Witterungseinflüsse störrisch gewordenen Schlosses zu bezwingen, oft ging es aber auch fehl: der Bart brach ab oder der Schlüssel wollte weder vorwärts noch rückwärts, oder er drehte sich wohl gar spielend und ohne zu „packen“ im Kreise und was dergleichen schöne Dinge mehr waren. Gab dann auch das Schloss der anderen Seite nicht nach, dann entstand ein grosses Fluchen, wie zur Zeit des verflossenen Strassenfrachtfuhrmanns, wenn er in einem Wegeloch stecken geblieben war — bis endlich der Erlöser in Gestalt des Stationsschlossers erschien und das widerhaarige Ding kurzer Hand absägte. — Jahre vergingen seitdem; man wurde nach und nach anderen Sinnes und dachte, dass es doch auch Menschen gäbe, die noch an Symbole glaubten und diese achteten, und schuf die Plombe. Und sie ist mir viele Jahre lang fast einzig und allein begegnet und hat sich, wenn auch viel geschmäht und angeketzert, bis auf den heutigen Tag behauptet. Nur hin und da noch fristet das ehrwürdige Hängeschloss sein Leben: als gelbes Zollschloss an den unter Zollkontrole stehenden Wagen und als einfaches schwarzes Schloss in örtlicher Verwendung. Einmal habe ich jahrelang auf der Strecke Aachen-Köln die Verwaltung eines halben Hunderts von Vorhängeschlössern gehabt. Diebe trieben dort ihr dunkles Gewerbe und kein noch so sehr nach allen Regeln der Kunst verknoteter Plombenverschluss war ihnen heilig; sie stahlen die werthvollen Tuchbällchen weiter, bis die Schlösser angelegt wurden. Es ist wahr: von Stund' an wurde es besser. Aber diese Verwaltungssorgen! Ich möchte sie nicht noch einmal durchkosten in ihrer ganzen Bitterkeit. Dieses ewige Hin- und Herschicken, dieses Verpacken, Versiegeln und Entsiegeln, dieses Kontroliren, Depeschiren, Nachforschen bald nach Schloss, bald nach Schlüssel, diese fortwährenden Verwechselungen, Reparaturen, Verluste! Nein, seit jener Zeit schwärme ich nicht mehr für Wagenschlösser und hätte ich deren eine ganze Kammer voll. Ich lobe mir die Plombe, die leichte bewegliche Plombe. Und denke ich an die vielen Scherereien, die man an einer Zollstrasse mit den Zollschlössern, deren doch nur wenige sind noch heute hat, so wage ich es gar nicht, die Möglichkeiten einer allgemeinen Durchführung des Verschlusses mit Vorhängeschloss auszuspinnen.

Unsere Güterbewegung, namentlich der hier im Vordergrunde stehende Stückgutverkehr, ist zu einer ungeahnten Höhe emporgestiegen. Wenn man von einer Bewegung im Zeichen des Verkehrs spricht, so verbindet man damit den Nebenbegriff der grösstmöglichen Schnelligkeit. Diese ist aber nur zu erreichen, wenn sich jedes Glied der grossen Kette, aus welcher sich der Eisenbahnbetrieb zusammensetzt, in zweckentsprechender Weise einreiht. Schon jetzt lässt man lediglich aus Gründen der Zeitersparniss an vielen Stückgüterzügen die Plomben fort, so lange der Zug noch Güter aufnimmt oder absetzt, und erst bei Zertheilung des Zuges oder kurz vorher legt man die Plomben an. Die Anwendung des Hängeschlosses, noch dazu mit einer verwickelten Kontroleinrichtung, gestattet bei weitem nicht die Beweglichkeit der Plombe. Und was die Sicherheit betrifft? Nun, das Rechtsgefühl ist im allgemeinen bei uns so ausgebildet, dass auch Bleiverschluss respektirt wird. Wer aber durchaus stehlen will, der findet auch Mittel, selbst ein kompliziertes Kunstschloss aufzumachen.

Die Beraubung und Entwendung von Gütern aus plombirten Wagen halte ich gar nicht für so umfangreich und für so hoch bewerthet, dass Maassnahmen von so grosser Tragweite, wie sie der Vorschlag will, getroffen zu werden brauchen. Die Wagen stehen in den Bahnhöfen und im Zuge unter dem Schutze eines zahlreichen, verschiedenen Klassen angehörenden Personals. Durchweg wird hier die Ehrlichkeit noch zu den Haupttugenden gerechnet. Es bleiben also noch die Angriffe von aussen, von einzelnen Strauchdieben oder organisirten Banden. Nun, viele Beispiele beweisen, dass auch hier der Krug so lange zu Wasser geht, bis er zerbricht. Derartigen Leuten wird ihr unsauberes Handwerk gar bald gelegt, besonders wenn man Belohnungen für die Aufdeckung solcher Machenschaften aussetzt. Ihre Thätigkeit kann sich nur auf einen bestimmten Punkt oder eine bestimmte Linie erstrecken, und man wird diesen Thätigkeitsbereich schon gar bald annähernd feststellen können, wenn die Thäter vielleicht auch erst nach geraumer Zeit ertappt werden. Viel grösser halte ich die Zahl und Bedeutung der versteckten Diebstähle, der bewussten oder unbewussten Verschleppung von Gütern in Privatbesitz, der betrügerischen oder unachtsamen Auslieferung von Gütern, das Abrollen durch fremde Fuhrleute, mit oder ohne Absicht, die vielen Fälle von Unterschiebung falscher Frachtbriefe usw. Dagegen helfen weder Schlösser noch Plomben.

Warum also gegen ein verhältnissmässig geringes Uebel so ausserordentliche Mittel anwenden? Die Schlösser haben ja, wie oben gezeigt wurde, unter Umständen auch ihr Gutes als

vorübergehendes Schreckmittel zur Verwendung an irgend einer Stelle, wo es gerade nicht mit rechten Dingen zugeht. Aber ihre ausschliessliche Verwendung als Wagenverschluss wäre, däucht mir, ein Rückschritt. R. B.

Schlusswort der Schriftleitung.

Wir geben der vorstehenden, uns von geschätzter Seite zugehenden etwas scharfen Kritik des von Herrn Inspektor Weill gemachten Vorschlages Raum, weil wir die ganze Frage für durchaus erörterungswürdig halten und weil auch der Einsender dieser Kritik ein Fachmann von praktischer Erfahrung ist. Uns scheint er aber doch nicht genügend berücksichtigt zu haben, dass die technischen Fortschritte in der Anfertigung von Kunstschlössern jetzt einen Wagenverschluss gestatten, der eben von den so lebhaft geschilderten Mängeln der alten Vorhängeschlösser frei ist. Das Plombirungsverfahren ist gewiss nicht geeignet, eine wirkliche Sicherung gegen Diebstahl zu gewähren, es kostet aber auch vor allem viel Zeit und Kräfte. Ein Vorschlag zu seiner Beseitigung verdient daher u. E. sehr wohl eine praktische Erprobung.

Nachrichten.

Deutschland.

— Ueber das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit einer Gewichtsverminderung vorgefundenen Gepäckstücken und Gütern hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten am 29. Dezember v. J. eine sehr dankenswerthe Verfügung erlassen, die auf diesem auch in dieser Zeitung so nachdrücklich als verbesserungsbedürftig bezeichneten Gebiete sehr werthvolle Aenderungen betrifft, die den Hauptübelständen abzuhelfen geeignet sind. Wir lassen die bedeutsame Verfügung nun in ihrem wesentlichen Wortlaut folgen: „Das gegenwärtig bestehende Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden und überzähligen Gütern hat zu einem unverhältnissmässig grossen und theilweise unnützen Schreibwerk geführt. Es soll daher innerhalb der preussischen Staatsbahnen versuchsweise eine Neuregelung dieses Dienstzweiges herbeigeführt werden.

Das Hauptgewicht muss darauf gelegt werden, so bald und so schnell als möglich den Bestimmungsort überzähliger Gepäckstücke und Güter zu ermitteln und sie ihrer richtigen Adresse zuzuführen. Um dies zu erreichen, ist zunächst erforderlich, dass auf eine deutliche und dauerhafte Bezeichnung der Güter und zwar auch mit der Bestimmungsstation hingewirkt, auch bahnseitig die Bezettelung ordnungsmässig bewirkt wird. Die Unterbringung der überzähligen Stücke selbst ist ferner mit einer durchgreifenden Ordnung der Schuppenrevisionen sicher zu stellen.

Nachforschungen nach fehlenden Gütern sind von vornherein im allgemeinen zwecklos, da in der Mehrzahl der Fälle das an anderer Stelle überzählige Gut auf Grund der Bezettelung oder sonstiger Merkmale — nöthigenfalls nach Rückfrage bei der Versandstation — der Bestimmungsstation übersandt wird, in allen anderen Fällen aber, wo dies nicht möglich ist, ein Anhalt dafür, wohin das Gut verschleppt sein kann, in der Regel fehlt, zumal auf den Umladestationen Listen über die umgeladenen Güter nicht mehr geführt werden. Es wird sich daher empfehlen, Nachforschungen nur dann anzustellen, wenn nach der Bedeutung der Sache — u. a. allgemein bei Gepäck — oder aus sonstigen Gründen ein besonderer Anlass hierfür gegeben oder nach Lage der Sache von einer unverzüglichen Nachforschung ein schneller Erfolg zu erwarten ist, im übrigen aber die Güter, die innerhalb einer bestimmten Frist auf der Bestimmungsstation nicht eingegangen oder dieser nicht als gefunden gemeldet sind, lediglich der Kontrol- oder Ausgleichstelle zu melden. Eine gleichzeitige Mittheilung an die Versandstation ist behufs Benachrichtigung des Versenders erforderlich. Ferner kann auch die Rückmeldung überzähliger Güter, die jetzt vielfach über das Bedürfniss hinausgeht, erheblich eingeschränkt werden. Um den Ausgleich fehlender und überzähliger Gepäckstücke und Güter durch die Ausgleichstelle zu beschleunigen, sind überzählige Sendungen, deren Hingehörigkeit nicht alsbald nach ihrer Auffindung festgestellt werden kann, von den Dienststellen sofort zu melden.

Zunächst soll für den ganzen Staatsbahnbereich versuchsweise eine gemeinsame Centralstelle errichtet werden, an die alle Meldungen über fehlende und überzählige Gepäckstücke und Güter sowie die Erledigungsanzeigen der Dienststellen einzusenden sind. Die Geschäfte dieser Centralstelle werden dem Verkehrsbüro der königlichen Eisenbahndirektion in Berlin unter der Firma ‚Güterausgleichstelle der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen in Berlin' übertragen. Letztere hat den Ausgleich auf Grund der vorliegenden Meldungen und nöthigenfalls der Angaben in dem der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen beigegebenen Anzeiger herbeizuführen und die Aufnahme der dann noch überzähligen Stücke in diesen Anzeiger zu veranlassen. Den grösseren Abfertigungsstellen ist der Anzeiger zur Durchsicht zu überweisen. Geeignetenfalls können die Anzeiger von diesen Dienststellen, wie dies jetzt zum Theil schon geschieht, bei den benachbarten kleineren Stationen zu demselben Zwecke in Umlauf gesetzt werden. Von der Benutzung der Amtsblätter zur Veröffentlichung fehlender und überzähliger Güter ist abzusehen.

Ein nach vorstehenden Gesichtspunkten von der königlichen Eisenbahndirektion in Köln aufgestellter Entwurf einer Dienstanweisung ist von den an der rheinischen Nachbarkonferenz betheiligten Eisenbahndirektionen und den königlichen Eisenbahndirektionen in Altona und Breslau berathen worden. Es haben hierin auch die bisherigen Bestimmungen über das Feststellungs- und Meldeverfahren bei Beschädigungen und Gewichtsverminderungen unter theilweiser Aenderung und Ergänzung Berücksichtigung gefunden. Zur Verminderung des Schreibwerkes ist u. a. vorgesehen, dass Thatbestandsaufnahmen, die kleinere Schäden und anscheinend Wiegefehler betreffen, zunächst bei der Abfertigungsstelle verbleiben, sofern nach dem pflichtmässigen Ermessen des Vorstandes der letzteren eine Reklamation nicht zu erwarten ist. Um indessen einer Nachlässigkeit der Dienststellen in der Feststellung der Schäden vorzubeugen, sind die bei diesen befindlichen Thatbestandsaufnahmen von den Revisionsbeamten gelegentlich sonstiger Dienstgeschäfte einer häufigeren Durchsicht und Prüfung zu unterziehen.

Die Meldungen über fehlende und beschädigte Güter — über letztere, soweit sie nicht auf der Versandstation zurückgehalten werden — sind künftig ausschliesslich von der Bestimmungsstation in die Meldebücher einzutragen und zur Vorlage zu bringen."

Die Verfügung des Ministers geht dann auf Einzelheiten des Dienstanweisungsentwurfes ein und beauftragt die Eisenbahndirektion in Köln mit der Festsetzung der Dienstanweisung unter Berücksichtigung der gemachten Bemerkungen und unter sorgfältiger Nachprüfung der Fassung. Als Tag der Einführung des neuen Verfahrens ist der 1. März 1901 bestimmt.

Den von den preussisch-hessischen Eisenbahnen umschlossenen Staats- und Privateisenbahnen soll die königliche Eisenbahndirektion in Köln von dem beabsichtigten Versuche mit dem Ersuchen Mittheilung machen, sich ihm anzuschliessen. Zum 1. Oktober 1901 sieht der Minister einem Berichte der königlichen Eisenbahndirektionen entgegen, wie sich die Einrichtung bewährt hat, welche Aenderungen und Ergänzungen der Dienstanweisung sich empfehlen möchten und welche Eisenbahnverwaltungen sich der Einrichtung angeschlossen haben.

Schliesslich macht der Minister noch darauf aufmerksam, dass zur thunlichsten Verminderung der Unregelmässigkeiten bei der Verladung und Umladung der Stückgüter in verschiedenen Direktionsbezirken Versuche mit einem Verfahren gemacht worden sind, welches darauf beruht, die Güter und Begleitpapiere zusammen in den Wagen zu bringen und dadurch eine Trennung beider zu verhüten, auch ausser dem Zusammenbleiben von Papier und Gut nachträglich die Verladung im richtigen Wagen zu prüfen. Die Versuche haben theilweise zu einem recht befriedigenden Ergebniss geführt, z. B. schätzt die Verkehrsinspektion in Frankfurt a/M. die Verminderung des Schreibwerkes in Hanau zufolge dieser Einrichtung auf 95 %. Ein Bericht der Eisenbahndirektion Köln über die in ihrem Bezirke gemachten Versuche wird den Direktionen mit dem Veranlassen zugefertigt, zu prüfen, ob und wo sich eine Einführung dieses oder eines ähnlichen Verfahrens empfiehlt. Bei Vorlage des zum 1. Oktober 1901 zu erstattenden Berichts will der Minister über die angestellten Versuche und die hierbei gewonnenen Erfahrungen einer Aeusserung entgegensehen.

— Verwendung der formlos geprüften Bahnpolizeibeamten. Zur Beseitigung von Zweifeln hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die nachgeordneten Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam gemacht, dass die gemäss den Bestimmungen des Bundesrathes über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten nach Zurücklegung der vorgeschriebenen Probezeit vom Inspektionsvorstande oder, soweit der Bahnhofsdienst in Betracht kommt, von dem Vorsitzenden und dem Betriebsbeamten der Prüfungskommission für Eisenbahnassistenten formlos geprüften Bediensteten nicht nur auf Neben-, sondern auch auf Hauptbahnstrecken in der Stellung, für die sie die Prüfung abgelegt haben, ebenso unbeschränkt verwendet werden können, wie die nach den Vorschriften der Prüfungsordnung förmlich Geprüften. Selbstredend sind unter den förmlich oder formlos geprüften Bediensteten für die schwierigeren Aufgaben stets die besser befähigten auszuwählen.

— **Lesestoff für Aufenthaltsräume.** Für die Aufenthaltsräume des Fahrpersonals auf allen grösseren Bahnhöfen im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Berlin ist Lesestoff zur Unterhaltung beschafft worden. Die Direktion theilt dies ihren Dienststellen mit dem Auftrage mit, die dort demnächst eingehenden, in einem besonderen Bücherverzeichniss aufgeführten Bücher in dem Aufenthaltsraume frei auszulegen und, wenn mehrere örtlich getrennte Räume vorhanden sind, nach dem Ermessen des Dienstvorstehers auf diese zu vertheilen und innerhalb einer Frist zu wechseln. Die Dienststellen haben darauf zu achten, dass die Bücher schonend behandelt und sauber gehalten werden. Eine Auswechselung der den Dienststellen überwiesenen Bücher bleibt vorbehalten. Ausser den gebundenen und nummerirten Büchern werden noch einige geheftete, nicht ganz vollständige Zeitschriften zur Vertheilung gelangen. Bis zum 1. März 1901 ist zu berichten, wie die Einrichtung sich bewährt hat und ob die Bücher von den Bediensteten fleissig benutzt worden sind.

— **Eisenbahnunfall auf Station Brefeld.** Nach amtlicher Meldung liefen am 4. d. Mts. früh gegen 7 Uhr fünf beladene Kohlenwagen eines Güterzuges von Station Merchweiler nach Station Brefeld (Fischbachbahn) zurück und stiessen auf einen dort haltenden Personenzug auf. 25 Personen sind leicht verletzt. Der Personenverkehr ist nicht gestört.

— **Tarifanzeiger für den Direktionsbezirk Frankfurt a/M.** Vom Beginne des Kalenderjahres 1901 ab wird für den Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. ein besonderer Tarifanzeiger herausgegeben. In denselben werden alle Verfügungen der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., soweit sie auch für das Publikum von Interesse sind, aufgenommen, welche die Einführung, Abänderung, Ergänzung und Aufhebung der Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr, Thier- und Güterverkehr betreffen und nicht sofort durch Tarifnachtrag zur Durchführung gebracht werden; ferner die Fahrpreisermässigungen und Frachtvergünstigungen für besondere Fälle.

Der Tarifanzeiger erhält die folgende Eintheilung: Personen- und Gepäckverkehr (auch für Leichen und Fahrzeuge), Thierverkehr, Güterverkehr.

Innerhalb dieser drei Abtheilungen erhalten die einzelnen Verfügungen je eine Ueberschrift (mit fortlaufender Nummerirung), welche die Bezeichnung der Tarife oder der Sache kurz wiedergibt. Ferner wird jeder Verfügung die Geschäftsnummer und dahinter in Klammer in Bruchform die Nummer und der Jahrgang des Tarifanzeigers beigedruckt (z. B. 13/01). Der Tarifanzeiger wird in Tarifformat einseitig gedruckt, so dass er durch Zerschneiden aufgelöst werden kann. Der hierzu geeignete Theil der Verfügungen wird so gefasst werden, dass ein satzweises Aufkleben an den betreffenden Stellen der Tarife durchführbar ist.

Da die Kenntniss der durch den Tarifanzeiger an die Dienststellen erlassenen Verfügungen vielen Verkehrsinteressenten erwünscht sein wird, namentlich auch den Käufern und Abonnenten von Tarifen, so ist beabsichtigt, den Tarifanzeiger, welchem gegebenenfalls ein Anzeigeblatt mit Geschäftsanzeigen beigegeben werden soll, allen Interessenten im Wege des Abonnements zugänglich zu machen.

Es werden nur ganzjährige Abonnements zugelassen, die im Laufe des Jahres neu hinzutretenden Abonnenten können die zurückliegenden Nummern nur insoweit erhalten, als noch verfügbare Abdrücke vorhanden sind. Der Tarifanzeiger erscheint nach Bedarf, in der Regel wöchentlich ein Mal. Der Jahres-Bezugspreis beträgt 6 ℳ (Selbstkosten) und ist im voraus zahlbar.

— **Betriebsübernahme der Lokalbahn Lam - Kötzting.** Am 1. d. Mts. ist der Betrieb dieser 17,75 km langen Lokalbahn von den bayerischen Staatseisenbahnen für Rechnung der Eigenthümerin, Aktiengesellschaft Lokalbahn Lam-Kötzting in Lam, wieder übernommen worden. Die Oberleitung des Betriebes und der Verwaltung der Bahnlinie liegt dem Oberbahnamt Weiden ob. Die bayerischen Staatsbahnen haben bekanntlich schon früher den Betrieb dieser Lokalbahn geführt, und zwar von deren Eröffnung (1. August 1893) ab bis Ende September 1897, von welchem Zeitpunkte an die Lokalbahngesellschaft den Betrieb selbst übernahm.

— **Genehmigung elektrischer Strassenbahnen in Sachsen.** Ueber die öffentlich-rechtlichen Beziehungen der Strassenbahnunternehmungen im Königreich Sachsen brachten wir in Nr. 75 Jahrg. 1900 d. Ztg. einen längeren Aufsatz, in dem wir die verordnungsmässige Regelung der betr. Rechtsverhältnisse dringend empfahlen. Wie wir der Nr. 1 der „Deutsch. Strassenb.- und Kleinb.-Ztg.“ entnehmen, ist seitens des königlich sächsischen Ministeriums des Innern ein weiterer Schritt in dieser Richtung geschehen, indem durch eine den betheiligten Behörden zugegangene ministerielle Verordnung im wesentlichen folgendes bestimmt ist:

„Die Regierung will die den Gemeinden im allgemeinen hinsichtlich der Zulassung öffentlicher Verkehrsunternehmungen auf ihren Strassen innerhalb ihres Selbstverwaltungsbereiches zustehende Verfügungsfreiheit nicht beschränken. Sie geht andererseits aber auch davon aus, dass es sich bei der Hergabe öffentlicher Strassen zu einem dem allgemeinen Interesse dienenden Verkehrsunternehmen und der örtlichen Regelung der hiermit zusammenhängenden Verhältnisse nicht um eine privatwirthschaftliche Thätigkeit der Gemeinden, sondern um die Handhabung öffentlich-rechtlicher Befugnisse und Obliegenheiten handelt, welche theils aus dem an den betreffenden Strassen bestehenden öffentlichen Eigenthume, theils aus der den Gemeinden kraft staatlicher Delegation übertragenen Polizeigewalt fliessen. In beiderlei Hinsicht unterstehen die Gemeindebehörden der staatlichen Oberaufsicht; ihre hierauf bezüglichen Entschliessungen und Verfügungen sind Verwaltungsakte, die von den Betheiligten, soweit sie sich ihnen nicht unterwerfen wollen, im geordneten Rechtsmittelwege angefochten werden können. Soweit es sich aber um vertragsmässige Regelung solcher Beziehungen handelt, darf solche ebenfalls nicht ausschliesslich vom Standpunkt kommunlicher Vermögensinteressen aus, sondern sie muss nach den Grundsätzen der öffentlichen Verwaltung, die zugleich die mit dem Unternehmen verbundenen Gemeininteressen zu berücksichtigen hat, erfolgen. Die den Unternehmern auferlegten Vertragsbedingungen müssen daher angemessene sein, d. h. dem Zwecke des Unternehmens, dem dadurch zu befriedigenden öffentlichen Bedürfnisse und auch dem allgemeinen Staatsinteresse entsprechen.“

Namentlich aber wird den Gemeinden in ihrem eigenen Interesse empfohlen, die bezüglichen Verträge, auch soweit sie nicht aufsichtsbehördlicher Genehmigung bedürfen, vor dem endgültigen Abschlusse durch die vorgesetzte Aufsichtsbehörde zur Kenntniss des Ministeriums zu bringen, damit nicht die Konzessionirung des Unternehmens wegen des Inhaltes solcher Verträge beanstandet oder gänzlich versagt werden muss, oder, soweit das nicht geschehen ist, aus der Nichtübereinstimmung der staatlichen Vertragsbedingungen mit den Vertragsbestimmungen der Gemeinden unklare Verhältnisse und Schwierigkeiten entstehen.

— **Mainkanalisirung.** Die städtischen Behörden zu Hanau sind kürzlich von den Ministern der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen und für Handel und Gewerbe veranlasst worden, sich im Hinblick auf die Fortsetzung der Mainkanalisirung von Offenbach nach Hanau und Aschaffenburg über die Frage der Anlegung eines Sicherheitshafens und der Herstellung eines Eisenbahnanschlusses des anzulegenden Hafens an den Hanauer Ostbahnhof schlüssig zu werden. Von der Erfüllung dieser Forderungen macht die preussische Staatsregierung den Vollzug des auf das Kanalisirungswerk bezüglichen Staatsvertrages mit Bayern und Hessen abhängig. Die Hanauer Handelskammer hat sich infolge dessen erneut mit der Frage beschäftigt und die Einzelheiten erörtert. Von diesen ist folgendes von Interesse: Für den Staatsvertrag mit Bayern und Hessen sind die technischen Vorfragen erledigt, die Pläne sind festgestellt und der Abschluss des Vertrages ist, vorbehaltlich zustimmender Beschlüsse der städtischen Behörden Hanaus betreffs jener Leistungen, im Laufe des Winters zu gewärtigen. Auch die Erledigung der finanziellen Fragen ist so weit gediehen, dass dem preussischen Landtage eine Vorlage unterbreitet werden kann. Durch die Kanalisirung soll die Stauhöhe über den normal niedrigen Wasserstand des Hanauer Pegels (0,10 m) um 1,70 m erhöht werden, so dass die Stauhöhe 1,80 m betragen wird. Es ist mit einer Schiffstiefe von etwa 2,30 m (Rheinschiffe, namentlich grosse Kohlenschiffe) zu rechnen, so dass die Hafentiefe auf etwa 4,50 m zu berechnen ist. Für die zu erwartenden Verkehrsverhältnisse in Hanau ist als nothwendig zu erachten, dass in dem Hafen sechs Schiffe am Ufer anlegen können. Soll das Hafenufer Raum für sechs Schiffe bieten, die je drei rechts und links anlegen werden, so ergibt sich eine Hafenlänge von 280 - 300 m und eine Breite (am Wasserspiegel) von 60 m, so dass im ganzen erforderlichenfalls 10 – 12 Schiffe Unterkunft finden können. Die Kosten der Kanalisirung von Offenbach bis Hanau werden sich, auf das Kilometer berechnet, voraussichtlich etwas höher stellen, als für die Kanalisirung der Strecke Mainz-Frankfurt, da eine Aenderung und Verbesserung der Schleusenanlagen vorgesehen ist. Die Gesammtkosten werden sich voraussichtlich auf rund 3 500 000 ℳ für Preussen stellen. Die Wasserverhältnisse sind derart günstig, dass ein Wasserüberfluss vorhanden sein wird; der normale Zufluss beträgt 40 cbm in der Sekunde. Von der Handelskammer wird als nothwendig betont, dass auch Vorsorge für die Errichtung einer zollfreien Niederlage in ausreichendem Maasse getroffen und dass dort Einrichtung für die Abfertigung zollpflichtiger, zu Schiff einlaufender Güter vorgesehen, ebenso, dass Raum für Lagerung von Gütern des freien Verkehrs geschaffen werde.

Die Handelskammer beabsichtigt bei der Stadt einen Antrag auf Errichtung eines auf 300 000 ℳ zu veranschlagenden Lagerhauses zu stellen und mit der Bahnverwaltung wegen Verwaltung der Hafenbahn, wegen Einstellung direkter Tarife für Hanau Hafen und wegen Gleichstellung der Hanauer Bahnhöfe zu unterhandeln, so dass z. B. der gleiche Satz für die Ueberfuhr von Hanau Hafen nach Hanau Ost, Hanau West nach Hanau Nord sowie umgekehrt gelten würde. Der Umschlagsverkehr werde später für Hanau in derselben Weise wie jetzt für Frankfurt zu begünstigen sein.

Die städtischen Behörden Hanaus haben vorläufig 10 000 ℳ zur Aufstellung eines Hafenprojekts bewilligt und mit der Ausführung den Regierungsbaumeister Landsberg in Frankfurt a/M. beauftragt. Nach oberflächlicher Schätzung werden die nackten Hafenanlagekosten — ohne Geländekosten — etwa 400 000 ℳ betragen, während nach dem früheren Projekt 2 250 000 ℳ vorgesehen waren.

— **Gefahren im Verkehr der Berliner Strassenbahnen.** Die für das Jahr 1900 abgeschlossene Statistik der im Betriebe der Berliner Strassenbahnen vorgekommenen Unfälle soll ergeben, dass im vergangenen Jahre 23 Todesfälle und 138 schwere Unfälle zu verzeichnen waren, während im Jahre 1899 die Zahl der Getödteten nur 15 betrug. Durch die fortwährende Häufung der Unfälle auf den elektrischen Strassenbahnen Berlins ist die Aufmerksamkeit der Behörden und des Publikums in letzter Zeit wieder verstärkt auf die Frage der Schutzvorrichtungen an Strassenbahnen gelenkt worden, der auch wir fortgesetzt unsere Aufmerksamkeit zuwenden. (Wir werden in nächster Nummer den Vorschlag zu einem Schutzsignal bringen.) Es werden z. Zt. den „Berl. N. N." zufolge Versuche mit zwei Probewagen beabsichtigt, die mit einer Schutzvorrichtung nach dem System des dänischen Ingeniörs Keifler versehen sind, das sich in Kopenhagen bewährt haben soll. Die Vorrichtung besteht aus einem Tastgitter, das an der Vorderwand des Perrons angebracht ist und mittelst Hebeln den zu Fall kommenden Körper auf ein Polsterblech befördert. Vorläufig sind zwei Wagen mit dieser Art Schutzvorrichtung versehen, und die Gesellschaft hofft, sie innerhalb einer Woche in den Verkehr einstellen zu können. Ein anderer Wagen wird mit der Vorrichtung eines hiesigen Ingeniörs Rossel versehen. Sie läuft, dem „B. Tgbl." zufolge, in der Verlängerung des Perrons vor dem Wagen her, reicht bis auf die Schienen und ist mit Federn und Rollen zur Beiseiteschiebung des Körpers versehen. Im übrigen gedenkt man, eingehende Versuche mit drei amerikanischen Systemen zu machen, die drüben schon seit längerer Zeit in Gebrauch sind. Sie sind unter dem Namen Providence Fender, St. Louis Car- und Hunter Fender bekannt, und die Sicherheit besteht in der Hauptsache aus einem vor dem Vorderperron befindlichen Drahtnetz. Bisher waren die Strassenbahnwagen nur mit sogenannten „Räumern" versehen, die aber keineswegs als Schutzvorrichtungen gelten können und nur in seltenen Fällen ein Unglück verhütet haben. Wenn wirklich die Absicht besteht, durch Vorschriften über Minderung der Fahrgeschwindigkeit die Gefahren zu mindern, so glauben wir nicht, dass man damit eine Wurzel des Uebels packt. Auch Schutzvorrichtungen werden nicht genügend Abhilfe schaffen können. Wir pflichten vielmehr der „B. B.-Ztg." bei, welche folgendes ausführt: „Nach aller Sachverständigen Meinung liegt die erste Gefahrenquelle im Berliner Strassenverkehr nicht im Mangel an Schutzvorrichtungen, nicht am Betrieb der Strassenbahn, nicht an der Unfähigkeit der Fahrer, sondern in der Ueberlastung der Hauptstrassenzüge, die ohne jede Rücksicht auf die immer zunehmende Verkehrssteigerung vorgenommen worden ist. An dieser Ueberlastung ist die Grosse Strassenbahn keineswegs allein schuld. Wenn man das Uebel wirklich heilen will, darf man das nicht ausser Acht lassen. Schon im Jahre 1899 wurden von den Strassenbahnen und öffentlichen Fuhrwerken — von Droschken und privaten Fuhrwerken ganz abgesehen, über deren Verkehr es eine Kontrole gar nicht gibt — über 300 000 000 Personen befördert. Im Jahre 1900 dürfte die Zahl um eine weitere halbe Million gestiegen sein. Der Verkehr von London, das in seine City Strassenbahnen überhaupt nicht hineinlässt, wurde schon vor einem Jahrzehnt an bestimmten verkehrsreichen Stellen in Berlin nicht allein erreicht, sondern übertroffen. An der Ecke der Linden und der Friedrichstrasse verkehrten 1891 13 479 Fuhrwerke und 120 016 Fussgänger in 16 Stunden, am Potsdamer Platz 17 368 und 87 266, das macht auf die Stunde 1 085,5 Fuhrwerke für den Potsdamer Platz. In Holborn Bars verkehrten am 11. Februar 1890 14 301 Fuhrwerke und 59 455 Fussgänger in 10 Stunden, das macht auf die Stunde 1 430,1 Fuhrwerke. Das war 1890/91. Rechnet man Fuhrwerke und Fussgänger bei der grössten Verkehrsdichtigkeit zusammen, so hatte Caddlers Hall 115 530 in 10 Stunden, das macht auf die Stunde 11 553,0, Linden und Friedrichstrassen-Ecke 133 595 in 16 Stunden, macht auf die Stunde 8 350,0. Dabei ist an dieser Ecke, man kann wohl sagen glücklicherweise, kein Strassenbahnverkehr. In dem letzten Jahrzehnt aber hat sich der Strassenverkehr so mächtig gesteigert, dass heute der Potsdamer Platz, der Spittelmarkt, der Alexanderplatz, die Lindenecke Verkehrsziffern aufweisen, die weit über London hinaus sind. Und dieser gewaltige Verkehr vollzieht sich nicht etwa auf über das gesammte Strassennetz vertheilten Strängen, nein, es gehen Strangbündel bis zu gewaltiger Stärke durch einzelne Strassenzüge. Wenn man graphische Darstellungen unseres Verkehres veröffentlicht, so würde man erstaunen, welche Dichtigkeit der Verkehr an einzelnen Stellen aufweist, welche Gefahren er damit heraufbeschwört. Kurz, wenn etwas geschehen soll, was dauernd der Berliner Verkehrsmisere abhilft, was die Opfer an Zahl und die Schwere der Unfälle gleichzeitig mindert, so müssen die zusammentretenden Fachleute energisch eine Entlastung der Strassen von den Strassenbahnen, die vor allem den Verkehr so verwickelt gestalten, verlangen. Diese Belastung steigert auch die Fahrgeschwindigkeit auf jenem Theil der Linien, der weniger belastet ist, d. h. in den Aussenstadttheilen. Soll diese Geschwindigkeit nun abgemindert werden, so wird entweder in den belasteten Strassentheilen schneller gefahren und das Uebel gesteigert oder die Bahn verliert den Charakter eines brauchbaren Verkehrsmittels überhaupt."

— **Geheimer Regierungsrath Alexander Menne** †. In dem am 16. November v. J. verstorbenen Geheimen Regierungsrath a. D. Alexander Menne verlor die Fachwelt abermals einen namhaften Vertreter der älteren Eisenbahnschule. Menne war am 20. August 1827 in Olpe in Westfalen geboren, verbrachte indessen die erste Jugend im Siegerlande. Er hat seine Studien auf der Bauakademie in Berlin gemacht; im Jahre 1852 bestand er die Bauführerprüfung, vier Jahre später die Baumeisterprüfung. Die Zwischenzeit ist ausgefüllt mit Arbeiten eines Kreisbaubeamten, Chaussee- und Stromregulirungsarbeiten. Mit der Baumeisterprüfung beginnt für Menne die eigentliche und ausschliessliche Eisenbahnlaufbahn, und zwar durch eine umfassende Thätigkeit bei der Deutz-Giessener Bahn in den Jahren 1856–61. Seine Bewährung bei schwierigen Tunnelarbeiten an dieser Bahn führte zur Berufung nach Altenbeken, wo er den grossen Tunnel mit anschliessendem Bahnhof ausführte und damit seinen Ruf als Tunnelbaumeister begründete. In dieser Zeit knüpfte er auch engere Freundschaft mit dem Altmeister der Tunnelbaukunde, Rziha, der zur selben Zeit im Braunschweigischen thätig war. Nacheinander als Eisenbahnbaumeister in Höxter, als kommissarischer Betriebsinspektor in Münster thätig, ward er 1865 in das technische Büro des Handelsministeriums in Berlin berufen, wo er 1866 zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor befördert wurde. Nach Ausbruch des preussisch-österreichischen Krieges entsandte ihn die Regierung nach Cassel zur Verwaltung der Eisenbahnen im Kurfürstenthum Hessen; nach Beendigung des Krieges finden wir ihn auf der Bauakademie in Berlin Vorlesungen über Eisenbahnwesen halten. 1868 trat er aus dem Staatsdienst aus, einer Berufung der rheinischen Bahn folgend, für die er eine ausserordentlich reiche Thätigkeit als oberster Bauleiter bei einer grossen Zahl wichtiger Eisenbahnen entfaltete, beginnend mit der Eifelbahn Call-Trier, die, vor dem französischen Kriege zwar noch nicht betriebsfähig hergestellt, späterhin für Gefangenentransporte und zur Rückbeförderung des siegreichen Heeres nützliche Dienste that. Während des Feldzuges selbst erwarb sich Menne als Chef der Feldeisenbahnabtheilung Nr. 4 hervorragende Verdienste; mit Dircksen, dem Chef der Feldeisenbahnabtheilung Nr. 1, baute er die Bahn von Remilly nach Pont à Mousson zur Umgehung von Metz, was ihm die Beförderung zum Baurath eintrug. Von den übrigen Bahnbauten Menne's seien genannt: Kalscheuren-Euskirchen, Andernach-Mayen, Rehmagen-Ahrweiler, Bonn-Euskirchen, Düsseldorf-Dortmund (rheinische Linie über Mettmann).

Mit der rheinischen Bahn wurde auch Menne verstaatlicht; er wurde 1880 mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Abtheilungsdirigenten in der Direktion der rheinischen Bahn betraut und 1882 mit dem Dienstalter von 1872 zum Regierungs- und Baurath ernannt. Als Mitglied der Eisenbahndirektion Köln rechtsrheinisch führte er den schon früher von ihm entworfenen Bau der Westerwaldbahn durch, eine der schwierigsten Bauausführungen, die je eine Nebenbahn erfordert hat. Als Direktor des Betriebsamts Neuwied leitete er später den Bau der Linien der Oberwesterwaldbahn und im Anschluss hieran die schwierige Höherlegung der rechtsrheinischen Strecke Troisdorf-Ehrenbreitstein. Nach Beförderung zum Geheimen Regierungsrath wurde Menne auf seinen Wunsch zum Direktor des Betriebsamts Hannover-Altenbeken mit dem Sitz in Hannover ernannt und trat bei Neuregelung des Eisenbahnwesens 1895 in den Ruhestand, wobei ihm der Rothe Adlerorden III. Klasse mit der Schleife verliehen wurde. Den Lebensabend verbrachte er in Berlin.

Mit Menne ist eine vornehme Persönlichkeit aus dem Leben geschieden, gleich hoch verehrt als Mensch wie als Fachmann. Im Gedächtniss derer, die dienstlich mit ihm zu thun hatten, hat er sich durch seine trefflichen persönlichen Eigenschaften, seine Liebenswürdigkeit, seinen Gerechtigkeitssinn, nicht

minder seine fachliche Tüchtigkeit und seine rastlose Schaffensfreudigkeit zeitlebens einen Platz gesichert. Die Wissenschaft wird ihn stets mit vollen Ehren nennen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Lokalbahnaktion in Böhmen.** Der böhmische Landtag hat in der letzten, im Monat Dezember v. J. abgehaltenen Tagung die Anträge seiner Eisenbahnkommissionen über das Lokalbahnprogramm des nächsten Jahres in Berathung gezogen und hierüber Beschluss gefasst. Zunächst wurde der Landesausschuss ermächtigt, einer Anzahl von Lokalbahnen (Raudnitz - Hospozin, Wotitz - Selcan, Taus - Tachau, Laun-Rakonitz) Unterstützungen aus Landesmitteln theils im Wege von Vorschüssen, theils durch Uebernahme von Stammaktien zu gewähren. Bezüglich der Förderung von noch nicht sichergestellten Lokalbahnprojekten im Wege weiterer Verhandlungen beschloss der Landtag, den Landesausschuss zu beauftragen, vorerst mit der Regierung und den Interessenten wegen Zuwendung von Staatsunterstützungen für einige Lokalbahnen zu verhandeln (so z. B. für die Bahnen von Weckelsdorf nach Trautenau, von Böhmisch-Leipa nach Steinschönau, von Sudomer nach Alt-Paka, von Daudleb nach Wamberg und Rokitnitz usw.). Der Landesausschuss wurde ferner aufgefordert, mit thunlichster Beschleunigung Erhebungen betreffs Herstellung einer Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von der Station Schwadowitz nach Eipel, ferner einer Bahn niederer Ordnung von Arnau nach Königinhof zu pflegen sowie das Projekt der Lokalbahn von Jenschowitz nach Melnik einer eingehenden Prüfung zu unterziehen.

— **Statistik der österreichischen Eisenbahnen.** In den letzten Tagen des abgelaufenen Jahres ist, wie verlautet, die Statistik der österreichischen Eisenbahnen für das Jahr 1899 zur Vollendung gelangt, nachdem im Mai des Jahres 1900 die Hauptergebnisse der Eisenbahnstatistik für das Jahr 1898 der Oeffentlichkeit übergeben worden waren. Es geht hieraus hervor, dass der Vorwurf, der Fortgang der eisenbahnstatistischen Arbeiten habe während des Bestandes der gemeinsamen österreichischen und ungarischen Eisenbahnstatistik durch das Verschulden Oesterreichs eine Verzögerung erfahren, der Richtigkeit entbehre.

— **Umbau des Reichenberger Bahnhofes.** Das Eisenbahnministerium hat das auf Grund des Ergebnisses der am 9. November v. J. in diesem Ministerium abgehaltenen Besprechung von der süd-norddeutschen Verbindungsbahn verfasste, im Rahmen des Gesammtplans für den Bahnhofumbau liegende Projekt für die vorläufige Einführung der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg bis in den Reichenberger Bahnhof zur Ausführung genehmigt. Hiermit erscheint auch die Frage der Beitragsleistung seitens der Aussig-Teplitzer Eisenbahn entschieden und dürfte mit den Bauarbeiten selbst seitens der süd-norddeutschen Verbindungsbahn alsbald begonnen werden.

— **Mühlkreisbahn.** Wie seiner Zeit berichtet wurde, hat die frühere Betriebspächterin der Mühlkreisbahn als Besitzerin von Prioritätsaktien dieser Bahn gegen die Rechtsgültigkeit jenes Theiles der Beschlüsse der letzten Generalversammlung, welcher sich auf die Einlösungsbedingungen der Bahn durch den Staat bezieht, beim Ministerium des Innern Protest erhoben und diese Beschlüsse überdies im Rechtswege angefochten, ist aber bisher in zwei Instanzen sachfällig geworden. Die genannte Firma hat sich indess nicht auf das Beschreiten des Rechtsweges beschränkt, sondern sie hat auch gegen den Erlass der Regierung, mit welchem dem erwähnten Generalversammlungsbeschlusse die Genehmigung ertheilt wurde, die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ergriffen. Diese Beschwerde ist nun, wie verlautet, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen worden. Die Zurückweisung wird damit begründet, dass der angefochtene Erlass keine Entscheidung im Sinne des Gesetzes vom 22. Oktober 1875 darstelle, sondern lediglich die Zustimmungserklärung der Staatsverwaltung im Sinne der Gesellschaftssatzungen zu dem auf Grund derselben gefassten Beschlusse der Generalversammlung enthalte, dass nach Artikel 224 H.-G.-B. die Rechte, welche den Aktionären in den Angelegenheiten der Gesellschaft zustehen, von der Gesammtheit der Aktionäre in der Generalversammlung ausgeübt werden, somit der Mehrheitsbeschluss der Generalversammlung als der Wille sämmtlicher Aktionäre erscheine, daher der einzelne Aktionär nicht berechtigt sei, wider einen solchen Beschluss beschwerdeführend aufzutreten, sondern lediglich berechtigt sei, sofern er sich durch den Beschluss in seinen Privatrechten verletzt erachtet, diese vor den ordentlichen Gerichten geltend zu machen. Die Uebernahme der Mühlkreisbahn in den Staatsbetrieb ist durch die Schritte der Betriebspächterin nicht aufgehalten worden, vielmehr thatsächlich im Oktober erfolgt.

— **Die Weihnachtsremunerationen bei den österreichischen Staatsbahnen.** In letzterer Zeit sind in der Oeffentlichkeit Beschwerden über den Vorgang bei Gewährung von Remunerationen an die Bediensteten der Staatseisenbahndirektion in Wien erhoben worden, wobei insbesondere darauf hingewiesen wurde, dass die Verkehrsbeamten, namentlich jene der Wiener Lokalstrecke, hierbei nicht berücksichtigt worden seien. Dem gegenüber wird von zuständiger Seite hervorgehoben, dass infolge der Regelung der Gehälter der Beamten und Diener der österreichischen Staatsbahnen mit der früher bestandenen Uebung, verschiedenen Klassen von Bediensteten allgemein und unterschiedslos am Jahresschlusse Remunerationen zu ertheilen, die gewissermaassen den Charakter von Gehaltszubussen an sich trugen, vollständig gebrochen worden sei. Seither (1899) werden Remunerationen nur ausnahmsweise als Anerkennung für besondere Erfolge und aussergewöhnliche Dienstleistungen ertheilt. Auf diesen Umstand wurden die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen gleich nach der Gehaltsregelung ausdrücklich aufmerksam gemacht und auch zu Beginn des abgelaufenen Jahres mittelst besonderer Erlasse davon in Kenntniss gesetzt, dass auf eine allgemeine Weihnachtsremunerirung nicht zu rechnen sei. Die den Staatsbahndirektionen zu Remunerationszwecken zugewiesenen Beträge haben für das Jahr 1900 eine bedeutende Einschränkung erfahren. Bei Vertheilung derselben sei streng nach dem vorbezeichneten Grundsatze vorgegangen worden, und habe auch das Ausmaass der Remunerationen eine Einschränkung erfahren müssen. Beim Betriebsdienste im Bereiche der Staatsbahndirektion Wien seien nur die Dienstvorstände der Bahnbetriebsämter und jene der Stationen in den Lokalstrecken, deren Dienstleistung eine besonders anstrengende und über das gewöhnliche Maass hinausreichende ist, von den zugetheilten Beamten, Unterbeamten und Dienern nur jene mit Remunerationen bedacht worden, welche einer besonders aufreibenden Dienstleistung mit ungünstiger Diensteintheilung oder mit grösserer körperlicher Anstrengung unterworfen waren. Was insbesondere die Verkehrsbeamten der Wiener Lokalstrecke und Wiener Hauptbahnhöfe anbelangt, so mussten diese ebenso wie die meisten Beamten in den übrigen Stationen von einer Remunerirung im Sinne obigen Grundsatzes ausgeschlossen bleiben, weil ihre Bezüge bei der Gehaltsregelung um durchschnittlich 400 Kr. aufgebessert worden seien, weil sie ferner im Bezuge des für Wien festgesetzten höheren Wohnungsgeldes stehen und ihnen eine günstigere Diensteintheilung (auf 12 stündigen Dienst folgt eine 24 stündige Ruhezeit) zu statten komme.

— **Frachten-Clearingbüro in Wien.** Der Verein „Kommunikation“ hat seiner Zeit im Einvernehmen mit der Speditörgenossenschaft die Anregung gegeben, dass die einen Frachtenkredit geniessenden Geschäftsfirmen in Wien Frankaturen und Baarvorschüsse mit den Bahnverwaltungen durch Vermittelung des Wiener Giro- und Kassenvereins abrechnen. Diese Anregung bildete den Gegenstand eingehender Berathungen im Schoosse der Bahnverwaltungen, und einigte man sich bei einer am 10. Dezember v. J. abgehaltenen Besprechung über die wesentlichsten Bedingungen, unter denen die Errichtung eines Frachten-Clearingbüros in Aussicht genommen werden könnte. Die näheren Bestimmungen sollen festgesetzt werden, sobald die Zustimmung der sämmtlichen betheiligten Bahnverwaltungen zu den Beschlüssen der erwähnten Besprechung vorliegen wird.

Nach diesen Beschlüssen ist die erste und wichtigste Voraussetzung für die Gewährung des Frachtkredits, dass von einer entweder schon bestehenden oder erst zu bildenden und von den Bahnverwaltungen anerkannten Körperschaft die Garantie für sämmtliche aus dieser Kreditgewährung erwachsenden Forderungen der Bahnen in der Weise übernommen wird, dass diese Körperschaft für alle gegen jeden einzelnen Theilnehmer an der gedachten Kreditirung erwachsenen Forderungen ohne Unterschied der Höhe haftet und nur rücksichtlich solcher Forderungen aus dieser Haftung tritt, die etwa nach dem Zeitpunkte entstehen sollten, zu welchem die erwähnte Körperschaft ihre Bürgschaft für den einzelnen Kreditnehmer ausdrücklich zurückzieht. Die Haftung der betreffenden Körperschaft hätte sich auch auf solche Forderungen zu erstrecken, die gegen den Kredittheilhaber aus der Stundung von Gebühren für Sendungen entstehen, welche der Kredittheilhaber als Bevollmächtigter oder Beauftragter dritter dieser Körperschaft nicht angehörender Personen aufgeliefert oder bezogen hat.

Die Kreditirung hätte sich rücksichtlich der angekommenen Güter nur auf jene Gebühren und Nachnahmen zu beziehen, welche bei der Ausfolgung der Frachtbriefe an die Parteien flüssig sind. Gebühren, welche nach Ausfolgung der Frachtbriefe erwachsen, sind dagegen stets baar zu bezahlen.

Die Theilhaber an der gedachten Kreditirung hätten die

den Eisenbahnverwaltungen aus dem neuen Abrechnungsverfahren erwachsenden Kosten zu vergüten.

— **Kohlenbedarf der Eisenbahnen.** Nach einer in der „Neuen freien Presse“ veröffentlichten Zusammenstellung verbrauchten die österreichischen Staatsbahnen und die grossen Privatbahnen (Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn, Staatseisenbahngesellschaft, Nordwestbahn und Buschtêhrader Bahn) im Jahre 1900 um 3 630 000 dz mehr Kohlen als im Jahre 1899. Der Aufwand hierfür stieg infolge der Kohlentheuerung um 7 390 000 Kr.; hiervon entfallen auf: die Staatsbahnen 2 800 000 Kronen, die Nordwestbahn 1 430 000 Kr., die Staatseisenbahngesellschaft 1 070 000 Kr., die Südbahn 1 050 000 Kr., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn 560 000 Kr., die Buschtêhrader Bahn 480 000 Kronen.

— **Anhängeschilder für Gepäckstücke.** Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat Vorsorge getroffen, dass in grösseren Stationen die Bahnhofwirthe sowie die Tabak- und Zeitungsverkäufer mit einer Bindschnur versehene Anhängeschilder aus Pappe an Reisende zum Zwecke der Einschreibung des Namens und der Adresse und Befestigung an den einzelnen Gepäckstücken verkaufen. Durch die Anbringung solcher Schilder an den Gepäckstücken wird die Möglichkeit geboten, etwa im Wagen von den Reisenden vergessene oder verschleppte Gepäckstücke ohne Verzug dem Eigenthümer zurückzustellen, und ist es daher lebhaft zu wünschen, dass die Verwendung derartiger Schilder sich allgemein einbürgere. Hinzugefügt wird, dass der Verkaufspreis der in Rede stehenden Schilder ein äusserst niedriger ist.

— **Die Erhöhung der Zuckertarife auf den Privatbahnen.** Infolge der am 1. Juli 1900 auf den österreichischen Staatsbahnen durchgeführten Erhöhung der Zuckertarife sind nunmehr auch auf den Linien der Nordwestbahn und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn für Raffinadezucker erhöhte Wagenladungstarife in Kraft getreten. Die Tarife sind hauptsächlich in jenen Relationen erhöht worden, rücksichtlich welcher Linien die österreichischen Staatsbahnen in Wettbewerb stehen.

— **Frankirungsmarken bei den österreichischen Staatsbahnen.** Seit 1. Januar d. J. können auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen mit der zum Preise vom 50 Hellern erhältlichen Frankirungsmarke nicht nur die im Tarife unter der Bezeichnung „Ermässigte Eilgüter“ angeführten Lebensmittel, sondern auch die dortselbst als „Besonders ermässigte Eilgüter“ bezeichneten und das nach dem gleichem Tarifsatze zu befördernde Packzeug im Gewichte bis 10 kg auf Entfernungen bis 400 km und im Gewichte bis 20 kg auf Entfernungen bis 200 km zur Beförderung aufgegeben werden.

— **Elektrische Bahnen in Oesterreich.** Die „Zeitschrift für Elektrotechnik“ in Wien bringt eine übersichtliche Darstellung des Standes der elektrischen Bahnen in Oesterreich in den Jahren 1899 und 1900. Danach waren in Oesterreich im Jahre 1899 17 elektrische Bahnen mit einer durchschnittlichen Betriebslänge von 105,9 km, im Jahre 1900 dagegen 22 Bahnen mit einer durchschnittlichen Betriebslänge von 179,6 km im Betriebe. Die im Betriebe stehenden elektrischen Bahnen haben theils die Normalspur, theils (11 Linien) die Spurweite von 1 m.

— **Jahrhundertwendefeier des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins.** Es war ein glücklicher Gedanke des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins, welcher mit seinen 6 000 Mitgliedern eine würdige Vertretung des Eisenbahnbeamtenstandes bildet, die Wende des Jahrhunderts, welches unter dem Zeichen des Verkehres stand, festlich zu begehen. Die Feier fand am 29. Dezember v. J. in Anwesenheit des Eisenbahnministers unter zahlreicher Betheiligung der Eisenbahnbeamtenschaft statt. Der mit lebhaftem Beifalle aufgenommenen, von dem Vereinspräsidenten gehaltenen Festrede folgte eine überaus sinnige, von der Festversammlung mit Begeisterung aufgenommene Kaiserhuldigung. In einer stürmisch begrüssten Ansprache würdigte der Eisenbahnminister die Bedeutung der Eisenbahnen als die charakteristische Erscheinung des 19. Jahrhunderts. Schliesslich wurden mehr als 150 Beamte, welche mindestens 25 Jahre im Eisenbahndienste stehen, durch Ueberreichung von Ehrendiplomen ausgezeichnet.

— **Die hundertste Lokomotive.** In der Wiener Maschinenfabrik der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft wurde am Sylvestertage des Jahres 1900 die innerhalb dieses Jahres erfolgte Fertigstellung von 100 Lokomotiven gefeiert. Die festlich geschmückte hundertste Lokomotive, eine schwere Eilzuglokomotive derselben Bauart, welche die Fabrik in Paris ausgestellt hatte und für welche sie mit dem grossen Preise ausgezeichnet wurde, begann, bejubelt von den die Gleise umstehenden Arbeitern und Bediensteten, ihre Fahrt im Fabrikhofe, erst geführt vom Fabrikleiter und dann von einem Werkmeister, welcher seit dem Jahre 1844 in dieser Fabrik beschäftigt ist. Nach vollendeter Probefahrt hielt der Fabrikleiter vom Tender aus an das gesammte Fabrikpersonal eine Ansprache. In derselben wurde hervorgehoben, dass seit dem Bestande der im Jahre 1839 gegründeten Fabrik, aus welcher im Jahre 1840 die ersten in Oesterreich erbauten Lokomotiven mit einem Gewichte von 14,5 t hervorgingen, das erste Mal im verflossenen Jahre 100 Lokomotiven in einem Jahre erbaut wurden, deren Durchschnittsgewicht bereits 46 t erreicht, während noch im Jahre 1872, in welchem die nächst grösste Zahl von 93 Lokomotiven zur Ausführung kam, das Durchschnittsgewicht sich nur auf 34 t stellte. Der Direktor der gesellschaftlichen Werke und Fabriken beglückwünschte im Namen der Verwaltung die Beamten- und Arbeiterschaft zu der vollführten Leistung und gab der Hoffnung Ausdruck, dass im kommenden Jahrhundert in den zum grössten Theil umgebauten und neu eingerichteten Räumen die Thätigkeit eine gleich zufriedenstellende sein werde. Aus Anlass dieser Feier wurden seitens der Gesellschaft die Diener sowie alle derzeit in der Fabrik beschäftigten Arbeiter mit Geldspenden bedacht.

— **Vereinigung der Lokalbahn Keszthely-Balaton-Szent György mit den transdanubischen Lokalbahnen.** Zwischen den Direktionen der im Eigenbetriebe stehenden, 10 km langen Lokalbahn Keszthely-Balaton-Szent György (Flügelbahn der Hauptbahn Budapest-Balaton-Szent György-Kanizsa-Pragerhof der Südbahngesellschaft) und der transdanubischen Lokalbahnen sind, wie aus Budapest berichtet wird, Unterhandlungen im Zuge, welche die Vereinigung beider Gesellschaften bezwecken. Die Durchführung dieser Vereinigung ist für die Lokalbahn Keszthely-Balaton-Szent György insofern wünschenswerth, als das Erträgniss einer nur 10 km langen Linie durch die Kosten einer selbständigen Direktion unverhältnissmässig belastet wird, während die transdanubischen Lokalbahnen, welche im Bereiche der zwischen der Donau und der Südbahnlinie Budapest-Kanizsa-Csáktornya-Pragerhof gelegenen Komitate ein ausgedehntes Betriebsnetz besitzen, daran Interesse haben, in selbes auch diese kurze, vorläufig als Sackbahn endigende Linie einzuverleiben.

— **Ungarischer Eisenbahn- und Schifffahrtsklub** (Magyar Vasuti és Hajózási Klub) zu Budapest, welcher vor zwei Jahren gegründet wurde, zählt bereits über 3 000 Mitglieder, ist somit einer der stärksten dort bestehenden geselligen Vereine. Klubpräsident ist der ungarische Handelsminister von Hegedüs, Vizepräsidenten sind der Präsident der ungarischen Staatseisenbahnen Ministerialrath Julius von Ludvigh, der Ministerialrath Ludwig von Mándy und der Direktor der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft Emil von Thaly. Der Zweck dieses Vereins ist: Fachwissenschaftliche Bildung der Mitglieder, Veranstaltung würdiger geselliger Zusammenkünfte, Bethätigung und Stärkung des Gefühls enger Zusammengehörigkeit sämmtlicher Beamten, die Einrichtung einer Vereinsbibliothek, insbesondere aber die Hebung des Standesbewusstseins.

Nach einer Reihe belebter Sommerausflüge veranstaltete der Klub am 31. Dezember v. J. in sämmtlichen stilvoll eingerichteten Klubräumen (früheres Künstlerhaus, Andrássystrasse) seinen ersten Vereinsabend, eine mit Konzert und Tanz verbundene, überaus gelungene Sylvesterfeier. Das Fest, an welchem auch zwei Präsidenten des Vereins, die Mitglieder und Abtheilungsvorstände der Direktionen sämmtlicher ungarischen Bahnen und Dampfschiffunternehmungen usw. nebst ihren Familien theilnahmen, war von mehr als 600 Personen besucht.

Mit dem vom Vereinsmitgliede Joseph Fligl auf einem herrlichen Blüthner-Piano meisterhaft vorgetragenen Impromptu von Franz Schubert wurde das Fest eröffnet. Die darauf folgenden Liedervorträge der Konzertsängerinnen Dora Lichtenstein (Alt) und Mariska L.-Ladányi (Sopran) boten einen echten, ungetrübten Kunstgenuss. Beide Damen verfügen über eine schöne, umfangreiche Stimme und eine weitgehende Kunstfertigkeit im Koloraturgesange. Sodann betrat Sigmund Bürger, der erste Solocellist der ungarischen Oper, das Podium und trug durch zwei geschmackvolle Cellovorträge zur Verschönerung der Feier in hervorragendem Maasse bei. Der Künstler brachte Schumann's „Andante“ mit warmer, edler Empfindung und Tonbildung, Piatti's „Airs baskyrs“ vollendet zu Gehör.

Nach weiteren Gesangsvorträgen der Operettendiva Gisella Inkey folgte ein prächtiges Violinsolo von Heinrich Sopronyi. Die Schlussnummer des Programms bildeten gelungene humoristische Darbietungen des Vereinsmitgliedes Karl Klotzbücher, welcher durch seinen unverwüstlichen Humor die Lachmuskeln der Zuhörer in Bewegung versetzte. Alle Leistungen fanden eine verständnissvolle, begeisterte Aufnahme.

Dem Konzert folgte ein gemeinsames Abendessen. Nach Mitternacht aber trat Terpsichore in ihre Rechte und huldigte man dem Tanzvergnügen bei den Klängen der vorzüglichen

Musikkapelle des ungarischen Landwehrregiments mit wahrem Feuereifer bis in die frühen Morgenstunden. Der Verlauf der ganzen Feier war ein derart ausgezeichneter, die Stimmung eine so gehobene, dass alle Theilnehmer noch lange mit inniger Befriedigung an sie zurückdenken werden, und keiner ging ohne den festen Vorsatz: Ich komme bald wieder! J. F.

— **Der neue Vertrag mit der „Adria“.** Der ungarische Handelsminister wird bei Wiederaufnahme der Berathungen des Abgeordnetenhauses den mit der Direktion der ungarischen Seeschifffahrtsgesellschaft „Adria“ abgeschlossenen neuen Vertrag in Form eines Gesetzentwurfes dem Reichstage unterbreiten. Dieser Vertrag, welcher bestimmt ist, der ungarischen Handelsmarine einen bedeutenden Aufschwung zu geben und die überseeischen Verbindungen Fiumes in grossem Maassstabe zu vermehren, enthält im wesentlichen folgende Bestimmungen: Das bestehende Uebereinkommen mit der „Adria“ wird bis zum Jahre 1921 verlängert, ohne jede Erhöhung der bisherigen Jahresbeihilfe von 1 140 000 Kr. Dagegen verpflichtet sich die Gesellschaft, die Zahl der eigenen Dampfer um zehn, somit auf 35 zu erhöhen, wodurch der Bruttotonnengehalt des gesellschaftlichen Schiffsparkes um mehr als das doppelte, nämlich auf 107 000 t steigen wird. Die Zahl der von der Gesellschaft zu unternehmenden Fahrten erhöht sich um 75, jene der von den Schiffen zurückzulegenden Seemeilen um nahezu 100 000, denn fortan wird die „Adria“ 472 Fahrten gegen 397 und 1 041 900 Seemeilen gegen 958 100 nach dem geltenden Vertrage zurücklegen. Die „Adria“ hat die Verpflichtung übernommen, zwei Schiffe von der Fiumaner Schiffsbaugesellschaft erbauen zu lassen und dadurch die heimische Werftindustrie zu fördern, ferner die Ausbesserungen ihrer Schiffe, soweit es möglich ist, in Fiume vornehmen zu lassen und sich bei der Vergrösserung der Anlagen der Fiumaner Schiffsbaugesellschaft mit dem Betrage von 200 000 Kr. zu betheiligen. Im Interesse der Förderung der ungarischen Industrie übernimmt die Gesellschaft die Verpflichtung, kleine Mustersendungen bei jeder Fahrt unentgeltlich zu befördern und bei Packetsendungen, die jedoch bei einer Schiffsladung das Gesammtgewicht von 50 t nicht überschreiten dürfen, einen 50 prozentigen Nachlass von der festgesetzten Frachtrate eintreten zu lassen.

Damit die Verwendung der in der Fiumaner Seeakademie ausgebildeten ungarischen Jünglinge gesichert sei, übernimmt die „Adria“ die Verpflichtung, auf jedem ihrer Dampfer einen Zögling dieser Akademie als Schiffskadetten anzustellen, überhaupt bei allen Anstellungen den ungarischen Jünglingen bei gleichen Bedingungen den Vorzug zu geben. Die „Adria“ hat sich bereits die rasche Beschaffung der neuen grossen Dampfer gesichert. Die Gesellschaft wird die Mittel zum Ankaufe der Dampfer durch Erhöhung des Aktienkapitals von 5 auf 10 Mill. Kronen aufbringen.

Uebrige europäische Länder.

— **Klagen über Mängel der belgischen Eisenbahnen.** Wir haben wiederholt berichtet, dass neuerdings starke Klagen über die Mängel der belgischen Eisenbahnen im Lande laut werden. Als neulich König Leopold kürzlich nach Wiesbaden reiste, musste er 20 Minuten auf den Ostender Schnellzug warten — was als vereinzeltes Vorkommniss ja nicht so schlimm wäre. Nach dem „Petit bleu“ soll sich indess der König über die mangelhaften Verhältnisse der Bahnen beim Neujahrsempfang der hohen Eisenbahnbeamten in sehr drastischer Weise geäussert haben: Das belgische Eisenbahnmaterial befinde sich in einem kläglichen Zustande; die Reinlichkeit lasse viel zu wünschen übrig; die Gleise seien in schlechtem Zustande usw. Zum Eisenbahnminister Libaert gewendet habe der König gesagt: „Sie müssen, Herr Minister, einen starken Willen und eine grosse Thätigkeit entfalten, um dieser traurigen Lage ein Ende zu bereiten“ usw. Wenn diese königlichen Klagen auch erfunden oder stark übertrieben sind, so gibt ihre Veröffentlichung doch ein beredtes Zeugniss von der Stimmung im Lande.

— **Nebenbahnbetrieb in Frankreich.** In Bezug hierauf hat der dortige Minister der öffentlichen Arbeiten verfügt, dass die Direktoren des Kontrolwesens ihr Augenmerk stets auf möglichsten Ersatz der Wagen früherer Bauart durch neuere Wagen zu richten hätten, dass ferner auf den wichtigeren Strecken thunlichst eine Beschleunigung der Fahrt anzustreben sei, dass da, wo die Entwickelung des Verkehrs es gestatte, die gemischten Züge aufzuheben und in solche mit getrenntem Personen- und Güterverkehr einzurichten seien, dass schliesslich bei den gemischten Zügen die Lasten dergestalt gleichmässig auf die verschiedenen Züge vertheilt sein müssten, dass die Fahrtdauer auf das geringste Maass beschränkt werde.

— **Antrag auf Erlass eines französischen Haftpflichtgesetzes.** Der Abgeordnete Mr. Berton hat der französischen Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, nach welchem die Eisenbahngesellschaften verpflichtet sein sollen, den direkten Erben der bei Eisenbahnunfällen getödteten Personen einen Schadenersatz von 100 000 Fr. innerhalb eines Monats zu zahlen, wobei es auf Alter, Geschlecht, Beruf und soziale Lage des Verunglückten nicht ankomme. Selbstverständlich wäre diese Summe auch dann zu zahlen, wenn der Verunglückte ein Bediensteter der Eisenbahngesellschaft wäre. Da durch dieses neue Gesetz die Verfügungen des Code civil in keiner Weise aufgehoben sind, so wäre nach ihm für diejenigen, welche schon die 100 000 Fr. erhalten haben, aber diese Summe im Vergleich zu dem ihnen erwachsenden Schaden nicht hoch genug finden, die Möglichkeit offen, mit allen Rechtsmitteln eine noch höhere Summe zu erzwingen. In keinem Fall aber dürfte das Gericht auf einen geringeren Schadenersatz als 100 000 Fr. entscheiden.

Das „Journ. des transp.“, dem wir die Mittheilung über den Gesetzentwurf entnehmen, behandelt ihn ganz ernsthaft. Wir können nicht glauben, dass ein so unsinniges Gesetz in Frankreich jemals erlassen wird, welches ohne jede Rücksicht auf die Verhältnisse des Getödteten den Erben eine starre und in der grossen Mehrzahl der Fälle viel zu hohe Summe zuspricht, ohne dass die Frage des Verschuldens überhaupt berührt wird. Während hiernach die Erben eines Getödteten vielfach „lachende“ sein werden, wird des schwer Verletzten, des seiner Arbeitsfähigkeit, seiner Gliedmaassen Beraubten gar nicht gedacht! Das wäre doch eine kaum glaubliche Ungereimtheit!

— **Pariser Stadtbahn.** Die Fühler der seit Sommer 1900 in Betrieb befindlichen unterirdischen Pariser Stadtbahn dehnen sich allmählich über den Pariser Umkreis hin aus. Neuilly, Levallois-Perret, Vincennes und Saint-Maur haben den Direktor der Stadtbahn Bienvenue ersucht, deren Verlängerung in ihre Gemeinden zu prüfen. Diese Untersuchungen können bald beginnen, denn die Ingeniöre sind gegenwärtig mit den Studien der letzten grossen Stadtlinien, der Transversalen: Porte Clignancourt - Porte d'Orléans und Ostbahnhof-Austerlitzbrücke beschäftigt. Unterdessen bethätigen die Unternehmer ihrerseits den Bau der grossen Ringlinie der äusseren Boulevards. Am 29. Dezember wurde eine erste unterirdische Galerie von 40 m auf dem 8. und 9. Loose zwischen rue d'Avron und Place de la Nation fertiggestellt.

— **Der erste Zug der schweizerischen Bundesbahnen,** welcher nach der am 1. d. Mts. in Kraft getretenen Verstaatlichung der schweizerischen Centralbahn abging, gab Anlass zu lebhaften Freudekundgebungen. Der Berner „Bund“ meint sogar, wohl etwas überschwenglich, das Ereigniss, der „Triumphzug“, „gestaltete sich zu einer grossartigen Offenbarung des Volksgeistes, der die politische Tragweite der Eisenbahnverstaatlichung begriffen hat und festhalten will“. In der Sylvesternacht — vielleicht wirkte deren Stimmung etwas anregend mit! — um 12 Uhr fuhr der erste Zug unter den Klängen der Musik und den Hochrufen einer grossen Menschenmenge aus dem Bahnhof Aarau; in Olten, Aarburg, Langenthal, Herzogenbuchsee usw. wiederholten sich die Kundgebungen mit Musikkorps, Trompetenschall, Begrüssungen usw. „Es war ein Schmettern, Singen und Jubeln, dass der Lokomotivführer nur mit Mühe die Weisungen für die Abfahrt verstehen konnte.“ Auf dem Bahnhof der Hauptstadt Bern, wo der Zug um 2 Uhr ankam, hatte sich eine gewaltige Menschenmenge angesammelt; ein brausendes Hurra tönte dem Zuge entgegen und dann wurden vaterländische Lieder angestimmt; alles drängte sich an den Zug, dessen vorderste Lokomotive reich bekränzt und mit dem eidgenössischen Wappen geschmückt war. Auf einer Standarte, die herumgetragen wurde, stand in grossen Buchstaben: „Hoch die schweizerische Bundesbahn!“ Es entstand ein unbeschreibliches, gefährliches Gedränge, in welchem viele Personen ihre Hüte verloren, auch Kleider zerrissen wurden. Nach einer Viertelstunde dampfte der Zug unter fröhlichen Zurufen weiter.

— **Neue Eisenbahnkonzessionen in der Schweiz.** Da die Verstaatlichung in der Schweiz sich in absehbarer Zeit nur auf die Hauptbahnen erstrecken soll, so wurden auch in der abgelaufenen Tagung des schweizerischen Parlaments zahlreiche neue Konzessionen für Neben- und Bergbahnen ertheilt: Meiringen-Aareschlucht, Locarno-Madonna del Sasso, Chur-Filisurbrücke, Niesenbahn, Kleine Scheidegg-Männlichen, Rodersdorf-Dornachbrugg, Strassenbahn in Spiez, Grindelwald - Eismeer, Lüterswyl-Solothurn, Siders-Vermalep, neues Netz elektrischer Strassenbahnen in Genf, Kriens-Sonnenberg, Basel-Dornachbrugg, Lausanne-Moudon, Freiburg-Heitenried und Freiburg-Plaffeyen, Bulle - la Roche - Freiburg, Konstanz - Kreuzlingen - Emmishofen, Emmishofen-Ermatingen und Kreuzlingen-Münsterlingen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 18,984 km lange Strecke Kimpolung-Valeputna der k. k. österreichischen Staatsbahnen, welche am 9. Januar d. J. für den Güterverkehr eröffnet werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 5. Januar d. J. ist der an der Linie Aulendorf-Friedrichshafen zwischen den Stationen Friedrichshafen und Gerbertshaus liegende Lokalzughaltepunkt Löwenthal für den Personenverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Januar d. J. ist die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Station Schönwehr der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad C auch für die Abfertigung von als Frachtgut anlangenden, an die Bauleitung Elbogen-Schönwehr adressirten Eisenbahn-Oberbaumaterialien eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4095 vom 3. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Punkt XVII der Tagesordnung der letzten Vereinsversammlung (Antrag auf Aenderung der Bestimmung im § 4 Absatz 6 des Vereins-Wagenübereinkommens) (abgesandt am 5. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Seite 11 des Nachtrages IX vom 1. September 1900 ist die Entfernung Würzburg-Vendenheim auf 286 km richtig zu stellen.

München, den 3. Januar 1901. (70)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
Aenderung der Stationsbezeichnung Neuschloss.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1901 wird die Bezeichnung der an der Linie Teplitz (Settenz)-Reichenberg gelegenen Station „Neuschloss“ in „Neugarten“ umgeändert.

Teplitz, am 4. Januar 1901. (71)
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 15. Januar 1901 wird die Station Diedenhofen-Beauregard der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Wagenladungsverkehr in den obenbezeichneten Verkehr (Tarifheft 4) einbezogen. Die Entfernungen und Frachtsätze sind die gleichen, wie für die Station Diedenhofen; neben diesen kommt aber noch eine Ueberführungsgebühr von 2 ℳ für den Wagen zur Erhebung.

Dresden, am 7. Januar 1901. (72)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Güterverkehr (I/II).

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1901 treten im ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) für die Beförderung von Braunkohlenbriketts (auch Nasspresssteinen) und Rohbraunkohle bei gleichzeitiger Aufgabe von 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangstation neue Frachtsätze von Drossen, Hermania, Schmagorei, Schwiebus, Wutschdorf und Zielenzig (vom Bezirk Posen) nach Stationen der Bezirke Bromberg und Danzig, sowie von Moys b. Görlitz (Bezirk Breslau) nach Stationen der Bezirke Bromberg, Danzig und Königsberg in Kraft.

Gleichzeitig werden die Stationen Kunzendorf N. L. und Moys b. Görlitz (Bezirk Breslau) als Versandstationen in den Ausnahmetarif 6a für Braunkohlen usw. einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 30. Dezember 1900. (73)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-südwestdeutscher Verband.

Am 15. Januar d. J. wird die Station Ottersweier der badischen Staatseisenbahnen für den Verkehr mit den Stationen Elsterwerda (B. D.-B.), Gera (Reuss) S. St.-B., Görlitz i/Schlesien, Grosszschocher S. St.-B., Kamenz i/Sachsen, Leipzig I (bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdner Bahnhof), Plagwitz-Lindenau S. St.-B., Weida S. St.-B., Zeitz S. St.-B. und Zwötzen S. St.-B. in das Tarifheft 3 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 7. Januar 1901. (74)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im südostpreussischen Gütertarif treten am 16. Januar 1901 direkte Frachtsätze für Holz des Spezialtarifs II in Wagenladungen (Ausnahmetarif Nr. 1) im Verkehr zwischen dem Haltepunkt Tokaren des Direktionsbezirks Bromberg einerseits und den Stationen Grajewo, Lyck, Pillau, Prostken der ostpreussischen Südbahn andererseits in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 2. Januar 1901. (75)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien bezw. Zellerndorf.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf oder bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901 wird die Station Vösendorf-Siebenhirten der Wiener Lokalbahnen mit den Frachtsätzen der Station „Ziegelwerk-Vösendorf“ in den vorgenannten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 3. Januar 1901. (76)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar l. J. werden die Artikel Presstorf und Torfbriketts in den Ausnahmetarif Nr. 25 (Steinkohlen etc.) des Gütertarifs Basel S. C. B.-badische Bahn einbezogen.

Karlsruhe, den 4. Januar 1901. (77)
Gr. Generaldirektion.

Mitteldeutsch-hessischer Güterverkehr (Gruppenwechseltarif V/VI).

Mit Gültigkeit vom 9. Januar 1901 wird die auf Seite 17 des Nachtrags XVII zum vorgenannten Gütertarif enthaltene Entfernung Weichensdorf-Wickede von 372 Kilometer in 572 km abgeändert.

Erfurt, den 4. Januar 1901. (78)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1901 ab erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 5 (Brennstoffe des Spezialtarifs III) am Schlusse des Absatzes b den Zusatz: „Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dergl.) hergestellte.“ (79)

St. Johann-Saarbrücken, 3. Januar 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 1.

Mit dem 15. Januar l. J. werden die Stationen Skawina, Swoszowice und Gross-

Strehlitz in den Ausnahmetarif Nr. 52 (unbearbeitete Bruchsteine) bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 2. Januar 1901. (80)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 15. d. Mts. treten für gebrannten Kalk (Ausnahmetarif Nr. 23 A) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende direkte Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen in Kraft:

Nach und von	Görlitz (K. E.-D. Breslau)
Leitmeritz Oe. N. W. B. . .	56
Lobositz St. E. G.	52

Breslau, den 4. Januar 1901. (81)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nassau-württembergischer Thierverkehr.
Tarif vom 1. September 1892.

Vom 10. Januar 1901 ab können Thiersendungen im Verkehre zwischen Gemmingen und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen Viehhof auch über Eppingen-Steinsfurth-Heidelberg und zwar unter Zugrundelegung einer Gesammtentfernung von 141 km direkt abgefertigt werden.

Frankfurt a/M., 31. Dezember 1900. (82)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Mainz und der anschliessenden hessischen Nebenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die an den Neubaustrecken Osthofen-Guntersblum und Nierstein-Undenheim-Köngernheim belegenen Stationen in den Saarkohlentarif Nr. 4 vom 1. April 1897 aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau, sowie die betheiligten Abfertigungsstellen. (83)

St. Johann-Saarbrücken, 4. Januar 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Theil II des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs erhält das Waarenverzeichniss des Rohstofftarifs (Ausnahmetarifs 3) unter Ziffer 5 c folgende erweiterte Fassung: „Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle.“ Holzbriketts des Spezialtarifs III, auch derartige unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte Briketts werden in den Rohstofftarif neu aufgenommen. Diese Tariferweiterung tritt mit dem 15. Januar 1901 in Geltung.

Strassburg, den 2. Januar 1901. (84)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gütertarif der Bezirke Cassel. Frankfurt a/M. und Mainz (Gruppentarif VI).

Die im Nachtrag IV zum Heft 3 der Abth. B des Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verbandstarifs enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mainz Centralbhf. und Mainz Hafen einerseits und Mannheim (bad. Bahn) andererseits gelten auch für den Verkehr zwischen Mainz Centralbhf. und Mainz Hafen einerseits und Mannheim (Dir. Mainz) und Mannheim-Neckarvorstadt andererseits.

Mainz, den 4. Januar 1901. (85)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Vom 15. Januar 1901 ab wird die Station Isselburg-Anholt des Direktionsbezirks Essen als Versandstation in die Eisen-Ausnahmetarife 9 und 9 S (Schiffsbaueisen), sowie in die Seehafenausnahmetarife D und D I (Schiffsbaueisen) aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 31. Dezember 1900. (86)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Zum Expressguttarif badische Staatseisenbahnen-badische Lokal- und Nebenbahnen vom 20. Februar 1897 erscheint auf 1. Januar 1901 der Nachtrag III, enthaltend Entfernungen für neu einbezogene Staatsbahn- und Lokalbahnstationen und solche über Steinsfurth-Eppingen, soweit dieser Weg kürzer ist.

Exemplare des Nachtrags können zum Preis von 15 ₰ durch Vermittelung der Gepäckabfertigungsstellen bezogen werden. (87)

Karlsruhe, den 30. Dezember 1900.
Gr. Generaldirektion.

Die Station Urmersbach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken wird mit Geltung vom 15. Januar 1901 in das 2. Heft des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Verbandsstationen und das Tarifbüreau in Strassburg Auskunft.

Strassburg, den 31. Dezember 1900. (88)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 15. Januar 1901 tritt der Nachtrag VIII zum Tarif vom 1. Oktober 1896 in Kraft, enthaltend Einbeziehung der Station Isselburg-Anholt in den direkten Verkehr, ermässigte Frachtsätze für Schiffsbaueisen nach Regensburg und einige sonstige Aenderungen, darunter auch eine solche, die für Holzkohlen im Verkehr mit vereinzelten Stationen mit Frachterhöhuugen verbunden ist und erst am 1. März 1901 in Kraft tritt.

Der Nachtrag ist bei allen betheiligten Dienststellen zu 10 ₰ das Stück zu haben.

Cöln, den 30. Dezember 1900. (89)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15 Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1901 treten für Presslinge, von der Leinsamenölfabrikation, auch zerkleinert (Mehl) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür und bei Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den oben bezeichneten Verkehr folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Triest nach	für 100 kg in Hellern inkl. Manipulationsgebühr
Eger	200
Passau	152
Salzburg	144
Simbach	151

Wien, am 2. Januar 1901. (90)
Die österr. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 werden die Stationen Cannstatt und Schorndorf der k. württembergischen Staatseisenbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 52 für Eichenholz- und Fichtenholz-Extrakt einbezogen:

Von	nach Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen: Cannstatt	Schorndorf
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
I. Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen		
Baranya-Szt. Lörincz	3,38	3,28
Eszék (Osiek) . . .	3,66	3,56
Ermihalyfalva . . .	3,86	3,76
Mitrovicz = Szávapart (Mitrovica naoboli Savi)	3,98	3,88
Samac	3,91	3,81
Uj = Kapela = Batrina (Kapela = nova = Batrina)	3,69	3,59
Vinkovci transit . .	3,76	3,66
II. Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft		
Barcs	3,26	3,16
Sziszek (Sisak) . . .	3,35	3,25
III. Station der Barcs-Pakracer Eisenbahn		
Slatina . . . . , .	3,40	3,30

München, den 3. Januar 1901. (91)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Güterverkehr Bukowina-Galizien-Frankreich.

Ausnahmetarif für die Beförderung verschiedener Artikel zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits, Eger transit, Nürnberg transit und Wien I K. E. B. (Westbahnhof) transit andererseits vom 1. Januar 1895. Neue Frachtsätze für Felle- und Häutetransporte.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 28. Februar 1901 treten für die Beförderung von

Fellen, getrockneten (ausschliesslich Rauhwaaren, Pelzwerk) und Häuten (gesalzen, getrocknet, roh, verpackt)

bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen die nachstehenden Frachtsätze*) in Wirksamkeit:

Zwischen Stationen der	und	Eger transit	Nürnberg transit	Wien I K. E. B. (Westbahnhof) transit
		Francs Gold pro 1 000 kg		
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Krakau	40,95	50,35	17,90
	Podgorze-Bonarka	40,95	50,35	17,90
k. k. österr. Staatsbahnen	Buczacz	72,00	81,40	48,95
	Czortkow	73,70	83,10	50,65
	Jaroslau	55,65	65,05	32,60
	Lemberg	62,20	71,60	39,15
	Neu-Sandez	53,50	62,90	30,45
	Podgorze-Bonarka	40,95	50,35	17,90
	Podgorze-Placzow	40,95	50,35	17,90
	Posada-Chyrowska	59,20	68,60	36,15
	Przemysl	57,80	67,20	34,75
	Rzeszow	52,20	61,60	29,15
	Sambor	61,00	70,40	37,95
	Stanislau	68,40	77,80	45,35
	Stryj	64,00	73,40	40,95
	Tarnopol	68,40	77,80	45,35
	Tarnow	46,85	56,25	23,80

*) Für unverpackte Felle vermindern sich diese Frachtsätze um 30 Centimes pro 1 000 kg.

Hierdurch werden die auf Seite 7–9 des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifes bezw. der dazu gehörigen Nachträge I und II enthaltenen Frachtsätze für Felle und Häute aufgehoben und ersetzt.

Gleichzeitig sind die auf Seite 11 des genannten Tarifes unter Punkt V in Kolonne 3 für Felle und Häute bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen bezifferten Frachtsätze wie folgt zu berichtigen:

Zwischen	Paris Douane
	Francs Gold pro 1 000 kg
Eger transit	57,75
Nürnberg transit	48,35
Wien I K. E. B. Westbahnhof transit	80,80

Wien, am 29. Dezember 1900. (92)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tariftheil V. — Ausnahmetarif für verschiedene Artikel vom 1. Februar 1890. — Neue Frachtsätze für Felle- und Häutesendungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 treten für Felle und Häute, rohe, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgeschlossen) folgende Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof)	Paris-Douane		Paris-La Villette		Paris-Reuilly	
	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens					
	5 000	10 000	5 000	10 000	5 000	10 000
	Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen					
	Francs Gold pro 1 000 kg					
	80,80	75,80	80,80	75,80	81,50	76,50

Hierdurch werden die in dem genannten Tarife auf Seite 23 in Kolonne 3 bezw. im Nachtrage III zu diesem Tarife bezifferten bezüglichen Frachtsätze aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 28. Dezember 1900. (93)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von Dégras (aus der Position F—8 der Güterklassifikation des Tarifes Theil I, Abtheilung B) von Neratovic nach Roveredo treten mit Gültigkeit vom 15. Januar 1901 bis auf Widerruf bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1901

a) bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg,
b) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg

des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür nachstehende Frachtsätze in Kraft:

a) 541 Heller } pro 100 kg.
b) 362 „ }

Wien, am 31. Dezember 1900. (94)

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Baranow	200 h
„ Barszczowice	206 „
„ Belz	208 „
„ Bierzanów	143 „
„ Bobrka	217 „
„ Bochnia	155 „
„ Bogdanówka	234 „
„ Bogumilowice	166 „
„ Borki wielkie	229 „
„ Bortniki	228 „
„ Borynicze	222 „
„ Brody	216 „
„ Buczacz	256 „
„ Bukaczowce	234 „
„ Bursztyn	238 „
„ Chmielow	202 „
„ Chodorów	226 „
„ Czarna	176 „
„ Czerepkoutz	299 „
„ Czernowitz	292 „
„ Czortków	268 „
„ Dabie	186 „
„ Debica	179 „
„ Drohobycz	263 „
„ Dzuryn	267 „
„ Grodek	196 „
„ Hadikfalva	304 „
„ Hadynkowce	275 „
„ Halicz	242 „
„ Hliboka	299 „
„ Husiatyn	282 „
„ Itzkany	318 „
„ Jaroslau	189 „
„ Jezierna	222 „
„ Jezierzany	256 „
„ Kalinowszczyzna	267 „
„ Kalusz	227 „
„ Kolomea	265 „
„ Kopyczynce	275 „
„ Korczów bei Uhnów	208 „
„ Korosciatyn	248 „
„ Korszów	258 „
„ Krasne	211 „
„ Krechowice	224 „
„ Krystinopol	208 „
„ Lancut	201 „
„ Lemberg	202 „
„ Lemberg pod zam	203 „
„ Lubaczów	208 „
„ Luzan	283 „
„ Maxymówka	232 „
„ Medyka	191 „
„ Mielec	191 „
„ Mikohajów	217 „
„ Monasterzyska	250 „
„ Mosciska	192 „
„ Mszana	199 „
„ Nadbrzezie	209 „
„ Nizniów	241 „
„ Nowa grobla	208 „

von Nowosielitza	339	₰
„ Oleszów	240	„
„ Oleszyce	208	„
„ Ostrów	208	„
„ Ozydów	214	„
„ Podgórze Plaszow	142	„
„ Podleze	146	„
„ Podwoloczyska	234	„
„ Przemysl	192	„
„ Przeworsk	207	„
„ Pyszkowce	263	„
„ Radymno	190	„
„ Rawa ruska	208	„
„ Ropczyce	184	„
„ Rozwadów	215	„
„ Rzeszów	195	„
„ Rzochów	189	„
„ Sadowa-Wisznia	192	„
„ Sambor	211	„
„ Sedziszów	186	„
„ Slotwina	160	„
„ Sniatyn	277	„
„ Sokal	206	„
„ Stanislau	233	„
„ Stryj	211	„
„ Surochów	203	„
„ Szczerzec	220	„
„ Tarnobrzeg	205	„
„ Tarnopol	227	„
„ Tarnów	169	„
„ Tlumacz-Palahycze	236	„
„ Tysmienica	233	„
„ Uhnów	208	„
„ Wasylkowce	281	„
„ Wieliczka	146	„
„ Wybranówka	219	„
„ Zablotce	216	„
„ Zablotów	273	„
„ Zadwórze	208	„
„ Zagorz	231	„
„ Zborów	219	„
„ Zloczów	215	„
„ Zuczka	292	„

Für den Verkehr nach Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg; für den Verkehr nach Dresden Elbkai erhöhen sich dieselben um 36 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Oesterreich. Nordwestbahn. (95)
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Februar 1901 tritt der I. Nachtrag zum internationalen Gemeinschaftstarif (G. V.) No. 201, 202 (Heft II — Verbindungen zwischen Stationen der französischen Ostbahn und Nordbahn einerseits und schweizerischen Stationen andererseits —) vom 20. September 1900 in Kraft. Hierdurch werden die Preise der Rückfahrkarten zwischen Basel einerseits sowie Paris und den Stationen der französischen Nordbahn andererseits um 40 Cts. (Druckkosten) erhöht.

Strassburg, den 31. Dez. 1900. (96)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

5. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsmaterialien der Gruppen A III und IV für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar:

275 000 kg besseres Sommer-Mineralöl, 330 000 kg besseres Winter-Mineralöl, 1 241 000 kg gewöhnliches Sommer-Mineralöl, 1 336 000 kg gewöhnliches Winter-Mineralöl, 4 441 000 kg Petroleum, 858 000 kg rohes Rüböl, 595 000 kg gereinigtes Rüböl, 1 204 000 kg Oel zur Gasbereitung, 50 000 kg Putzöl, 73 000 kg Rindstalg und 7 000 kg Uhrenöl (Oleonaphta).

Die Lieferung ist für das Etatsjahr 1901 in der Zeit vom 1. April 1901 bis Ende März 1902 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote Donnerstag, den 24. Januar 1901, Vormittags $10^1/_2$ Uhr, im Rechnungsbüreau, Abth. M hier, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss.

Zuschlagsfrist für rohes und gereinigtes Rüböl, Gasöl und Putzöl bis 15. Februar 1901, für die übrigen Materialien bis 26. Februar 1901.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 1 ℳ von dem oben genannten Büreau abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts **mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr** einzusenden.

Hannover, den 4. Januar 1901. (97)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 1 570 000 kg Putzbaumwolle (Garnabfall) in 12 Loosen für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i Pr., Magdeburg und Stettin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 24. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis zum 26. Februar 1901.

Berlin, den 6. Januar 1901. (98)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Die Lieferung von Holzkohlen, Piassava- und Reiserbesen, Bindfaden, Plomben und Lampencylindern für das Etatsjahr 1901 soll vergeben werden. Termin hierzu ist auf den 23. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr, im Direktionsgebäude hierselbst, Zimmer Nr. 72 anberaumt. Die Angebote sind postfrei, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Betriebsmaterialien“ bis zum angegebenen Termin an das Centralbüreau der Eisenbahndirektion Mainz, Zimmer Nr. 51 einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen können daselbst eingesehen bezw. gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) daher bezogen werden. Die Materialien, für welche Bedingungen gewünscht werden, sind zu bezeichnen. Der Zuschlag wird bis 16. Februar 1901 ertheilt.

Mainz, im Dezember 1900. (99)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Königliche Eisenbahndirektion Breslau.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung von eisernen Ueberbauten für den Umbau der Breslauer Stadtverbindungsbahn und für die Güterzugsumgehungsbahn hier soll einschl. theilweiser Entwurfsbearbeitung in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Es umfasst:

Loos I: 363 t, „ II: 445 „ — Fluss- und Gusseisen sowie Flussstahl und Flussstahlguss,
„ III: 280 „, „ IV: 376 „ — Flusseisen sowie Flussstahl und Flussstahlguss,
„ V: 164 „ — Flusseisen und Flussstahlguss.

Die Angebote können sich auf sämmtliche oder einzelne Loose erstrecken. Sie sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 5. Februar 1901, Vorm. 11 Uhr, an unser technisches Büreau (Empfangsgebäude des oberschlesischen Bahnhofs, Zimmer Nr. 8 a) einzureichen. Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die imstande sind, die erforderten Entwurfsarbeiten zu liefern und die ausserdem den Nachweis führen, dass sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfang mit kürzerer Lieferfrist zufriedenstellend ausgeführt haben. Es bleibt vorbehalten, den Zuschlag im ganzen oder nach Loosen getrennt zu ertheilen.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen im genannten Büreau, Zimmer Nr. 24, zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 15 ℳ bezogen werden.

Breslau, den 3. Januar 1901. (100)

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen für 1901.

a) Gruppe C III: rund 3 500 t Eisen und Eisenblech.
b) Gruppe C XI: Eisen- und Stahldraht, Sprungfedern, Splinte, Stahlblech, Drahtstifte, Ketten, Weissblech, Kessel- und Blechnieten, Holz- und Bekleidungsschrauben, Schrauben mit und ohne Muttern für Wagen und für Lokomotiven, Muttern, Nägel, Unterlagsscheiben und Bolzen für Wagen.
c) Gruppe C IV: Zughaken, Kuppelungen, Bufferkreuze, Bufferstangen, Kuppelungsspindeln, Buffertellern und Bufferplatten.
d) Gruppe C IV a: Lokomotiv-Siederohre und eiserne Leitungsröhren.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu den Verdingungsterminen, zu a) den 19., zu b) den 24., zu c) und d) den 30. Januar 1901, Vormittags $10^1/_2$ Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von je 0,50 ℳ zu a) und d), von je 1 ℳ zu b) und c) von unserem Rechnungsbüreau portopflichtig bezogen werden. Einzelne Angebotsbogen kosten 0,50 ℳ besonders. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 16., 21., 27. Februar 1901.

Kattowitz, den 28. Dezember 1900. (101)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 4. | 12. Januar 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Die finanziellen Ergebnisse der preussischen Staatsbahnen.

In Nr. 99 S. 1501 Jahrg. 1900 d. Ztg. hatten wir auf die günstige finanzielle Entwickelung der preussischen Staatsbahnen hingewiesen und daran die Voraussicht geknüpft, dass der Betriebsüberschuss sowohl des laufenden wie des kommenden Etatsjahres noch höher wie irgend einer der Vorjahre ausfallen müsse.

Zu unserer grossen Befriedigung wird dieses Urtheil durch die neuesten Darlegungen des Herrn Finanzministers in seiner Etatsrede sowie durch die jetzt vorliegenden Drucksachen des Abgeordnetenhauses (Etat und Betriebsbericht) vollinhaltlich bestätigt.

Es ergibt sich daraus, dass der Betriebsüberschuss der Eisenbahnverwaltung

von 503 899 000 *M.* im Jahre 1896 97
auf 531 677 000 „ „ „ 1897/98
„ 536 630 000 „ „ „ 1898/99
„ 563 418 000 „ „ „ 1899

gestiegen ist und auf mindestens 571 000 000 *M.* für das laufende Etatsjahr geschätzt werden muss.

Gewiss ein glänzendes Bild von einem in kräftiger Entwickelung begriffenen grossen Eisenbahnunternehmen. Etwaige Versuche, diesen günstigen Eindruck dadurch abschwächen zu wollen, dass die Angemessenheit des Betriebsaufwandes bemängelt wird, scheitern schon daran, dass sich die Betriebsausgaben in diesen Jahren

von 595 549 000 *M.* im Jahre 1896 97
auf 656 927 000 „ „ „ 1897 98
„ 726 807 000 „ „ „ 1898/99
„ 776 336 000 „ „ „ 1899
„ 810 736 000 „ (Etat) „ „ 1900
„ 858 194 000 „ „ „ „ 1901

gesteigert haben.

Wenn trotzdem der Betriebskoeffizient (das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen) ein günstiger geblieben ist, so ist diese Erscheinung allerdings ein Kennzeichen erhöhter Wirthschaftlichkeit und gegenüber anderen deutschen Bahnen mit einem erheblich höheren Betriebskoeffizienten zugleich ein Beleg dafür, dass ein grösserer Verwaltungskörper sich viel wirthschaftlicher einrichten kann wie ein kleiner. Dies erscheint auch ganz natürlich, wenn man erwägt, wie viel geringer die Generalkosten einer grossen Verwaltung gegenüber einer kleineren sind, wie viel zweckmässiger eine grosse Verwaltung mit langen Strecken in der Zugdisposition, Rangirleistung und Wagenausnutzung verfahren und wie viel besser sie ihr Personal verwenden kann.

Der Betriebskoeffizient hat betragen

	im Jahre			
	1896/97 bezw. 1896	1897/98 bezw. 1897	1898/99 bezw. 1898	1899
preussische Staatsbahn . . .	54,17	55,27	57,53	57,95
bayerische Staatsbahn . . .	60,04	60,43	68,15	69,30
württembergische Staatsbahn	61,23	62,22	63,78	68,29
sächsische Staatsbahn . . .	63,23	66,28	72,91	75,42
badische Staatsbahn	62,81	62,06	67,30	66,04
oldenburgische Staatsbahn .	79,40	69,65	69,81	73,04
mecklenburgische Staatsbahn	61,70	61,58	65,79	66,67
Main-Neckarbahn	64,66	64,51	68,97	77,18
Lübeck-Büchener Eisenbahn .	59,67	62,60	66,97	69,59
ostpreussische Südbahn . .	53,54	60,02	61,60	63,38

Bei diesen aussergewöhnlich günstigen Verhältnissen kann es nicht Wunder nehmen, dass die preussischen Staatsbahnen eine jährlich steigende hohe Rente abwerfen, während andere

Staatsbahnen dieser nicht nur nicht nahe kommen, sondern meist noch gegen die Vorjahre zurückgehen.

Die Rente hat nach der Reichsstatistik betragen

	im Jahre			
	1896/97 bezw. 1896	1897/98 bezw. 1897	1898 99 bezw. 1898	1899
preussische Staatsbahn . . .	7,16	7,15	7,09	7,30
bayerische Staatsbahn . . .	4,17	4,25	3,72	3,70
sächsische Staatsbahn . . .	5,22	4,85	4,33	3,92
württembergische Staatsbahn	3,30	3,31	3,46	3,11
badische Staatsbahn	4,38	4,72	4,45	4,85
oldenburgische Staatsbahn .	3,83	5,72	6,92	5,86
mecklenburgische Staatsbahn	5,06	5,09	4,56	4,58

Ein vergnügtes Gesicht wird man in Hessen zu den finanziellen Aussichten machen. Die aus den bisherigen Betriebsüberschüssen für Hessen ausgekehrten Antheile haben betragen: 1897 10 843 000 *M*, 1898 10 798 000 *M*, 1899 11 344 000 *M*.

Zieht man hiervon die auf diese Ueberschüsse angewiesenen Verpflichtungen Hessens ab, so hat das Hessenland einen Reingewinn gehabt: im Jahre 1897 von 2 266 000 *M*, im Jahre 1898 von 2 843 000 *M*, im Jahre 1899 von 3 091 000 *M*.

Wie günstig Hessen die weitere Entwickelung dieser Einnahmequelle ansieht, ist daraus zu ersehen, dass im hessischen Staatshaushaltsetat für 1901 nicht weniger wie 1 697 329 *M* an Mehreinnahmen aus den Staatseisenbahnen eingestellt und danach das hessische Budget für 1901 reich dotirt worden ist.

Aber nicht nur der hessische, auch der preussische Haushalt hat aus den reichen Ueberschüssen der Staatsbahnen kräftige Beiträge zur Deckung seiner Staatsbedürfnisse entnommen.

Nach der Uebersicht (Beilage C zum Etat der Eisenbahnverwaltung) sind in Preussen aus den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung zur Deckung anderweiter etatsmässiger Staatsausgaben verwendet: im Jahre 1892/93 noch 95 801 000 *M*, im Jahre 1893/94 schon 137 998 000 *M*, im Jahre 1894/95 weitere 145 742 000 *M*, im Jahre 1895/96 weitere 172 080 000 *M*, im Jahre 1896/97 weitere 185 358 000 *M*, im Jahre 1897/98 weitere 204 270 000 Mark, im Jahre 1898/99 weitere 239 162 000 *M*, im Jahre 1899 weitere 268 075 000 *M*, nach dem Etat 1900 nicht weniger wie 344 614 000 *M* und nach dem Etat 1901 sogar 383 997 000 *M*.

Man sieht also, in welchen Riesenschritten die fortgesetzt steigenden Eisenbahnüberschüsse zu anderweiten Staatsausgaben Verwendung finden. Freilich sind in diesen Ausgaben auch die sogen. extraordinären Ausgaben der Eisenbahnverwaltung selbst mit enthalten, welche bekanntlich die Natur einer Kapitalanlage haben und deshalb um diesen Betrag das Staatsvermögen wirklich verbessern. Auch im Nettoetat ist der nach anderen Grundsätzen berechnete Betrag, welcher als Beitrag der Staatseisenbahnverwaltung zu anderen Staatsbedürfnissen herausgerechnet ist, von 171,2 Millionen Mark im Jahre 1900 auf 185,7 Millionen Mark im Jahre 1901 gestiegen: ein erneuter Belag, wie sehr diese Inanspruchnahme der Eisenbahnüberschüsse zu anderweiten Staatsbedürfnissen wächst.

Für diejenigen, welche dies ineinandergreifende Räderwerk der Staatsmaschinerie voll überschauen, kann darüber kein Zweifel bestehen, dass die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen sich Jahr aus, Jahr ein über das ganze Staatswesen befruchtend ergiessen und zugleich die eigenen Bedürfnisse der Staatsbahnen im reichen Maasse decken. Aber auch darüber kann dem Eingeweihten kein Zweifel bestehen, dass rechtzeitig darauf Bedacht genommen werden muss, den weiteren grossen Bedürfnissen des Verkehres entsprechend erweiterte Verkehrswege zu schaffen. Mit einem blossen Ausnutzenwollen der vorhandenen Einrichtungen ist es nicht gethan. Neben einer weiteren Ausgestaltung der Eisenbahnanlagen bedarf es aus noch des Ausbaues der Wasserstrassen. Die grosse wirthschaftliche Aufgabe, welche dem preussischen Staat bei Beginn des neuen Jahrhunderts zugefallen ist, erheischt grosse Mittel.

Finanzielle Bedenken können angesichts solcher glänzenden Erträgnisse, wie sie die preussischen Staatsbahnen nun schon seit einer grossen Reihe von Jahren beständig aufweisen, gegen das Kanalprojekt ernstlich nicht mehr vorgebracht werden. Was macht ein vorübergehendes Mindererträgniss der Staatsbahnen infolge Hinzutritts des Rhein-Elbekanals aus, wenn man sich vor Augen führt, dass die Staatsbahnen jährlich steigende Betriebsüberschüsse erzielen, welche bald an die 600 Millionen Mark heranreichen werden. Schon wenige Jahre nach Eröffnung des Kanals wird die Verschiebung nicht nur ausgeglichen sein, sondern es werden alsdann – wie wir bei der dem Verkehr innewohnenden grossen Spannkraft mit Zuversicht voraussehen — sowohl Eisenbahnen wie Wasserwege reiche Mehrgewinne abwerfen.

Dieser unserer festen Ueberzeugung steht aber auch die weitere Ueberzeugung gegenüber, dass ein Vereiteln des Kanalprojektes demnächst arge Verlegenheiten für die Staatsbahnen im Gefolge haben würde, indem diese trotz Erweiterung der Bahnanlagen und trotz Vermehrung des Fuhrparks nicht wissen werden, wie sie den weiter sich steigernden Anforderungen des Verkehres auf die Dauer gerecht werden sollen.

Dem Kanalprojekt können wir daher bei Gelegenheit unserer Betrachtungen über die finanziellen Ergebnisse der preussischen Staatsbahnen nur dringend das Wort reden. Um die finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnverwaltung ist uns auch in Zukunft nicht bange.

Die Berechnung der Bremsprozente nach der Betriebsordnung.

Eine kostspielige Bestimmung ist die in § 13 Abs. 2a der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands gegebene Vorschrift, dass bei der Berechnung der Anzahl der in einem Zuge erforderlichen Bremsen die auf der betreffenden Strecke vorhandene grösste Neigung der Bahn stets nach oben hin auf die im ersten Absatz des genannten Paragraphen aufgeführten Werthe abzurunden ist. Die gleiche Bestimmung ist auch für die Zuggeschwindigkeit getroffen, doch fällt dieses weniger ins Gewicht, da es kaum Nachtheile mit sich bringt, nur solche Werthe für die grösste Geschwindigkeit eines Zuges vorzuschreiben, welche in der betreffenden Zusammenstellung berücksichtigt ist, Abrundungen nach oben also hier fortfallen. Anders ist dieses bei den Gefällverhältnissen. Ueberschreitet die Neigung auf einer bestimmten Strecke die im Abs. 1 des § 13 berücksichtigte nur wenig, so muss die Zahl der gebremsten Achsen gleich um 2–4 %, im Mittel um 3 % der sämmtlichen Achsen vermehrt werden. Nimmt man an, dass alle Gefälle gleichmässig vorkommen, so würde die durchschnittliche Aufhöhung durch eine solche Abrundung gleich 1,5 % der Achsen des ganzen Zuges sein.

Eine allgemeine Erhöhung der Betriebssicherheit tritt hierdurch keineswegs ein. Denn was nutzt es, wenn auf dem Gefälle 1 : 190 ein erheblicher Ueberschuss vorhanden ist, während auf einer anderen Strecke mit 1 : 200 nur die knappste Zahl Bremsen eingestellt wird!

Die Kosten, welche durch diese „Abrundung nach oben“

für die preussisch-hessischen Staatsbahnen entstehen, lassen sich in folgender Weise überschlagen. Nach den „geschäftlichen Nachrichten" sind im Jahre 1898/99 rund 8 600 Millionen Güterwagen-Achskilometer geleistet. Unter Einrechnung der Gepäckwagen wird sich die Zahl der Achskilometer der Güterzüge auf etwa 8 900 Millionen stellen. Wenn hiervon 1,5 % oder 134 000 000 Achskm überflüssigerweise gebremst sind, so würde sich, wenn ein Bremser auf je zwei Achsen gerechnet wird, eine überflüssige Leistung von 67 000 000 Bremserkm bei Güterzügen ergeben. Legt ein Bremser im Jahre durchschnittlich 40 000 km im Dienst zurück, so sind hierfür reichlich 1 600 Bremser erforderlich, welche gespart werden könnten. Ganz so gross wird die zu erzielende Ersparniss jedoch nicht sein, einerseits weil die Züge auf Flachlandbahnen schon jetzt vielfach mit der nach der Betriebsordnung zulässigen Mindestzahl der Beamten von 6 % gefahren werden, andererseits weil beim Bau vieler Strecken die Bestimmungen der Betriebsordnung insofern bereits berücksichtigt sind, als die in derselben angegebenen Grenzwerthe bevorzugt sind. Auch wird bei manchen Zügen, besonders den Ortszügen, die Zahl der Bremser mehr durch die auf den Stationen zu verrichtenden Arbeiten, als durch den Bremsdienst bestimmt. Immerhin wird man aber annehmen können, dass durch Fortfall der „Aufrundung nach oben" die Hälfte dieser Zahl, also 800 Bremser, welche jährlich etwa 1 000 000 ℳ kosten, erspart werden können.

Um dieses zu ermöglichen, müsste der Wortlaut des § 13 der Betriebsordnung geändert werden. Beispielsweise könnte Abs. 2a folgendermaassen gefasst werden: „Für Neigungen, welche zwischen den im Verzeichniss angeführten liegen, ist die Bremszahl verhältnissmässig (durch Interpolation) zu ermitteln." Zum grössten Theil, wenn auch nicht in vollem Umfang, würde die Ersparniss auch dadurch erzielt werden können, dass das Verzeichniss mit einer grösseren Zahl von Zwischenwerthen, etwa so, dass die Neigung immer um 1 % statt um 2,5 % springt, berechnet wird. Endlich kommt es in Frage, statt eines ausgerechneten Verzeichnisses die Formel selbst zu geben und zwar — der einfacheren Anwendung wegen — mit bestimmten Zahlenwerthen für die Geschwindigkeiten von 25, 30, 35 km usw.

Diese Formel hat dann die einfache Gestalt:

$$B \text{ (Bremsprozente)} = A + c \cdot H.$$

Darin bezeichnet H das Gefälle, A und c sind Festwerthe. Der § 13 der Betriebsordnung würde dann etwa folgendermaassen zu fassen sein:

Abs. 1. „Bei waagerechter Bahn müssen in jedem Zuge ausser den Bremsen am Tender und an der Lokomotive so viele Bremsen bedient sein, dass durch die letzteren mindestens der aus Spalte 2 des nachstehenden Verzeichnisses zu berechnende Theil der im Zuge befindlichen Wagenachsen gebremst werden kann. Bei geneigter Bahn tritt eine Vermehrung der Bremszahl ein und ist hierfür der grösste Höhenunterschied, welcher auf der betreffenden Strecke auf 1 km Länge vorkommt, maassgebend. Für jedes Meter dieses Höhenunterschiedes ist der in Spalte 3 des Verzeichnisses angegebene Zuschlag den Werthen der Spalte 1 hinzuzurechnen: (Siehe nebenstehende Tabelle.)

Bei einer Fahrgeschwindigkeit in der Stunde von km	müssen von je 100 Wagenachsen gebremst sein	
	auf waagerechter Bahn	Zuschlag für jedes Meter Höhenunterschied auf 1 km Länge
25	0	10,0
30	1,5	11,0
35	3,0	12,0
40	5,0	13,0
45	7,5	14,0
50	10,0	15,0
60	17,0	16,5
70	25,5	18,0
80	36,5	19,5
90	48,5	21,0

In allen Fällen müssen jedoch auf je 100 Wagenachsen wenigstens 5 Bremsachsen vorhanden sein." In Abs. 2a würden die Worte „und Neigungen" fortfallen, während Abs. 2b alsdann überflüssig wird. Die in vorstehender Zusammenstellung enthaltenen Zahlen sind aus den in der Betriebsordnung angegebenen, also rückwärts ermittelt. Da letztere abgerundet sind, sind erstere gleichfalls ungenau. Das geringe Mehr an Rechenarbeit, welches bei der letzterwähnten Fassung der Betriebsordnung erforderlich ist, um für den Einzelfall die Bremsprozente festzustellen, kommt kaum in Betracht, zumal da die Berechnung auf dem Dienstzimmer ohne Uebereilung ausgeführt wird. Dieselbe würde übrigens leichter und zuverlässiger erfolgen können, wenn jedem Heft des Dienstfahrplans ein Verzeichniss der für die Bremsberechnung maassgebenden Steigungen zwischen den einzelnen in dem betreffenden Heft vorkommenden Stationen, auf welchen eine Aenderung der Zugstärke stattfinden kann, beigegeben würde. Für das Stations- und Zugpersonal würden nach wie vor die hiernach in die Fahrplanbücher übertragenen Bremsprozente maassgebend sein.

Wenn diese Bremsprozente zwischen den am häufigsten vorkommenden Werthen von 6—10 % auf 0,5 % genau berechnet werden, so wird hierdurch eine weitere, wenn auch nicht so bedeutende Ersparniss erzielt werden können, ohne dass die Tafel, welche dem Zugpersonal als Hilfsmittel zur Berechnung für den Sonderfall an die Hand gegeben wird, wesentlich umfangreicher wird.

Was vorstehend über den § 13 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands gesagt ist, gilt natürlich auch für den § 24 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands. Nur ist hier sowie bei den Betriebsvorschriften für Kleinbahnen noch der Wunsch hinzuzufügen, dass bei den Fahrgeschwindigkeiten Zwischenstufen von 25 und 35 km in der Stunde berücksichtigt werden, da der Sprung von 20 zu 30 km und weiter zu 40 km zu gross ist. Auch dürfte zu erwägen sein, ob als maassgebende Neigung nicht etwa der auf 500 m (statt auf 1 000 m) vorkommende Höhenunterschied zu betrachten sei. Denn bei einer Nebenbahn oder Kleinbahn mit unbewachten Uebergängen tritt das Bedürfniss, auf kurze Entfernungen zu halten, leicht ein und ist dann ein starkes Gefälle auf kurzer Strecke (von 500 m) oft von grosser Bedeutung. Besonders wichtig ist dieses bei Bahnen, welche auf öffentlichen Wegen liegen.

Kiel, Bau- und Betriebsinspektor.

Vorsignale vor Blocksignalen.

Zu dieser Frage erhalten wir die folgenden, u. E. durchaus beachtenswerthen Ausführungen.

„In dem Aufsatze: ‚Zur Frage der weiteren Einführung von Vorsignalen' in Nr. 97, Jahrg. 1900 d. Ztg. wurde hervorgehoben, dass bei Beurtheilung der Nothwendigkeit der Vorsignale auf Blockstrecken vielfach die Ansicht vertreten sei, das Signal einer Blockstation könne unbedenklich um einen Theil des Bremsweges überfahren werden, weil es nicht einen bestimmten Gefahrpunkt, sondern eine Gefahrstrecke ohne feste Begrenzung decken soll.

Durch diesen Hinweis stellt man die Mastsignale der Stationen den Blocksignalen der freien Strecke

gegenüber. Während man bei ersteren das Haltsignal als unbedingtes Verbot der Weiterfahrt anerkennt und diesem Verbot dadurch Nachdruck verschafft, dass man Vorsignale aufstellt, die dem Führer das Halten vor dem Mast bei jeder Witterung ermöglichen sollen, ihn also von Witterungseinflüssen unabhängig machen und unter allen Umständen in den Stand setzen sollen, den Zug an der vorgeschriebenen Stelle zum Stillstand zu bringen, hält man das Ueberfahren des Haltsignals am Blockmast einer Blockstation, sofern nur der Zug zum Stehen gebracht wird, für zulässig und folgert daraus, für ein Blocksignal sei ein Vorsignal nicht unbedingt erforderlich.

Die Vertreter dieser Auffassung machen also einen Unterschied hinsichtlich der Bedeutung der Bahnhofssignale und der Blocksignale für den Zugverkehr, was um so bedenklicher erscheint, als die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands einen solchen Unterschied nicht kennt. Dieselbe unterscheidet nur zwischen Signalen am Signalmast (Einfahrt-, Wege-, Ausfahrtsignale, Blocksignale, Deckungssignale) und Vorsignalen und legt dementsprechend beiden Gattungen auch verschiedene Bedeutung für den Zugverkehr bei. Ein Unterschied zwischen Bahnhofs- und Blocksignal besteht nicht; beide dienen demselben Zweck, nur an verschiedenen Stellen. Sie sind daher in der Signalordnung auch gleichwerthig behandelt. Die fragliche Stelle lautet:

‚Der Lokomotivführer hat bei Wahrnehmung des Signals „Halt“ an einem für seine Fahrt gültigen Signalmast sowohl auf freier Bahn wie innerhalb der Stationen alle geeigneten Mittel zu ergreifen, um den Zug vor dem Maste zum Stehen zu bringen.‘

Das heisst mit anderen Worten: auch am Blockmast ist das ‚Halt‘ das unbedingte Verbot der Weiterfahrt.

Kann auf einer Blockstrecke diesem Verbot nur Geltung verschafft werden durch Aufstellen von Vorsignalen und nicht auch durch andere Einrichtungen, die einen vollwerthigen Ersatz bieten müssten, so ist damit die Nothwendigkeit der allgemeinen Ausrüstung der Blocksignale mit Vorsignalen erwiesen. Anderenfalls könnten die Bestimmungen der Signalordnung nicht mehr aufrecht erhalten werden und unterlägen willkürlicher Auslegung. Die hieraus sich ergebenden schädlichen Folgen würden nicht ausbleiben: häufige Uebertretungen, theils infolge der Unmöglichkeit, bei dichtem Nebel das Haltsignal rechtzeitig zu erkennen, theils aus eigener Verfehlung, weil im Ueberfahren desselben keine unmittelbare Gefahr erblickt wird und hieraus entspringend Abnahme der Aufmerksamkeit und Zuverlässigkeit der Führer und endlich, als weitere Folge, Schädigung der Sicherheit des Betriebes.

Die eingangs erwähnte und vielfach vertretene Ansicht, es sei das Ueberfahren eines auf ‚Halt‘ stehenden Blocksignals unbedenklich, weil dasselbe nicht einen bestimmten Gefahrpunkt, sondern eine Gefahrstrecke decken soll, ist in jedem Falle anfechtbar, weil auch auf der gedeckten Blockstrecke bei ungünstigen, die Sehkraft beeinträchtigenden Witterungseinflüssen, vornehmlich bei dichtem Nebel, dem ärgsten Feind des Lokomotivführers, und bei gleichzeitigem Auftreten von Unregelmässigkeiten, Störungen oder besonderen Ereignissen eine Gefahr eintreten kann, wenn das Haltsignal am Blockmast einer Blockstation überfahren wird und der Zug in die gedeckte Strecke hineinrast. Ob dem so ist, darüber hat bereits die Erfahrung das entscheidende Wort gesprochen, und wohl nirgends ist die übliche Redensart: einmal ist keinmal weniger am Platz, als gerade bei Entscheidung von Fragen bezüglich der Sicherheit des Betriebes.

Wir haben zur Zeit kein anderes Mittel, das Ueberfahren eines ‚Halt‘ zeigenden Blocksignals wirksam zu verhindern, als das Vorsignal. Die allgemeine Einführung von Vorsignalen vor Blocksignalen erscheint daher geboten, nicht nur zur Erzielung eines weiteren Fortschrittes in der Sicherung des Zugförderungsdienstes, sondern auch zur Erfüllung einer ganz bestimmten Forderung der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands: dem ‚Halt‘ im Eisenbahnsignalwesen unter allen Umständen Geltung zu verschaffen.“ D.

Anm. d. Schriftl. Auch in anderweiten Zuschriften, die anlässlich des Offenbacher Unfalls an uns gelangten, ist aufs nachdrücklichste darauf hingewiesen worden, dass das Blocksignal unbedingtes Halt gebieten und nicht überfahren werden sollte.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aus der preussischen Thronrede.** Der preussische Landtag ist am 8. d. Mts. mit einer Thronrede eröffnet worden, aus der wir folgende auf das Verkehrswesen bezügliche Stellen hervorheben: „Die wirthschaftlichen und finanziellen Ergebnisse der Staatseisenbahnen sind zufriedenstellend und auch für das nächste Jahr ist ein günstiges Ergebniss zu erhoffen. Zur Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und zur Förderung von Kleinbahnunternehmungen werden wiederum erhebliche Mittel von Ihnen erbeten werden.

Die bei den Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten über die Kanalvorlage des Jahres 1899 ausgesprochenen Wünsche haben der Staatsregierung Veranlassung gegeben, einen neuen und erweiterten Plan aufzustellen, der bestimmt ist, den Bedürfnissen der verschiedenen Landestheile der Monarchie auf dem Gebiete der Wasserwirthschaft durch den Bau von Kanälen und Verbesserung der Flussläufe gerecht zu werden. Der dem Landtag alsbald vorzulegende Gesetzentwurf fügt demgemäss dem Rhein-Elbekanal hinzu: den Bau eines Grossschifffahrtsweges von Berlin nach Stettin, die Herstellung einer leistungsfähigeren Wasserstrasse zwischen der Oder und der Weichsel und die weitere Regulirung der Warthe von der Mündung der Netze bis Posen, die Verbesserung der Vorfluth in der unteren Oder sowie in der unteren Havel und den Ausbau der Spree. Zum lebhaften Bedauern der Staatsregierung haben die Ermittelungen darüber, ob und in welcher Gestalt der masurische Schifffahrtskanal zur Ausführung zu bringen sei, noch nicht zum Abschlusse gebracht werden können, da über den wirthschaftlichen Werth einer solchen Anlage in der Provinz Ostpreussen selbst noch gewichtige Zweifel bestehen und aus Rücksichten der Landeskultur grosse, bisher nicht beseitigte Bedenken gegen den Bau erhoben worden sind. Um die Verbesserung der Wasserstrasse zwischen Oberschlesien und Berlin weiter zu fördern und die dafür geeigneten Mittel — Anlegung von Staubecken und theilweise Kanalisirung oder Nachregulirung des Oderstromes — zu erproben, wird die Bewilligung eines hierfür ausreichenden Betrages gefordert werden.

Die Durchführung der erwähnten Projekte wird ein zusammenhängendes, die grossen vaterländischen Ströme verbindendes Netz von Wasserstrassen schaffen und der Landeskultur wie den Verkehrsinteressen dienen. Die Staatsregierung gibt sich der Hoffnung hin, dass die erweiterte Vorlage die Zustimmung der Landesvertretung finden wird.“

— **Der Etat der preussischen Eisenbahnverwaltung für 1901 und der Betriebsbericht der vereinigten preussisch-hessischen Staatsbahnen für 1899** ist soeben dem Landtag zugegangen. In dem Leitaufsatze dieser Nummer sind schon eine Reihe bedeutsamer Ziffern aus dem Etat zusammengestellt, insbesondere die Hauptabschlusszahlen des Etats für 1901, welche für die finanzielle Weiterentwickelung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ein glänzendes Zeugniss ablegen. Von den Einzelheiten heben wir heute nur folgendes hervor: Die ordentlichen Einnahmen sind gegen den Voranschlag des Vorjahres um 78 602 915 ℳ, die ordentlichen Ausgaben um nur 47 482 526 ℳ höher, der Mehrüberschuss ist also im Ordinarium auf 31 120 389 ℳ veranschlagt. Der Betrag der einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben ist um 14 198 450 ℳ höher veranschlagt. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind um 21 525 000 ℳ, diejenigen aus dem Güterverkehr um 58 055 000 ℳ höher geschätzt, die Einnahmen aus Veräusserungen sind dagegen um etwas (2 036 000 ℳ) niedriger angenommen. Unter den Ausgaben beträgt die Steigerung bei den Besoldungen 5 934 000 ℳ, bei den Wohnungsgeldzuschüssen 575 400 ℳ, bei den sonstigen persönlichen Ausgaben 7 377 000 ℳ, bei den sächlichen Ausgaben (Unterhaltung der Inventarien und Beschaffung der Betriebsmaterialien) 16 160 000 ℳ, für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen 6 484 000 ℳ, für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel 8 016 000 ℳ.

Wir werden im Laufe der nächsten Zeit die wichtigsten Angaben des Etats und des Betriebsberichtes zusammenstellen und soweit erforderlich erläutern.

— **Interpellation wegen des Eisenbahnunglücks bei Offenbach.** Die Abgeordneten Funk und Sänger, beide Vertreter für Frankfurt a. M., haben im preussischen Abgeordnetenhause folgende Interpellation eingebracht: „Im Hinblick auf die Eisenbahnkatastrophe bei Offenbach a. M. am 8. November 1900, ‚der

eine grössere Anzahl Personen zum Opfer fielen, und im Hinblick auf die Beunruhigung, die sich weiter Kreise der Bevölkerung bei diesem Anlasse bemächtigt hat, richten die Unterzeichneten an die königliche Staatsregierung die Anfrage: Welche Maassregeln hat die königliche Staatsregierung ergriffen oder gedenkt sie zu ergreifen, um ähnliche Unglücksfälle nach Möglichkeit zu verhindern?“

Die Besprechung dieser Interpellation soll erst nach Beendigung der ersten Berathung des Etats erfolgen. Unterstützt ist die Interpellation von Mitgliedern der deutsch-freisinnigen Partei.“

— Interpellation Klinckowström wegen Verstaatlichung der ostpreussischen Südbahn. Der erste Verhandlungsgegenstand in der diesjährigen Tagung des preussischen Herrenhauses war die Interpellation des Grafen von Klinckowström folgenden Inhalts: „Im Jahre 1902 läuft die Konzession der ostpreussischen Südbahn ab. Welche Schritte hat die Regierung gethan, um die Verstaatlichung dieser Bahn in die Wege zu leiten?“ Der Fragesteller begründete seine Interpellation damit, dass die Konzession der Bahn ablaufe und dass die Erwerbung dieser für Ostpreussen in jeder Beziehung wichtigen Bahn für den Staat wirthschaftlich wie finanziell günstig sein werde. Schon durch die Ertheilung der Konzession an diese Bahn im Jahre 1863 sei ein schwerer volkswirthschaftlicher Fehler begangen worden, denn nie durfte die Regierung eine so wichtige Bahn aus der Hand geben. Die Verzinsung der Bahn betrage jetzt im Durchschnitt 4,10 %. Wenn der Staat die Bahn übernähme, würden ihm nach den Bestimmungen der Konzession sehr erhebliche Fonds ohne weiteres zufallen. Das Ergebniss der Uebernahme wäre also äusserst günstig. Es wäre daher ein unverantwortlicher Fehler, auch vom finanziellen Standpunkte, wenn die Regierung zögern wollte, von ihrem Kündigungsrechte Gebrauch zu machen.

Die Bahn sei die grösste und wichtigste Getreideeinfuhrbahn Deutschlands, sie sei auch die grösste Konkurrentin der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg. Der Getreidetransport auf der ostpreussischen Südbahn sei erheblich umfangreicher als der auf der konkurrirenden Staatsbahn. Die ostpreussische Südbahn dürfe bei Ablauf der Handelsverträge nicht mehr in Privathänden sein. Er, der Redner, wünsche das Zustandekommen neuer Handelsverträge, und deshalb dürfe der ostpreussischen Südbahn kein Einfluss auf diese Verträge eingeräumt werden.

Unterstaatssekretär Fleck, welcher den durch einen schweren Trauerfall in seiner Familie verhinderten Minister der öffentlichen Arbeiten vertrat, gab hierauf folgende Erklärung ab: „Für die königliche Staatsregierung ist es unter allen Umständen misslich, über die Frage der Verstaatlichung einer Privatbahn in eine parlamentarische Erörterung früher einzutreten, als der betr. Bahn eine dahingehende amtliche Eröffnung gemacht worden ist. Ich bin auch nicht in der Lage, für die königliche Staatsregierung eine Erklärung darüber abzugeben, ob überhaupt und bejahenden Falls zu welchem Termin sie beabsichtigt, die ostpreussische Südbahn zu erwerben. Es ist zuzugeben, dass die Verhältnisse bezüglich eines etwaigen Erwerbs der ostpreussischen Südbahn insofern anders liegen als in früheren Verstaatlichungsfällen, als über diese Bahn im wesentlichen die Voraussetzungen und die Bedingungen des Erwerbs durch das Gesetz vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen geregelt sind. Nichts desto weniger würde es sich gegebenenfalls nicht lediglich um eine einfache Verwaltungsmaassregel und Rechnungsaktion handeln; es würden vielmehr noch Nebenfragen, die das Gesetz offen gelassen hat, die aber für den Erwerbswerth der Bahn für beide Theile von Einfluss sind und der Spekulation an der Börse Spielraum gewähren, im Wege freier Vereinbarung zu regeln sein! Vor allen Dingen ist zu prüfen, wann diese Verstaatlichung im allgemeinen finanziellen Interesse des Staats, im Verwaltungsinteresse der Staatseisenbahnen und im Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interesse der betheiligten Landestheile als nothwendig oder zweckmässig zu erachten ist. Die Staatsregierung ist der Auffassung, dass die Entscheidung über die Verstaatlichungsfrage keineswegs so dringend ist, dass der eventuelle Erwerb der Bahn zum frühesten Termin, dem 1. November 1901, hätte ins Auge gefasst werden müssen, zumal von diesem Termin ab der jederzeitige Erwerb offen steht und die Nothwendigkeit oder Zweckmässigkeit des Erwerbs in der Provinz Ostpreussen bisher verschieden beurtheilt wird.“ Als erster Redner aus dem Hause wies Oberbürgermeister Delbrück-Danzig auf die betheiligten Interessen der Handelsstädte hin. Werde die ostpreussische Südbahn verstaatlicht, so müsse ein gleiches auch bei der Marienburg-Mlawkaer Bahn der Fall sein, die für Danzig dieselbe Bedeutung habe, wie die ostpreussische Südbahn für Königsberg. Er befürchte von einer Verstaatlichung der Marienburg-Mlawkaer Bahn eine Schädigung des Danziger Getreideausfuhrhandels, der darauf beruhe, dass das nach Danzig kommende russische Getreide durch Mischung mit dem westpreussischen verbessert und veredelt werde. Die Regierung müsse daher mit höchster Vorsicht zu Werke gehen.

Die Absicht des Grafen Klinckowström, das Haus zu einem Beschlusse zu bewegen, dass die Regierung zur unverzüglichen Verstaatlichung der ostpreussischen Südbahn aufgefordert werde, scheiterte an der geschäftsordnungsmässigen Unzulässigkeit dieses Antrages im Anschluss an die Interpellation. Aus der Fortsetzung der Besprechung ist nur zu erwähnen, dass auch Graf Mirbach sich für die Verstaatlichung der ostpreussischen Südbahn aussprach und dass Unterstaatssekretär Fleck die Prüfung der vorgebrachten finanziellen und wirthschaftlichen Gesichtspunkte zusagte. Da Graf Klinckowström die Einbringung eines selbständigen Antrages obigen Inhaltes angekündigt hat, ist in einiger Zeit eine weitere Verhandlung über diesen Gegenstand zu erwarten.

— Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier. Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der königlichen Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Dezember 1900 in 11 Arbeitstagen 185 000 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 818 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden gegen 152 907 und auf den Arbeitstag 13 901 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleichen Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Dezember v. J. auf den Arbeitstag 2 917 und im ganzen 32 093 Doppelwagen oder 21,0 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im ganzen Monat Dezember 1900 stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 396 640 Doppelwagen gegen 339 228, im Saarbezirk auf 56 276 Doppelwagen gegen 55 367, in Oberschlesien auf 133 630 Doppelwagen gegen 132 908 und in den drei Bezirken zusammen auf 586 546 gegen 527 503 und betrug demnach im Ruhrbezirk 57 412 Doppelwagen oder 16,9 %, im Saarbezirk 909 oder 1,6 %, in Oberschlesien 722 oder 0,5 % und in den drei Bezirken zusammen 59 043 Doppelwagen oder 11,2 % mehr als in demselben Zeitraum des Jahres 1899.

Die Gesammtbeförderung bezw. der Gesammtversand im Jahre 1900 beträgt im Ruhrbezirk 4 934 954 Doppelwagen gegen 4 561 624, im Saarbezirk 715 721 Doppelwagen gegen 691 751, in Oberschlesien 1 796 748 Doppelwagen gegen 1 679 653 und in den drei Bezirken zusammen 7 447 423 Doppelwagen gegen 6 933 028 und war sonach im Ruhrbezirk 373 330 Doppelwagen oder 8,2 %, im Saarbezirk 23 970 oder 3,5 %, in Oberschlesien 117 095 oder 7,0 % und in den drei Bezirken zusammen 514 395 Doppelwagen oder 7,4 % höher als im Jahre 1899.

Die höchsten Tagesleistungen der Wagengestellung bezw. des Versandes an Kohlen, Koks und Briketts in den einzelnen Monaten des Jahres 1900 betrugen im Ruhrkohlenbezirk

am 20. Januar . . .	16 898	Doppelwagen
„ 17. Februar . . .	16 609	„
„ 24. März	17 088	„
„ 7. April	16 582	„
„ 23. Mai	17 108	„
„ 28. Juni	17 270	„
„ 21. Juli	17 508	„
„ 25. August . . .	17 263	„
„ 22. September . .	17 050	„
„ 23. Oktober . . .	17 214	„
„ 20. November . .	18 301	„
„ 7. Dezember . .	18 405	„

— Privatwagen für Obst und frisches Gemüse. In der letzten Sitzung des Bezirkseisenbahnraths Magdeburg kam auf Vorlage der königlichen Eisenbahndirektion daselbst die z. Zt. auch den deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband beschäftigende Frage der Zulässigkeit von Privat-Eisenbahnwagen mit besonderen Einrichtungen für den Transport von Obst und frischem Gemüse zur Verhandlung. Der Bezirkseisenbahnrath wurde um ein Gutachten ersucht: 1. ob die Zulassung solcher Wagen beim längeren Bahntransport wünschenswerth und aus allgemein wirthschaftlichen Gründen unbedenklich sei sowie im Bejahungsfalle, 2. für welche Obst- und Gemüsesorten derartige Privatwagen zuzulassen sein würden. Direktionsseitig wurde ausgeführt, dass die Ansichten der bisher zur Sache gehörten Sachverständigen und betheiligten Vereine so weit auseinandergingen, dass sich kein richtiges Urtheil bilden lasse. Namentlich habe sich ein gewisser Gegensatz in der Auffassung der befragten Obst- und Gartenbauvereine einerseits und der landwirthschaftlichen Vereine andererseits gezeigt. Erstere hätten die Maassnahme warm befürwortet, während letztere in der Mehrheit einen ablehnenden Standpunkt einnähmen. Der Ausschuss des Bezirkseisenbahnraths, welcher die Vorlage vorberathen hatte, wäre zu einem bestimmten Vorschlage nicht gekommen. Der Bezirkseisenbahnrath war der Auffassung, dass zwar ein dringendes Bedürfniss zur Einstellung von besonders eingerichteten Privatwagen für Obst und frisches Gemüse nicht vorliege, dass aber die Beförderung in solchen Wagen nützlich sei und man deshalb

den Bestrebungen auf Zulassung solcher Wagen namentlich dann nicht entgegentreten solle, wenn die Möglichkeit vorhanden sei, dass derartige Spezialwagen für die Obst- und Gemüseeinfuhr vom Auslande benutzt werden dürften. Die Frage 1 wurde mit 13 gegen 7 Stimmen bejaht. Zur Frage 2 wurde es als genügend bezeichnet, die Maassnahme auf die dem Spezialtarif für bestimmte Eilgüter bereits angehörenden Obst- und Gemüsesorten, welchen allenfalls noch Spargel und Blumenkohl zuzurechnen sein möchten, auszudehnen.

Die Behandlung der auf den Antrag einer Obstgrosshandlung zurückzuführenden Frage im Verkehrsverbande hat zu dem Beschlusse des ständigen Ausschusses geführt, der Hauptversammlung die Ablehnung des Antrages zu empfehlen, weil das Vorhandensein eines allgemeinen wirthschaftlichen Bedürfnisses nicht für vorliegend erachtet werden konnte. Auch wurde für wünschenswerth gehalten, zunächst das Ergebniss des z. Zt. der ständigen Tarifkommission vorliegenden Antrages auf Detarifirung verschiedener Obst- und Gemüsesorten abzuwarten. Maassgebend für die Ablehnung waren namentlich die Gutachten verschiedener landwirthschaftlicher Körperschaften, welche als die berufensten Vertreter der hauptsächlich in Frage kommenden Produzenten ein wirthschaftliches Bedürfniss für die Zulassung privater Heiz- und Kühlwagen nicht anerkannten. Nur der hessische Landwirthschaftsrath in Offenbach a/M. hatte ein solches Bedürfniss für vorliegend erachtet. Seitens der Handelskammern in Frankfurt a/M. und Mainz wurden wohl Kühlvorrichtungen in den Wagen für zweckmässig bezeichnet, ein allgemeines wirthschaftliches Bedürfniss nach Wärmevorrichtungen dagegen verneint.

— **Eisenbahnunfall zwischen Dambrau und Löwen.** Amtlicher Meldung zufolge ist der um 3.46 Nachm. von Oppeln nach Brieg fahrende Personenzug 278 am 8. d. Mts. zwischen Dambrau und Löwen infolge Bruchs einer Lokomotivtenderachse mit allen Wagenachsen entgleist. Ein Reisender ist leicht, sechs Reisende nach Angabe ganz leicht verletzt worden. Der Materialschaden ist nicht unerheblich. Nachdem 12 Stunden lang beide Hauptgleise an der Unfallstelle gesperrt waren, ist der eingleisige Betrieb wieder am 9. d. Mts. früh 4 Uhr aufgenommen worden. Der Verkehr der Personenzüge ist auch während der Sperrung beider Gleise durch Hilfszüge und durch Umsteigen der Reisenden an der Unfallstelle aufrecht erhalten worden.

— **Eisenbahnunfall in Metz.** Wie amtlich gemeldet wird fuhr der Schnellzug 122 Coblenz-Metz am 9. d. Mts. 3 Uhr 28 Minuten Nachmittags in Metz mit solcher Geschwindigkeit unter die Bahnsteighalle, dass die Maschine den Prellbock überfuhr und durch die Mauerwand 7,5 m in den Wartesaal III. Klasse drang. Als Ursache ist zu spätes Bremsen angegeben. Die Luftbremsen waren in Ordnung. Bei dem Unfall erlitt ein Postassistent aus Metz im Wartesaal eine Verrenkung des rechten Fussgelenkes und ein den Bahnsteig passirender Arbeiter eine leichte Hautabschürfung an der linken Hand. Fahrbeamte und Reisende sind nicht verletzt. Maschine und Packwagen wurden beschädigt. Eine Betriebsstörung trat nicht ein.

— **Neue Schnellzugverbindungen Sachsens mit Süddeutschland.** Wie die „Dresd. Ztg." erfährt, steht eine wesentliche Verbesserung der Schnellzugverbindungen zwischen Sachsen und dem Süden, wie auch dem Südwesten Deutschlands für den nächsten Sommerfahrplan in Aussicht. Es ist nämlich geplant, von Dresden früh gegen 7 Uhr, von Chemnitz gegen 9 Uhr einen Schnellzug abzufertigen, welcher in Reichenbach i. V. den Anschluss von Leipzig (Abfahrt dort gegen $^3/_4$9 Uhr Vormittags) aufnimmt und in Hof an Schnellzüge der bayerischen Staatseisenbahnen sowohl nach Regensburg-München, als auch nach Bamberg, Würzburg, Heidelberg, Mannheim, Metz und weiter nach Paris anschliesst. Die Ankunft in München wird Nachmittags schon gegen $^3/_4$6 Uhr erfolgen, womit gegen die jetzige Fahrtdauer ein Zeitgewinn von etwa $1^1/_4$ Stunde erzielt wird. Der weiter erwähnte über Bamberg-Würzburg verkehrende zweite neue Schnellzug wird Heidelberg Abends gegen $^1/_4$8 Uhr, Mannheim $^3/_4$8 Uhr, Metz Nachts $^1/_2$1 Uhr erreichen und am anderen Morgen nach 9 Uhr in Paris eintreffen. In der umgekehrten Richtung wird ein neuer Schnellzug München Mittags etwa $^1/_2$1 Uhr — nach Aufnahme der Schnellzugsanschlüsse von Salzburg, Kufstein und Lindau — verlassen und in Hof Abends gegen 6 Uhr eintreffen, wo nach kurzem Aufenthalte die Weiterfahrt in der Richtung nach Leipzig (Ankunft kurz vor 9 Uhr Abends) und nach Chemnitz (Ankunft gegen $^1/_2$10 Uhr) und Dresden (Ankunft gegen $^1/_4$12 Uhr) erfolgen wird. Besonderen Werth wird diese Verbindung noch dadurch gewinnen, dass sie ebenfalls direkten Schnellzuganschluss in Hof von Paris (Abfahrt am Tage vorher Abends gegen $^1/_2$9 Uhr), Metz (Abfahrt am selben Tage früh gegen $^1/_4$6 Uhr), Mannheim (Abfahrt früh $^1/_4$10 Uhr), Heidelberg (Abfahrt Vormittags nach 10 Uhr) und Würzburg (Abfahrt Nachmittags etwa $^3/_4$2 Uhr) erhält. Auch in der Richtung München-Sachsen wird die jetzige Fahrtdauer durch den neuen Schnellzug um über eine Stunde abgekürzt werden. Soviel verlautet, werden alle diese neuen Züge I., II. und III. Wagenklasse führen und nicht als D-Züge (mit Platzgebühr) behandelt werden, obgleich sie zum Theil ebenso beschleunigt verkehren werden, wie die D-Züge.

— **Rede des früheren württembergischen Ministerpräsidenten Freiherrn von Mittnacht im Verkehrsbeamtenverein des Bezirks Friedrichshafen.** An der Weihnachtsfeier dieses Vereins, welche am 7. d. Mts. im Kursaal zu Friedrichshafen stattfand, nahm als Ehrengast auch der Ministerpräsident a. D. Dr. Freiherr von Mittnacht theil. Nach der einleitenden Begrüssung durch den Vereinsvorstand, Eisenbahnsekretär Knoblauch, ergriff Se. Excellenz das Wort, dankte für die Einladung und gab die Versicherung, auch fernerhin den Veranstaltungen des Vereins beiwohnen zu wollen. Weiter führte der Herr Staatsminister etwa folgendes aus:

„Ich gehöre dem aktiven Dienst nicht mehr an. Nach 50 jähriger Thätigkeit im Staatsdienst haben mich einzig allein mein hohes Alter und die Rücksicht auf meine Gesundheit und nichts anderes zum Rücktritt veranlasst. Da ich 27 Jahre lang der Verwaltung der Verkehrsanstalten an leitender Stelle nahe gestanden habe, kenne ich den Dienst der einzelnen Beamten; ich weiss, wie anstrengend, wie verantwortungsvoll, wie manchmal gefahrbringend, wie aussergewöhnlich dieser Dienst ist, ich weiss auch, mit welcher Hingebung die württembergischen Verkehrsbeamten diesen Anfordernngen des Dienstes nachkommen, ich weiss aber deshalb auch, wo die Beamten der Verkehrsanstalten der Schuh drückt. Sie haben sich zur gemeinsamen Vertretung Ihrer Interessen zusammengeschlossen. Ich billige diese Bestrebungen, wir leben ja nicht nur im Zeichen des Verkehrs, sondern auch im Zeichen des Vereinswesens. Wenn der Herr Vorredner mit Recht betont hat: Einigkeit macht stark, so möchte auch ich den Angehörigen der beiden Hauptzweige der Verkehrsanstalten, der Eisenbahnverwaltung und der Postverwaltung rathen, jede Eifersucht und jede Eifersüchtelei beiseite zu lassen. Von diesen beiden Zweigen hat keiner einen Vorzug vor dem anderen, sie stehen sich beide gleich. Haben Sie Vertrauen zu Ihren Vorgesetzten und zur Regierung, denn niemand, auch keine politische Partei, meint es besser mit Ihnen. Ich glaube versichern zu können, dass die Regierung jetzt den Zeitpunkt für gekommen erachtet, Ihren Bestrebungen nach Verbesserung Ihrer Lage entgegenzukommen. Darauf, dass Ihre Wünsche und Hoffnungen in Bälde in Erfüllung gehen, leere ich mein Glas."

— **Ueber die Unfallstatistik der Grossen Berliner Strassenbahn im verflossenen Jahre** hatte der „Berl. Lok.-Anz." eine Darstellung enthalten, die sich mit den Gefahren befasste, die dem Publikum durch den Strassenbahnbetrieb drohen. Darin wurde u. a. bemerkt, dass sich die Dinge in so zu sagen aktenmässiger Beleuchtung, d. h. „an der Hand der nüchternen Statistik" so stellten, dass „auf 1 000 000 Wagenkm der Strassenbahn im letzten Jahre $5^1/_2$ Todte bezw. Schwerverletzte entfallen, während die Eisenbahnen im Reiche bei 1 000 000 Zugkm $6^1/_4$ Opfer gefordert haben". Hierzu bemerkt nun die „Nordd. Allg. Ztg." folgendes: „Die Gegenüberstellung der beiden Zahlen in diesem Zusammenhange sieht einer Verschleierung des Thatbestandes sehr ähnlich, denn sie kann nur erfolgt sein, um den Glauben zu erwecken, dass die Zahlen einen Maassstab bilden für den Grad der Gefährdung, der das Publikum bei den beiden Verkehrsarten ausgesetzt ist. Dem ist aber durchaus nicht so, denn in die für die Eisenbahnen angegebene Zahl sind auch die Unfälle der im Dienste befindlichen Eisenbahnbeamten eingerechnet, die nach der Statistik des Betriebsjahres 1898/99 70 % sämmtlicher im Eisenbahnbetriebe vorgekommener Tödtungen und Verletzungen ausmachen. Vom Publikum sind einschliesslich derjenigen Personen, die das Bahngelände einem ausdrücklichen Verbote zuwider betreten haben, nur 2 Personen auf 1 000 000 Zugkm zu Schaden gekommen. In der für die Strassenbahn angegebenen Zahl werden zwar vermuthlich die Tödtungen und Verletzungen der Beamten ebenfalls enthalten sein, sie werden aber hier die Minderzahl bilden, so dass die Anzahl der dem Publikum zugestossenen Unfälle sich im Strassenbahnbetrieb ungleich höher herausstellen wird, als im Eisenbahnbetrieb. Die Verwaltung der Grossen Berliner Strassenbahn wird nicht umhin können, nunmehr die richtigen, zum Vergleiche allein geeigneten Zahlen aus der ‚nüchternen Statistik' bekannt zu geben." — Wir wollen dem nur hinzufügen, dass ein Wagenkilometer der Strassenbahn mit einem Eisenbahnzugkilometer überhaupt kaum verglichen werden kann, da auf letzteres durchschnittlich eine weit grössere Anzahl beförderter Personen entfallen wird als auf ersteres, wodurch dann der Vergleich sich noch weit mehr zu Gunsten der Eisenbahnen stellt.

— **Personalnachrichten.** Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Hoogen in Berlin ist die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Weimar verliehen. Er verbleibt noch bis 31. März d. J. in der jetzigen Beschäftigung als Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren sind ernannt: die Regierungsbaumeister Rüppell in Münster i. W. und Plüschke in Breslau.

Der Geheime Baurath z. D. Schulze, früher Direktor des Eisenbahn-Betriebsamts (Breslau-Sommerfeld) in Breslau, und der Eisenbahn-Maschineninspektor z. D. Stiebler, früher Mitglied des Eisenbahn-Betriebsamts (Posen-Thorn) in Posen sowie der Regierungsbaumeister v. Chmielewski in Stettin sind in den Ruhestand getreten.

Der Eisenbahn-Bauinspektor Kasch, bisher Vorstand der Maschineninspektion in Lissa, ist aus dem Staatsdienste ausgeschieden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Zollbehandlung von Ersatzstücken für Eisenbahnwagen.** Das österreichische Finanzministerium hat auf Anregung des Eisenbahnministeriums zur Vereinfachung des Eisenbahnverkehres und Erzielung eines gleichförmigen Vorganges bei der Abfertigung von aus dem Auslande einlangenden Ersatzstücken für im Zollgebiete schadhaft gewordene ausländische Eisenbahnwagen und von aus dem Auslande zurückgelangenden, dort schadhaft gewordenen Bestandtheilen österreichischer Eisenbahnwagen, welche im Auslande durch nachgesendete österreichische Ersatzstücke ersetzt wurden, mit einem an sämmtliche Finanzlandesbehörden gerichteten Erlasse nachstehende Anordnungen getroffen:

1. Die mit der Bahn einlangenden Ersatzstücke für im Zollgebiete schadhaft gewordene ausländische, als Transportmittel zollfrei eingetretene Eisenbahnwagen sind vom Eintrittszollamte zollfrei zu belassen, wenn sich die erwähnte Bestimmung aus der Lage des Falles, insbesondere aus den Begleitpapieren zweifellos ergibt. Dieselben sind nach den Angaben des Bahnbegleitscheines, welcher insbesondere auch neben dem Bestimmungsorte die Gattung und das Gewicht der Ersatzstücke, ferner die Nummer des in Stand zu setzenden Wagens zu enthalten hat, besonders in Vormerk zu nehmen. Die die Ersatzstücke übernehmende österreichische Eisenbahnverwaltung (Werkstätte) hat auf diesem Bahnbegleitscheine die Auswechselung der fraglichen Bestandtheile sowie die Rücksendung der ausgetauschten unbrauchbaren und der etwa nicht zur Verwendung gelangten neuen Bestandtheile zu bestätigen. Etwaige in Oesterreich verbleibende Bestandtheile sind selbstverständlich zu verzollen. Werden die ausgewechselten Bestandtheile binnen Monatsfrist nicht ausgeführt, ohne dass die Verzollung derselben seitens der Bahn nachgewiesen wird, so hat das Eintrittsamt jener Bahn, welche die zollfreie Einfuhr der betreffenden Ersatzstücke beantragt hatte, die für dieselben ordnungsmässig entfallenden Zollgebühren und zwar für das dem Bahnbegleitscheine entnommene Gewicht zur Zahlung vorzuschreiben. Eine Ueberschreitung obiger Frist kann vom Zollamte dann nachgesehen werden, wenn in glaubwürdiger Weise dargethan ist, dass die Einhaltung derselben infolge ausserordentlicher Ereignisse unmöglich wurde.

2. Die aus dem Auslande zurücklangenden, dort schadhaft gewordenen Bestandtheile österreichischer Eisenbahnwagen, welche im Auslande durch nachgesendete österreichische Ersatzstücke ersetzt wurden, sind vom Eintrittszollamte zollfrei einzulassen, wenn den Bahnbegleitscheinen und der näheren Beschaffenheit der eingehenden Gegenstände der österreichische Ursprung derselben zu entnehmen ist. Zu diesem Behufe ist der Bahnbegleitschein, welcher die Ersatzstücke am Hinweg und die abgenommenen schadhaften Theile am Rückweg begleitet, vom Austrittszollamte mit den Austrittsdaten zu versehen und von der ausländischen Bahnverwaltung (Werkstätte) zu bestätigen.

— **Rückvergütung von Frachtübergebühren.** Wie in Nr. 98 S. 1490 Jahrg. 1900 d. Ztg. mitgetheilt wurde, haben die österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnverwaltungen die Erlassung einer gemeinsamen Kundmachung in betreff des Vorgangs bei Rückzahlung von Mehrfrachten beschlossen. Diese Kundmachung ist nunmehr erflossen und hat im wesentlichen folgenden Inhalt:

Die bei der Revision der Güterkarten vorgefundenen Parteiguthaben (Uebergebühren) für Eil- und Frachtgutsendungen, welche aus Rechnungsfehlern, aus unrichtiger Anwendung der Tarife oder Zugrundelegung eines unrichtigen Gewichtes entstanden sind, werden sogleich nach vollzogener Revision den Stationen mitgetheilt. (Erstattungsansprüche aus anderen Gründen — z. B. nachträgliche Forderung der Frachtberechnung über einen anderen Weg — müssen bei der Verwaltung selbst eingebracht werden.) Die Stationen sind verpflichtet, die Bezugsberechtigten auf Kosten der Eisenbahn von der Uebergebühr zu verständigen. Die den Stationen bekanntgegebenen und von diesen als richtig anerkannten Uebergebühren werden den Bezugsberechtigten sofort gegen Beibringung der vorgeschriebenen Belege ausbezahlt. Die Stationen können bei direkt abgefertigten Sendungen die Uebergebühr für die ganze Strecke, bei gebrochen abgefertigten Sendungen — insoweit es sich um frankirte Gebühren handelt — blos für die erste Kartirungsstrecke, bei überwiesenen Gebühren blos für die letzte Kartirungsstrecke erstatten.

In der Kundmachung wird den Parteien dringendst empfohlen, auf die Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen, welche für einen Frachtbrief nicht mehr als 20 h. betragen, im Interesse der beschleunigten Erledigung von Frachterstattungsansprüchen über höhere Beträge in ähnlicher Weise zu verzichten, wie auch die Bahnverwaltungen von der Einbringung der Mindergebühren, welche diesen Betrag nicht übersteigen, absehen.

— **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen im Jahre 1900.** Es liegen nunmehr die vorläufigen Einnahmenausweise der grösseren österreichischen Privatbahnen für den Dezember vor und sind damit die Einnahmenziffern für das ganze Jahr 1900 gegeben. Die endgültige Abrechnung reicht bis zum August oder September; für die letzten drei oder vier Monate des Jahres sind die Einnahmen vorläufig ermittelt. Die Jahreseinnahmen stellen sich bei den einzelnen Bahnen im Vergleiche mit den endgültigen Einnahmen des Vorjahres wie folgt:

	1900	gegen 1899
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	83 598 897	+ 4 051 204
Südbahn	103 921 220	+ 4 028 759
Staatseisenbahngesellschaft . .	62 576 482	+ 3 075 878
österreichische Nordwestbahn:		
garantirte Linie	23 680 309	+ 933 995
Ergänzungsnetz	15 912 282	+ 668 004
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	8 290 377	+ 309 780
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	12 905 782	— 517 003
Buschtêhrader Lit. A	7 974 894	— 380 524
„ B	14 619 135	— 242 943
böhmische Nordbahn	10 462 526	— 83 358

Die grössten Einnahmenerhöhungen weisen die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Südbahn aus. Die Einnahmen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sind die höchsten seit dem Bestande der Gesellschaft. Von der Mehreinnahme entfällt naturgemäss der grösste Theil (über 3 000 000 Kr.) auf den Güterverkehr. Die Südbahn, welche im Jahre 1899 gegen 1898 eine um 4 400 000 Kr. höhere Einnahme erzielt hatte, hat im abgelaufenen Jahre gegen das Jahr 1899 abermals eine Mehreinnahme von über 4 000 000 Kr. zu verzeichnen. Der lebhafte Verkehr mit Triest und Fiume, die Zuckerausfuhr nach Indien und der Levante sowie die gute Wein- und Obsternte haben wesentlich zu diesem glänzenden Ergebnisse beigetragen. Von der Mehreinnahme entfallen auf den Güterverkehr etwa 2 500 000 Kr. Einnahmeausfälle haben nur die böhmischen Bahnen zu verzeichnen, bei welchen die durch den Kohlenarbeiterausstand in den ersten Monaten des Jahres verursachte Einschränkung des Kohlenverkehres durch die Mehrbeförderung in den späteren Monaten nicht vollständig wettgemacht werden konnte. Indessen ist zu erwarten, dass der Ausfall bei den böhmischen Bahnen durch die endgültigen Abrechnungen für die letzten Monate erheblich herabgemindert werden, vielleicht sogar ganz verschwinden wird.

— **Ausbau der Wasserstrassen.** Am 5. d. Mts. fand eine Sitzung des Unterausschusses statt, welchen der Industrierath zur Vorberathung der Anträge in betreff der Herstellung von Wasserstrassen eingesetzt hatte. In dieser Sitzung gaben die Vertreter der Regierung interessante Aufschlüsse über den Stand der Vorarbeiten, welche die hydrographische Abtheilung des Handelsministeriums bisher durchgeführt hat. Danach erstrecken sich die bisherigen Studien auf den Donau-Oderkanal (275 km) mit einer Verbindung zur Elbe (188 km) und zur Weichsel (165 km), ferner auf den Donau-Moldaukanal (205 km) mit einer Verbindung zur Weichsel (130 km) und auf eine Verbindung des San mit dem Dniester (131,5 km). Für den Donau-Oderkanal sind bereits Einzelbaupläne unter Zugrundelegung des Schleusensystems ausgearbeitet.

Die Durchführung des erwähnten Wasserstrassennetzes würde einen Kostenaufwand von 587 000 000 Kr. verursachen. Aus den Mittheilungen, welche dem Ausschuss des Industrie-

raths gemacht worden sind, geht hervor, dass noch wichtige technische Fragen auszutragen sind, ehe man an die Ausführung der neuen Wasserstrassen denken kann. Es ist deshalb kaum daran zu denken, dass dem Reichsrathe hei seinem Zusammentritte irgend eine auf die Kanalbauten bezügliche Vorlage unterbreitet werden wird.

— **Eisenbahnunterstützungsfonds.** Aus dem Zinsenerträgniss des vom Eisenbahnballkomitee vor 27 Jahren begründeten österreichischen Eisenbahnunterstützungsfonds für dienstuntaugliche gewordene, nicht pensionsfähige Eisenbahnbedienstete, deren Wittwen und Waisen wurden zu Weihnachten des abgelaufenen Jahres 29 dienstuntaugliche Männer, 654 Wittwen mit 412 Kindern und 20 Waisen mit Unterstützungen im Gesammtbetrage von 27 938 Kr. betheilt. Seit dem Bestande dieses Fonds wurden an stiftsbriefmässigen Unterstützungen 356 928 Kr. an 9 147 Bedürftige vertheilt.

— **Ausbau der bosnischen Eisenbahnen.** Einige ungarische Blätter brachten die Nachricht, dass der ungarische Handelsminister in einer der ersten Sitzungen des Abgeordnetenhauses die Gesetzentwürfe über den Ausbau der bosnischen Eisenbahnen einbringen werde. Demgegenüber wird von zuständiger Seite gemeldet, dass die Frage der bosnischen Eisenbahnen noch nicht so weit gediehen sei, um es der Regierung zu ermöglichen, schon in der nächsten Zeit einschlägige Gesetzentwürfe dem Abgeordnetenhause zu unterbreiten.

— **Thierärztliche Untersuchung der mittelst Eisenbahn beförderten lebenden Thiere in Ungarn.** Infolge des Gesetzartikels XVII von 1900 betreffs Verstaatlichung des thierärztlichen Dienstes in Ungarn hat sich die Nothwendigkeit ergeben, die auf die Eisenbahnbeförderung bezüglichen Vorschriften ab 1. Januar d. J. abzuändern. Die vorgenommenen Aenderungen gelten nur für die ungarischen Stationen, während auf kroatisch-slavonischem Gebiete die Verfügungen des Gesetzartikels VII von 1888 weiter in Kraft bleiben. Nach den neuen Bestimmungen dürfen künftig auch Pferde, mit Ausnahme der Rennpferde, ferner Esel und Maulthiere (auch Fohlen) nur nach thierärztlicher Untersuchung befördert werden; solche Thiere dürfen blos in den vom Ackerbauministerium als Viehverladestationen bezeichneten Eisenbahnstationen zur Aufgabe gelangen; diese Stationen sind aus dem Gütertarif der ungarischen Staatsbahnen zu entnehmen. Ebenso dürfen diese Thiere auch bei der Einfuhr aus dem Auslande (einschliesslich Kroatien, Slavonien, Bosnien, Hercegovina und Oesterreich) nur nach Viehverladestationen adressirt werden. Die Gebühren für die Thierbeschau, und zwar das Fuhrlohn, das thierärztliche Honorar und die staatliche Untersuchungsgebühr sind bei der A u f g a b e zu bezahlen und werden durch die Station eingehoben; die beiden ersteren werden sofort dem Thierarzte ausgehändigt, während die Untersuchungsgebühr als Aufgabenebengebühr im Frachtbriefe verrechnet wird; es ist somit nicht gestattet, die letztere Gebühr behufs Einhebung der Abgabestation zu überweisen. Die Gebühren werden auch dann eingehoben, wenn der Thierarzt nach der Beschau die Beförderung untersagt. Bei Thiersendungen vom Auslande werden die Gebühren in der Bestimmungsstation eingehoben und ist die staatliche Untersuchungsgebühr gleichfalls als Abgabenebengebühr im Frachtbriefe zu verrechnen.

— **Unfall bei Mikola.** Nach den Berichten ungarischer Blätter ereignete sich am 4. d. Mts. nächst der Station Mikola der ungarischen Staatsbahnen infolge falscher Weichenstellung ein Zusammenstoss eines gemischten Zuges mit einem Güterzuge. Der Anprall war diesen Berichten zufolge ein so heftiger, dass die Lokomotiven beider Züge vollständig unbrauchbar und fünf Wagen des Güterzuges zertrümmert wurden. Die beiden Lokomotivführer sollten getödtet, vier Reisende schwer, acht Personen leicht verletzt worden sein. Wie die Direktion der ungarischen Staatsbahnen mittheilt, fand der in Rede stehende Zusammenstoss zwischen zwei Güterzügen statt, wobei die Lokomotive des einen Zuges und vier Wagen beschädigt wurden. Vom Zugpersonal wurde niemand verletzt.

— **Handelsminister a. D. von Lukacs †.** Am 7. d. Mts. hat der ehemalige ungarische Handelsminister von Lukacs, welcher bekanntlich auf der Pariser Weltausstellung die Stelle eines Generalkommissärs Ungarns versehen hatte, durch Selbstmord sein Leben beendet. von Lukacs, geboren 1847, trat nach Beendigung der Rechtsstudien als Beamter beim Obersten Rechnungshof ein. 1872 kam er in den Reichstag und übernahm 1886 das Direktionspräsidium der ungarischen Staatsbahnen, deren Verwaltung und Betrieb er wesentlich umgestaltete. 1890 wurde Lukacs zum Unterstaatssekretär im Handelsministerium ernannt, wo er gemeinsam mit dem Handelsminister Baross wirkte. Nach Baross' Tode übernahm Lukacs die Leitung des Handelsministeriums, welche er bis 1894 beibehielt. Lukacs hat eine Reihe geschätzter volkswirthschaftlicher Schriften veröffentlicht.

— **Architekt Schlimp †.** Am 5. d. Mts. ist einer der verdienstvollsten Wiener Architekten, Kommerzialrath Schlimp, plötzlich gestorben. Schlimp war in Welletitz in Böhmen im Jahre 1834 geboren. Vom Jahre 1856 bis 1857 war er Assistent an der technischen Hochschule in Wien, vom Jahre 1858 bis 1868 Ingeniör der Südbahn und vom Jahre 1868 bis 1872 Architekt und Vorstand der Hochbauabtheilung der österreichischen Nordwestbahn. Seit 1873 arbeitete er als selbständiger Architekt. Nach den Entwürfen Schlimp's wurden sämmtliche Hochbauten der österreichischen Nordwestbahn (mit Ausnahme der Aufnahmegebäude in Wien und Tetschen) aufgeführt. Von grösseren Bauwerken, die nach seinen Plänen ausgeführt wurden, ist insbesondere der Bahnhof in Prag zu nennen.

— **Personalnachrichten.** Den mit dem Titel eines Regierungsraths bekleideten Staatsbahndirektoren N e u d e c k und F r e i h e r r n v o n B o r o w i c z k a wurde der Titel und Charakter eines Hofraths verliehen.

Luxemburg.

— **Wilhelm-Luxemburgbahn.** Ueber den Inhalt der neuen Abmachungen zwischen den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn (vergl. Nr. 2 S. 23 d. Ztg.) erfährt die „Voss. Ztg." folgendes: Der Vertrag vom Jahre 1868 mit der Verwaltung der französischen Ostbahn, die beim Friedensschluss auf das Deutsche Reich und dadurch auf die Reichseisenbahnen von Elsass-Lothringen überging, bleibt bis zum 31. Dezember 1912 bestehen und wird alsdann durch einen neuen Vertrag ersetzt, der bis zum 31. Dezember 1959 abgeschlossen ist, also bis zum Ende der Konzessionsdauer. Jedoch wird die jährliche Rente, welche die Wilhelm-Luxemburgbahn erhält, derart erhöht, dass sie die Verwaltung in den Stand setzt, die bis jetzt bezahlte Dividende von 15 Fr. auf die Aktie allmählich zu steigern, so dass dieselbe im Jahre 1913 auf 30 Fr. für die gewöhnliche Aktie und 5 Fr. für den Genussschein angewachsen sein wird. Die letztgenannten Dividendenziffern werden alsdann bis zum Ende der Konzession bezahlt werden. Ausserdem übernimmt die Generaldirektion der Reichseisenbahnen von Elsass-Lothringen die Bezahlung des Betrages von 8 000 000 Fr., welcher zur Zeit von der Regierung des Grossherzogthums Luxemburg der Wilhelm-Luxemburgbahn als Subvention geliehen worden war und welche bisher noch nicht zurückbezahlt werden konnte. Auch hat nach den Bedingungen der neuen Abmachung die Wilhelm-Luxemburgbahn fernerhin nicht mehr zu den Ausgaben, welche auf der Linie gemacht werden, beizutragen.

Uebrige europäische Länder.

— Die **Ausschreibung auf Personen- und Güterwagen für den belgischen Staat**, von der in letzter Zeit so viel die Rede war, hat nach dem „Mon. des chem. de fer" zu folgendem Ergebnisse geführt: Auf die deutschen Werkstätten entfallen vier Loose, und zwar das erste für Wagen II. Klasse auf die hannoversche Holzbearbeitungs- und Wagenfabrik in Recklingen — es sind dies Durchgangswagen nach einem neuen System mit vielen Seitenthüren —, das vierte, ebenfalls für Wagen II. Klasse, auf die süddeutsche Wagenfabrik in Kelsterbach a/M.; das 10. und das 11. Loos für Güterwagen sind der Wagenfabrik in Rastatt zugefallen. Französische und italienische Wagenbauanstalten haben namentlich Wagen III. Klasse zu liefern, während die belgischen Wagen- und Maschinenbau-Anstalten den Rest der Lieferungen unter sich vertheilt haben, alles zu denselben Preisen, die sie schon bei der Ausschreibung abgegeben hatten.

— **Eisenbahnunfall bei Cintogabelle** (französische Südbahn). Auf der Station Cintogabelle bei Toulouse entgleiste am 3. d. Mts. ein Personenzug, wobei fünf Reisende schwer verletzt wurden. Zwei Schaffner erlitten Beinbrüche. Ueber die Ursachen weiss man infolge der Schweigsamkeit der Südbahngesellschaft noch nichts Bestimmtes.

— **Die spanischen Eisenbahntarife** sollen bekanntlich einer gründlichen Durchsicht unterzogen werden. Zu dem Zwecke hat der spanische Minister der öffentlichen Arbeiten, wie das „Journ. des transp." mittheilt, zunächst eine öffentliche Umfrage erlassen, an deren Beantwortung sich nicht nur alle Guvernöre, Konsuln, Handelskammern, Eisenbahnabtheilungen und Eisenbahngesellschaften durch Meinungsäusserungen zu betheiligen haben, sondern auch alle anderen Körperschaften durch Einsenden ihrer An-

sichten, Beobachtungen und Vorschläge an die Präfekten der Provinzen oder die zuständigen Behörden theilnehmen können. Diese Berichte sollen sich auf sämmtliche Eisenbahntarife, also auf Personen- und Güterbeförderung, auf den Transport von Vieh, frischen Waaren, Packeten, allgemeinen Gütern, Metallwaaren, Werthgütern beziehen und sollen Ansichten und Beobachtungen über die Art der Tariffestsetzung, über die Waareneintheilung usw. enthalten. Sämmtliche Berichte sollen alsdann nach und nach dem Wirthschaftsrath (Conseil supérieur d'agriculture, d'industrie de commerce et des travaux publics) zur Begutachtung vorgelegt werden. Der Minister wird dann im Verein mit den Eisenbahngesellschaften zur Einführung der für alle Interessenten geeignetsten Tarifreformen schreiten. Im Weigerungsfalle soll dann gegen die betreffende Gesellschaft auf gesetzlichem Wege vorgegangen werden.

— **Säntisbahn.** Verhandlungen zwischen dem Ausschuss und dem Inhaber der Konzession sollen zu einem befriedigenden Abschluss geführt und kleine Meinungsverschiedenheiten innerhalb des Ausschusses beseitigt sein, so dass nunmehr das Büro der Säntisbahn in Zürich seine Thätigkeit beginnt.

— **Zweite Gleise der schweizerischen Nordostbahn.** Auch auf die Legung zweiter Gleise wirft die Verstaatlichung ihre Schatten voraus. Der schweizerische Bundesrath hat die Hauptbahnen zur vermehrten Legung zweiter Gleise angehalten. Die Nordostbahn bestreitet nicht nur das sachliche Bedürfniss für mehrere Linien, sondern legt auch für alle Fälle Verwahrung ein gegen die Tragung der Kosten der verlangten Anlagen und behält sich vor, den Bund als künftigen Inhaber der Bundesbahnen für deren Bezahlung zu belangen, da es sich nur um Bauten für künftige Verkehrsbedürfnisse handeln könne.

— **Die Arbeiterunion der schweizer Transportanstalten** hat in einer ausserordentlichen Vertreterversammlung u. a. beschlossen, betreffs der Besoldung bei den Bundesbahnen vorstellig zu werden und die Errichtung einer Altersversicherung für das Arbeiterpersonal zu fordern.

— **Eisenbahnstreiks in England.** Aus England kommen wieder Nachrichten über Eisenbahnstreiks. Wie der „Hamb. Korr." erfährt, hat in Südwales ein kleiner örtlicher Streik plötzlich ganz unerwartete Ausdehnung angenommen. Dort hatten die Maschinisten der Lokomotiven an der Privatbahn, welche der Powell Duffrin Kohlengrubengesellschaft gehört, in der Stärke von 200 Mann die Arbeit niedergelegt. Plötzlich haben sich die gesammten Arbeiter der sieben Kohlengruben der Gesellschaft in der Stärke von rund 6 000 Mann den Streikenden angeschlossen. Eine Zusammenkunft zwischen dem Direktor der Gesellschaft und Vertretern der Leute blieb ohne jeden Erfolg. Ferner legten am 3. d. Mts. 500 Mann der Tilbury Bahngesellschaft an den Tilbury Docks die Arbeit nieder, weil ein Vorarbeiter, der sich schon lange im Dienste der Gesellschaft befand, in summarischer Weise entlassen worden war. Die Leute vermochten sofort Beschäftigung zu finden. Dadurch ist ihnen natürlich die Stimmung gewachsen, und sie sind jetzt dazu geschritten, von ihrer alten Gesellschaft bei der schönen Gelegenheit höhere Löhne herauszudrücken. Es ist noch keine Entscheidung erfolgt.

— **Durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge in Russland.** Der St. Petersburger „Herold" theilt seinen Lesern kurz den Inhalt eines Vortrages mit, der auf dem Kongresse der Montanindustriellen gehalten worden ist und die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge in Russland behandelt. Die Ergebnisse, zu denen der Vortragende da gekommen ist, sind so ausserordentliche, dass sie wohl der Berücksichtigung werth sind, schon desswegen, weil sich mancherlei Erscheinungen auf dem Gebiete der Güterbeförderung, der Güteransammlung auf den Stationen, ja der so vielfach beobachteten Stockungen zum Theil auch hierin begründet sein mögen. Der „Herold", dem wir übrigens die volle Verantwortung für die Richtigkeit des Referates überlassen müssen, äussert sich wie folgt:

„Die schnellste Bewegung der Waarenzüge beträgt 5,8 Werst (= 6,2 km) in der Stunde, wenn man den Aufenthalt der Züge auf den Stationen mit in Rechnung bringt. Nach den bestehenden Vorschriften müssen die Züge jedoch 15—18 Werst (= 16,0—19,2 km) in der Stunde fahren. 5,8 Werst (= 6,2 km) in der Stunde fahren die Züge auch nur auf längeren Reisen. Bei einer Fahrt auf 200—400 Werst (= 213,4—426,8 km) kommen die Züge durchschnittlich nur 2-3 Werst (= 2,1-3,2 km) in der Stunde vorwärts. Ist die Entfernung noch kürzer, so fährt der Zug im Durchschnitt nicht mehr als 0,85 Werst (= 0,9 km) in der Stunde. Das kann man schon einen Schneckengang nennen; ein gesunder Fussgänger kann den Eisenbahnzug weit hinter sich zurück lassen. Daher sind auch die beständigen Klagen der Geschäftsleute über die Güterbeförderung der Eisenbahnen begreiflich. Es fragt sich, ob die Empfänger von den Eisenbahnverwaltungen nicht Entschädigung für die mangelhafte Güterbeförderung zu fordern berechtigt sind. Die Frage dürfte eigentlich für entschieden gelten. Es sind oft Entschädigungsansprüche gegen die Bahnverwaltungen erhoben worden, aber in den meisten Fällen wurden sie zu Gunsten der Beklagten entschieden, weil das Gericht geneigt ist, in dem Vorgehen der Kläger eine Art Chikane oder unnützen Rechtshandel zu erblicken. Wenn die Eisenbahnen alle Entschädigungsansprüche befriedigten, so würde wohl ihre ganze Einnahme drauf gehen, meint der ‚Promyschlenny Mir'." Das letztere könnte wohl stimmen, denn die Lieferfristüberschreitungen, die bei derartigen Geschwindigkeiten eintreten müssen, werden gewiss sehr grosse sein.

Noch mehr als alles andere scheint uns aber die Geduld der Leidtragenden zu bewundern zu sein, die es sich gefallen lassen, nachdem das Gut in der Regel schon auf der Abgangsstation eine geraume Zeit gelagert hat, bevor die erforderlichen Eisenbahnwagen bereit gestellt werden, dass es dann noch so elend langsam weiter geschafft wird.

Es ist übrigens zu bedauern, dass der Vortragende nicht wenigstens an einem Beispiele erläutert hat, wie er die auffallenden Zahlen gefunden hat, denn der Leser muss unwillkürlich zu der Annahme gelangen, dass im vorliegenden Falle, wie das so oft geschieht, aus einzelnen besonderen Fällen allgemeine Sätze abgeleitet werden. Selbst der leichtgläubigste Leser muss stutzen, wenn ihm gesagt wird, eine Eisenbahn befördert Güter mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 0,9 Kilometer in der Stunde! Das scheint selbst für russische Verkehrsverhältnisse, an denen man Absonderlichkeiten in diesem Maasse gewohnt und leicht geneigt ist, sonst unglaublich Scheinendes zu glauben, immerhin etwas sehr viel. Aber — es ist in einer Versammlung trotz alledem behauptet worden, und eine Widerlegung ist uns nicht bekannt geworden.

— **Uebergang von Frachtgütern in das Eigenthum der russischen Eisenbahnverwaltungen.** Das russische Ministerium der Verkehrsanstalten hat nach Mittheilung der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" erläutert, dass Güter, die aus irgend einem Grunde (Beschädigung, verspätetes Eintreffen usw.) vom Adressaten nicht in Empfang genommen sind und für welche die Eisenbahnen dem Adressaten eine Vergütung gezahlt haben, als Eigenthum der Eisenbahnen anzusehen und falls sie sich als für die Bedürfnisse der Eisenbahnen verwendbar erweisen, von den Eisenbahnen in Gebrauch zu nehmen sind. Falls die Güter aber von den Eisenbahnen nicht gebraucht werden können, so sind sie auf dem Wege des öffentlichen Verkaufes zu veräussern.

— **Einführung eines neuen Frachtbriefformulars für die russischen Bahnen.** Am 1. März d. J. wird auf dem ganzen russischen Eisenbahnnetz eine neue Form von Frachtbriefen und Frachtbriefduplikaten eingeführt. Die Vervollkommnungen und Abänderungen sind vom Ministerium der Verkehrsanstalten gemäss den Vorschlägen des allgemeinen Kongresses der Vertreter der Eisenbahnen bestätigt worden. Worin die Abweichungen von den gegenwärtig im Gebrauche befindlichen Frachtbriefen bestehen, ist nicht mitgetheilt.

— **Die 81. allgemeine (Konventions-) Konferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen,** welche in St. Petersburg tagte, beging am 14./27. Dezember d. J. die Feier des 30 jährigen Bestehens der allgemeinen Konferenzen. Geheimrath N. N. Suschtschow, der schon in 25 Konferenzen den Vorsitz geführt hatte, führte ihn auch diesmal. An dem Festessen betheiligten sich ausser den Mitgliedern der tagenden Konferenz der Kollege des Ministers der Verkehrsanstalten, Geheimrath Mjässajedow-Iwanow, der Chef der Reichseisenbahnverwaltung Ketritz, der Direktor des Departements für Eisenbahnangelegenheiten Ziegler von Schaffhausen, der Direktor der Kreditkanzlei Maleschewsky, der langjährige frühere Direktor des Eisenbahndepartements Werchowsky, die Präsidenten der Rjäsan-Uralsker und Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahnen Adadurow und Ostrowsky und andere höhere Beamte der Ministerien.

Von den Ministern der Verkehrsanstalten und der Finanzen waren Glückwunschtelegramme eingelaufen und vom Kollegen des Finanzministers Geheimrath Kowalewski ein in sehr warmen Worten gehaltenes Glückwunschschreiben.

Auf das Hoch auf den Kaiser folgte eine grössere Anzahl Reden, die auf den Nutzen der allgemeinen Konferenzen der Eisenbahnvertreter hinwiesen und unter denen die Rede des Direktors der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn M. P. Fedorow mit besonderem Beifalle aufgenommen wurde; sie bot ein Bild davon, wie die allgemeinen Konferenzen entstanden sind und gedachte der Männer, die zuerst in kleinem Kreise die Vertreter der Eisenbahnen zu gemeinsamen Besprechungen um sich versammelt hatten, bis sich dann vor 30 Jahren das Bedürfniss nach den allgemeinen Konferenzen fühlbar machte. Neben den Namen Adadurow und Welichow nannte Redner auch den langjährigen Präsidenten der I. Eisenbahngruppe Geheimrath K. I.

Rudnicki, an dessen deutsche Pünktlichkeit und Pflichttreue erinnernd, die oft bis in die späte Nachtstunde die Konferenzmitglieder bei den Arbeiten festhielten, wenn es galt, eine Frage zum Abschluss zu bringen.

Fremde Welttheile.

— Schnellzüge auf der sibirischen Bahn. In dem amtlichen Blatt des russischen Finanzministeriums, der „Handels- und Industriezeitung", Nr. 258 finden wir einige kurze, nicht uninteressante Mittheilungen über die Schnellzüge auf der sibirischen Bahn. Es wird daselbst angegeben, dass mit Inkrafttreten des diesjährigen Winterfahrplanes die Zahl der zwischen Moskau und Irkutsk verkehrenden Schnellzüge verdoppelt worden ist, so dass nunmehr an jedem Mittwoch und Sonnabend von Moskau und an jedem Montag und Freitag von Irkutsk ein Zug abgelassen werden wird. Das ist natürlich schon ein grosser Fortschritt, denn zu Anfang des Betriebes wurde nur zwei Mal im Monat ein Schnellzug abgefertigt.

Ueber die Benutzung dieser Züge durch Reisende wird mitgetheilt, dass in der Zeit vom 1. Juli 1898 bis zum 1. Juli 1899 befördert wurden in der I. Klasse 1 162, in der II. Klasse 3 355, zusammen also 4 517 Personen, vom 1. Juli 1899 bis zum 1. Juli 1900 in der I. Klasse 1 387, in der II. Klasse 4 106, zusammen also 5 493 Personen, und zwar ist von der zuletzt angeführten Gesammtzahl fast $1/3$ oder 1 807 auf der ganzen Strecke zwischen Moskau und Irkutsk befördert worden.

Sehr bequem sind diese Reisenden aber offenbar, trotz allem Luxus, mit dem die Züge ausgestattet worden sind, nicht befördert worden; denn es sind 80 % aller Plätze besetzt gewesen. Das ist für eine Reise, die so viele Tage ununterbrochen dauert, zweifellos sehr wenig bequem. Das amtliche Blatt führt nämlich aus, dass jeder Zug aus 1 Wagen I. Klasse, 2 Wagen II. Klasse, 1 Speisewagen und 1 Gepäckwagen besteht. In jedem Zuge sind 66 Plätze oder in allen 104 Zügen (1. Juli 1899 bis 1. Juli 1900) 6 884 Plätze vorhanden gewesen; da nun 5 493 Personen befördert worden sind, so ergeben sich rund jene 80 %. Man halte dem gegenüber, dass in Russland in der I. Klasse im Durchschnitt nur 14 % der Reisenden fahren, und selbst auf der sehr stark von Reisenden benutzten St. Petersburg-Warschauer Bahn sind nur 50 % aller Plätze ausgenutzt gewesen. Auch das ist schon recht ungünstig für die Reisenden, lässt sich aber verhältnissmässig leicht ertragen, weil die Reise nur 36 Stunden in Anspruch nimmt. Ein Missstand ist es, wie das amtliche Blatt hervorhebt, dass die Fahrpreise die Kosten der Züge lange nicht decken, was bei den niedrigen Personentarifsätzen einerseits gar nicht erwartet werden konnte; andererseits muss aber auch nicht übersehen werden, dass die sibirischen Schnellzüge nicht eingeführt sind, um mit ihnen ein gutes Geschäft zu machen, sondern wichtige staatliche Interessen haben dazu geführt, die kostspielige Verbindung mit dem neuerschlossenen Sibirien herzustellen, so dass nicht die Frage, wie die Bilanz aus den Einnahmen und Ausgaben sich stellt, über den Nutzen, den die Züge schaffen, entscheiden kann.

Einen sehr empfindlichen Missstand erblickt das Blatt ferner darin, dass die Fahrpreise bei Benutzung der sibirischen Schnellzüge nicht gleich sind, je nachdem der Reisende den Zug der Staatsbahn oder der internationalen Gesellschaft benutzt. So beträgt z. B. der Fahrpreis mit dem Zuge der internationalen Gesellschaft auf der Strecke von Moskau bis Irkutsk 11 R. 40 Kop. (= 24,62 ℳ) mehr als mit dem Zuge der Staatsbahn, er bietet dafür aber auch mehr Bequemlichkeiten und ist luxuriöser ausgestattet. Dabei wird es ferner als ein besonderer Mangel empfunden, dass es nicht vorher bekannt gemacht wird, welcher Zug zunächst fällig wird und die Reisenden daher nicht zwischen den beiden Zügen frei wählen können. Es wird gehofft, dass bei regelmässiger Durchführung von zwei Schnellzügen ein regelmässiger Turnus zwischen den beiden Zügen einzuführen möglich sein wird.

— Der Stand der Eisenbahnbauten im französischen Sudan scheint nach einem kolonialamtlichen Berichte ein äusserst trauriger zu sein, da es sich herausgestellt hat, dass sowohl die Herstellungskosten der Bahn als auch die Länge derselben den Voranschlag bedeutend übersteigen werden, so dass der Erfolg des ganzen Unternehmens sehr in Frage gestellt zu sein scheint. Die Verwaltung habe sich „mit einer unerklärlichen Sorglosigkeit, ohne genügende Vorarbeiten, ohne einen Kostenanschlag in Unternehmungen gestürzt, die sie unmöglich zu einem guten Ende bringen könne. Bei eintretendem Geldmangel wende sie sich alsdann an das Parlament, welches die nöthigen Geldmittel und Indemnität bewilligen müsse. In jedem Fall bedürfe die Eisenbahn im Süden noch für Jahre hinaus einer Unterstützung von Seiten des Staates oder einer Garantie von 2 bis 3 000 000 Fr. Die begangenen Fehler wären wahrscheinlich vermieden worden, wenn ein zuständiger Beamter mit der Leitung und Kontrole des Unternehmens betraut worden wäre." („Journal des transports.")

— Kraftwagenverkehr im Sudan. Vor $1\frac{1}{2}$ Jahren bildete sich im Sudan unter der Leitung eines Herrn Dubois eine Gesellschaft, welche einen Kraftwagenbetrieb für den Personen- und Gütertransport zwischen dem Endpunkt der im Bau befindlichen Eisenbahn und dem Nigerflusse einzurichten beabsichtigte und zwar auf Rechnung des Staates, der Kolonie Sudan und des Publikums. Nach dem mit dem Kolonialminister abgeschlossenen Vertrage sollte der ganze Betrieb am 1. März 1900, ein theilweiser Betrieb aber schon am 15. November 1899 eröffnet werden. Es stellten sich nun aber allerhand mit der Natur des Landes zusammenhängende, namentlich auf der unzulänglichen Beschaffenheit der Wege beruhende Schwierigkeiten heraus, so dass einer Meldung des „Journ. des transports" zufolge schliesslich die Gesellschaft sich am 24. März 1900 ausser Stande erklärte, die eingegangenen Verpflichtungen zu halten. Herr Dubois legte sein Amt als Leiter der Gesellschaft nieder. Die Hoffnungen, welche man auf den fraglichen Verkehr zur Beseitigung der Träger-Frohndienste der Schwarzen und zur Belebung des Verkehrs setzte, sind sonach zu Wasser geworden.

Allgemeines.

— Zur Frage der Vermehrung der Verkehrssicherheit bei den Strassenbahnen schreibt uns Herr Eisenbahnsekretär J. Albrecht in Essen nachfolgendes:

In Nr. 81 Jahrg. 1900 Ihres geschätzten Blattes berichten Sie nach der „Nat.-Ztg." über die Opfer der Berliner Strassenbahnen und führen einen Theil der Unfälle darauf zurück, dass häufig Fahrgäste unmittelbar hinter dem haltenden Wagen über den Fahrdamm schreiten, ohne zu bedenken, dass zu gleicher Zeit aus der entgegengesetzten Richtung ein Wagen heranbrausen könne. Es heisst in dem Berichte dann weiter: „Der Führer eines solchen Wagens kann es nicht übersehen, ob hinter einem haltenden Wagen plötzlich Personen hervorschiessen, um über das Gleise zu laufen, und seine Warnungszeichen kommen oft zu spät." An diesen Satz anknüpfend, möchte ich die Frage aufwerfen, ob denn nicht der Führer des *haltenden* Wagens das Amt eines Warners versehen könnte. Die Lösung dieser Frage stelle ich mir etwa folgendermaassen vor:

An jedem Ende des Wagens, an der linken Seite des Perronbleches (links vom Perron aus gesehen) müsste etwa in Schulterhöhe einer die Strasse überschreitenden Person eine kleine Glocke angebracht werden, die von einem Schutzkasten aus gelochtem Blech umgeben sein könnte. Jede dieser Glocken kann vom entgegengesetzten Perron aus durch den Wagenführer vermittelst eines elektrischen Druckknopfes in Thätigkeit gesetzt werden. Um Missbrauch zu verhüten, wird der Druckknopf durch irgend eine Verschlussvorrichtung nur dem Führer zugänglich gemacht.

Der Führer eines stillstehenden Wagens würde nun einen aus der entgegengesetzten Richtung sich nähernden Wagen bis auf eine gewisse Entfernung, bei der das Ueberschreiten der Gleise noch gefahrlos ist, herankommen lassen, dann aber die Glocke an der Hinterplattform des Wagens in Bewegung setzen. Eine in diesem Augenblick hinter dem Wagen herschreitende Person würde sich unwillkürlich nach der Glocke umsehen, und die Bedeutung derselben würde bald jedem bekannt sein. Neben der Glocke könnte auch ein Schild mit der Aufschrift „Vorsicht, es kommt ein Wagen!" oder „Warten! Wagen kommt!" angebracht werden, auf das jeder durch das Glockenzeichen aufmerksam würde. Ausserdem würden die auf der Hinterplattform stehenden Fahrgäste nicht selten Veranlassung nehmen, beim Ertönen der Glocke Unvorsichtige noch besonders durch Zuruf zu warnen, sofern nicht schon der Schaffner hierzu Gelegenheit gehabt hat.

Man könnte vielleicht einwenden, dass bei der vorgeschlagenen Einrichtung das Publikum sich auf das Warnungszeichen verlassen und nun mit um so grösserer Sorglosigkeit über die Gleise schreiten werde. Wenn dann der Wagenführer das Glockenzeichen einmal vergässe? Dem kann man aber entgegenhalten, dass es für die Sicherheit des Publikums immer noch günstiger wäre, wenn in einem einzelnen Falle der Führer das Warnungszeichen vergisst, als wenn tausende Fussgänger tagtäglich vergessen, rechts und links nach herankommenden Wagen Ausschau zu halten. Und warum sollte der Wagenführer das Warnungssignal auch vergessen? Er hat ja, während sein Wagen hält, nichts zu thun und es würde seiner Aufmerksamkeit also nicht zu viel zugemuthet werden.

Ob die Idee sich verwirklichen lässt, ob nicht technische und finanzielle Bedenken entgegenstehen, das zu beurtheilen bin ich nicht in der Lage. Wenn aber von den Millionen Menschen, die alljährlich von den Strassenbahnen befördert werden, nur

ein einziger durch die gedachte Einrichtung vor Schaden bewahrt würde, so wären, sollte ich meinen, Einwendungen wegen des Kostenpunktes von vornherein ausgeschlossen.

Soweit der Einsender. Wenngleich durch ein Warnungssignal der beschriebenen Art an den Strassenbahnwagen ein sicheres Mittel zur Verhütung der bezeichneten Unfälle noch nicht gegeben ist, so verlohnt der Vorschlag des Herrn Einsenders als eine bemerkenswerthe Anregung wohl der Mittheilung. Er gibt doch einen weiteren Fingerzeig zur Lösung der gerade in letzter Zeit so oft erörterten Strassenbahnunfallfrage. Im einzelnen ist der Gedanke verbesserungsfähig. Die Bedienung eines besonderen Druckknopfes durch den ohnehin schon stark in Anspruch genommenen Wagenführer würde diesen in an sich unerwünschter Weise weiter belasten. Wie während der Fahrt, so auch an den Haltestellen hat der Wagenführer nach seiner Vorschrift die linke Hand auf die Kurbel des Umschalters, die rechte Hand auf die Bremskurbel zu legen, und gerade an den Haltestellen darf er dies nicht unterlassen, damit er, sobald der Schaffner das Zeichen zur Weiterfahrt gibt, den Wagen sofort in Bewegung setzen kann. Die Inbetriebsetzung des Warnungssignals müsste also zweckmässig mit einem dieser beiden Handgriffe vereinigt werden oder durch eine Drucktaste mit dem Fusse erfolgen. Die Ergänzung des Läutewerks durch ein optisches Signal in den Stunden der Dunkelheit könnte in Frage kommen usw. Doch der Zweck dieser Zeilen ist nicht, eigene Vorschläge in der Richtung zu machen, vielmehr auf dem wichtigen Gebiet der Unfallverhütung im Strassenbahnverkehr anregend zu wirken. Dass die Schaffung geeigneter Vorrichtungen auf diesem Gebiet nicht so einfach ist, wie vielfach angenommen wird, geht schon daraus hervor, dass bereits mehr als 1000 Patente auf Erfindungen zur Verhütung von Strassenbahnunfällen genommen sind, ohne dass auch nur eine einzige dieser Vorrichtungen Vorzüge aufweist, die ihre Einführung ernstlich in Frage kommen liessen.

— Das bekannte **Latowski'sche Läutewerk**, welches schon seit Jahren bei vielen königlichen und anderen Eisenbahnverwaltungen Verwendung findet, hat neuerdings wiederum einige Verbesserungen erfahren. Während bisher der verbrauchte Dampf nach Hebung des Ventilkolbens theils direkt, theils indirekt durch Ableitung das Läutewerk verliess, wird dieser Abdampf jetzt in der Weise nutzbar gemacht, dass er vor dem Verlassen des Läutewerks einen Dampfmantel oder Vorwärmer durchströmt, die Dampfkammer im hohen Grade anwärmt und so ermöglicht, dass das Läutewerk fast mit trockenem Dampf arbeitet. Hierdurch sowie durch Vergrösserung des Ventilkolbens wird eine Dampfersparniss von 50 bis 100 % bezweckt. Das Läutewerk spricht bei jeder Wirkung, selbst bei strengster Kälte sofort an und besitzt eine sehr einfache, durch eine Schraube bewirkte Entwässerung, die jede Betriebsstörung des Apparates durch Frost usw. völlig auschliessen soll.

— **Tränkung der Eisenbahnschwellen.** Der frühere Präsident der Gesellschaft amerikanischer Civilingeniöre, Chanut, behandelt im Septemberheft ihrer „Proceedings“ die Frage der Erhaltung der Schwellen auf europäischen Eisenbahnen und beschreibt die verschiedenen in Grossbritannien, Frankreich und Deutschland angewandten Verfahren. In Grossbritannien beschäftigte man man sich schon vor mehr als 100 Jahren mit der Frage, wie man das zum Bau der Schiffe verwandte Holz mittelst chemischer Erzeugnisse am besten schützen und erhalten könne. Unter den zahlreichen Verfahren wurden, besonders seit dem Auftreten der Eisenbahnen, vier oder fünf praktisch verwerthet. Jetzt ist die Behandlung der Schwellen mittelst Kreosot als das allein richtige erkannt und eingeführt worden. Hölzer aus den schottischen Wäldern hat man noch ohne vorherige Behandlung zu Schwellen verwendet, aber 90 % aller in Grossbritannien verwandten Schwellen sind vom Ausland eingeführt und diese sind kreosotirt. Chanut beschreibt genauer dieses Verfahren und die damit erzielten Ergebnisse.

In Frankreich liefern die Waldungen jährlich 3000000 Schwellen, eine fernere Million wird vom Auslande eingeführt. Von dieser Gesammtzahl werden jährlich 2600000 Schwellen zum Auswechseln unbrauchbar gewordener Schwellen benutzt; die Zahl der letzteren nimmt übrigens seit 15 Jahren ab, während die Kilometerlänge der Bahnen beständig gewachsen ist. Dieses Ergebniss, das für die französischen Bahnen eine jährliche Ersparniss von 15000000 Fr. bedeutet, ist eine Folge der Tränkung der Schwellen und der Vervollkommnung der von den verschiedenen Eisenbahngesellschaften angewandten Behandlungsweisen.

In Deutschland stammen fast alle Schwellen aus den deutschen Wäldern und werden vor der Verwendung chemisch behandelt. Chanut hebt die Sorgfalt und Genauigkeit in der Ausübung des Verfahrens, dessen Kosten und Ergebnisse angeführt werden, hervor. Schliesslich werden die besonderen Merkmale aller in Europa angewandten Behandlungsverfahren zusammengefasst und daraus Schlüsse für die amerikanischen Bahnen gezogen. Drüben erzielt man nämlich durch Anwendung von Zinkchlorür eine Lebensdauer der Schwellen von 10 bis 12 Jahren; durch Benutzung von Kreosot liesse sie sich auf 15 bis 30 Jahre bringen; doch würde dies drei bis vier Mal soviel kosten. Nach den englischen Erfahrungen würden sich die Kosten der Kreosotbehandlung auf 1,25 Fr. für die Schwelle belaufen; hierbei würde eine Lebensdauer von 15 bis 16 Jahren erreicht. Nach französischer und deutscher Erfahrung betragen die Kosten für die Schwelle ebenfalls 1,25 Fr. Durch Anwendung sorgfältig entwässerter Bettung können die Schwellen ein Alter von 27 bis 30 Jahren erreichen. Aber in einem Lande, wie die Vereinigten Staaten, wo jede Schwelle nur 1 bis 2 Fr. kostet, wäre es nicht wirthschaftlich, so bedeutende Summen für deren künstliche Erhaltung auszugeben, wie es in Europa, wo der Preis einer Schwelle sich auf 4,50 bis 7,50 Fr. beläuft, sehr wohl zulässig ist.

Es wäre indessen, um auch die Dauer der wohlfeileren Schwellen etwas zu verlängern, ein billigeres Verfahren sehr erwünscht und Chanut beschreibt drei von diesem Gesichtspunkte aus in Betracht zu ziehende Behandlungsarten. Gleichzeitig warnt er, um üble Erfahrungen zu vermeiden, eindringlich vor sorgloser und ungeschickter Anwendung derselben.

— **Mittellandkanal.** Soeben ist von der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ eine Sonderausgabe erschienen, die den Titel führt: „Der Mittellandkanal begünstigt nicht die holländisch-belgischen Seehäfen vor den deutschen.“ Sie rührt von dem dritten Vorsitzenden des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt, Major a. D. Viktor Kurs, her und liefert den Gegnern des Mittellandkanals die ziffernmässigen Beweise dafür, dass ihre Angabe, dieser Kanal begünstige die holländisch-belgischen Häfen, namentlich das so bequem gelegene Rotterdam, durchaus irrig ist. Die Schrift führt zuerst an, dass in den bisherigen Behandlungen des Gegenstandes, namentlich in den Veröffentlichungen der Handelskammern der Hafenplätze an der unteren Elbe, der auf die Frachtenbildung einflussreichste Faktor, die verschiedene Höhe der Abgabensätze nämlich auf den einzelnen Theilen der 1899 vorgeschlagenen Gesammtwasserstrasse (Kanal Dortmund-Rhein, verbesserter Kanal Dortmund-Emshäfen zwischen Herne und Bevergern, Mittellandkanal nebst Zweigkanälen, kanalisirte Weser), zu sehr vernachlässigt sei. Sodann bringt sie näheres über diejenigen Faktoren, die neben jenen Abgaben auf die Frachtenhöhe bestimmend wirken, also die Kosten der Kahnmiethe während der Lade-, Lösch- und Ruhezeiten einer- sowie während der Fahrzeiten andererseits, die Schlepplohnkosten, die Hafengebühren und den Geschäftsgewinn. Diese beiden letzteren Posten fallen verhältnissmässig wenig ins Gewicht und werden deshalb nur kurz behandelt. Um so sorgfältiger aber sind die Untersuchungen über den Fahrzeitenbedarf, die Kahnmiethe und die Schlepplohnkosten. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen und die Abgabensätze für die verschiedenen Verkehrsbeziehungen sind in zwei umfangreichen Tafeln A und B zusammengestellt. Hervorgehoben wird wiederholentlich, dass erstens eine anderweitige Bestimmung der Höhe der auf den Kanalstrecken erwachsenden Fahrkosten (Kahnmiethe und Schlepplohn) an den Endergebnissen der Untersuchungen nicht sehr viel ändere, weil sowohl von als nach Rotterdam wie von und nach Emden oder Bremen Kanalstrecken zu durchfahren sind, und dass zweitens die Richtigkeit der Ansätze, namentlich für den Schlepplohn, für die Kanalstrecken und die kanalisirte Weser nicht etwa nach den jetzt auf dem noch nicht sehr verkehrsreichen Kanal Dortmund-Emshäfen und auf der, eben ja noch nicht kanalisirten Weser gezahlten Sätzen beurtheilt werden darf. In 35 weiteren Tafeln sind demnächst die Kosten der Hin- und Rückreise eines 700 t-Schiffs von Rotterdam, von Emden, von Bremen nach Herne, nach Dortmund, nach Münster, nach Bevergern, nach Bramsche (Abzweigung des Osnabrücker Zweigkanals vom Mittellandkanal) und zurück sowie die jetzigen aus Bahn- und Wasserfracht gemischten Kosten der Beförderung von 700 t — hier, wie in den vorangehenden Tafeln nach Tarifklassen geordnet — von Rotterdam einer- und von Emden andererseits nach Gelsenkirchen und nach Wanne und zurück ermittelt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind:

Das Ruhrrevier verkehrt schon jetzt in der Ausfuhr auf der Strecke zwischen Wanne und dem Rhein (etwa 32 km), in der Einfuhr auf der Strecke zwischen Gelsenkirchen und dem Rhein (etwa 27 km) billiger mit Rotterdam als mit Emden. Der Dortmund-Rhein-Kanal verlegt den Schnittpunkt gleicher Frachtkosten nur um 6 bezw. 11 km weiter nach Osten, nämlich bis Herne. Das gilt aber eben nur vom Dortmund-Rhein-Kanal, nicht etwa vom Mittellandkanal, der an dem Verkehr mit Holland und Belgien nur ganz selten betheiligt sein wird. Alle Orte östlich, südlich und nördlich von Herne, z. B. Henrichenburg, Dortmund, Münster, Bevergern, werden billiger, zum grossen Theil weit billiger mit Emden verkehren als mit Rotterdam. Der Verkehr mit Rotterdam hat für die vom Mittellandkanal durchzogenen Gegenden keinerlei Frachtvortheile,

wohl aber begünstigt der Mittellandkanal den Verkehr der von ihm und seinen Zweigkanälen durchzogenen Gegenden mit Emden, mit Bremen und — allerdings nur in seinem östlichen Theile — sogar mit den Elbhäfen.

— **Industriehäfen am Niederrhein.** Die Zahl der Industriehäfen am Niederrhein wird, wie „Glückauf" mittheilt, in nächster Zeit um einen solchen in der Nähe von Walsum etwas unterhalb Ruhrort vermehrt werden. Dort beabsichtigt die Gutehoffnungshütte, einen Umschlaghafen für ihre Erzbezüge aus dem Auslande, von Lothringen und dem Oberrhein und für den Versand ihrer Erzeugnisse einzurichten. Der Hafen wird durch eine Eisenbahn mit den Werken der Gutehoffnungshütte in Sterkrade, Osterfeld und Oberhausen verbunden. Nicht weit von diesen Industriehäfen liegt an der Mündung der Emscher in den Rhein bei Alsum der Hafen des Steinkohlenbergwerks „Deutscher Kaiser" und der in der Nähe dieses Werkes gelegenen Zink- und anderen Werke. Diesem folgt weiter oberhalb der Hafen des Eisenwerks „Phönix" nicht weit von dem grossen fiskalischen Umschlaghafen Ruhrort, der als der grösste Binnenhafen des Kontinents bezeichnet werden muss, dessen Verkehr im Jahre 1899 5 996 500 t betrug. Nach diesem folgt der grosse Hafen der Stadt Duisburg, dessen Verkehr hinter dem des Ruhrorter Hafens nicht viel zurücksteht und im Jahre 1899 4 130 400 t betragen hat. Ruhrort gegenüber ist bei Homberg ebenfalls ein kleinerer Industrie- und Umschlaghafen angelegt. Die verschiedenen Werke, welche sich am Rheinufer zwischen der Einmündung des Duisburger Hafens und der rheinischen Eisenbahn bei Hochfeld hinziehen, haben sich am Rhein verschiedene Ladestellen eingerichtet. In der Nähe des Bahnhofes Hochfeld hatte bereits die rheinische Eisenbahn ein Hafenbecken neben der Eisenbahnbrücke über den Rhein eingerichtet. Der Verkehr in diesem Hafenbecken hat von Jahr zu Jahr eine immer grössere Ausdehnung angenommen. Ungefähr gegenüber von Hochfeld befindet sich demnächst bei Essenberg die Mündung für einen Industrie- und Umschlaghafen der Stadt Krefeld, der in der Gemarkung Linn, nahe bei Krefeld, in Ausführung begriffen ist. Etwas weiter oberhalb liegt, ebenfalls auf der linken Rheinseite, südlich der Hochfeld-Krefelder Staatsbahn der Industriehafen des neuen Werkes der Firma Friedrich Krupp in Essen für die aus dem Auslande (Spanien) und vom Oberrhein her bezogenen Eisenerze und die Erzeugnisse des Werkes. Daran schliesst sich der Hafen der Stadt Uerdingen.

— **Der Telegraph zwischen dem Kap und Kairo** macht, wie der „Hamb. Korr." meldet, schnelle Fortschritte; die Linie ist jetzt bis zu einem Punkt gelegt, der 50 englische Meilen jenseit Kasanga in Deutsch-Ostafrika liegt. Die ganze Länge der Linie wird über 5 600 engl. Meilen betragen; fast 3 000 Meilen vom Kap sind schon vollendet, der ägyptische Telegraph geht 1 700 Meilen südlich, so dass noch über 1 000 Meilen zu vollenden sind. Ueber die bereits vollendete Arbeit und über das Verhalten der Eingeborenen gegenüber dem Telegraphen machte der Sekretär der afrikanischen Transcontinental Telegraph Company, J. F. Jones, folgende interessante Angaben: „Wir haben viel weniger Schwierigkeiten mit den Eingeborenen gehabt, als wir erwarteten. Die Linie geht durch das Gebiet vieler kriegerischen Stämme, aber sie sind weit davon entfernt, sie zu zerstören, sie leisten im Gegentheil beim Bau Hilfe. Die Techniker gaben nämlich den Eingeborenen zunächst ein oder zwei elektrische Schläge und bewirkten dadurch, dass ihnen die Linie zum Fetisch wurde, an dem sie sich nicht zu vergreifen wagen. Man hatte auch prophezeit, dass wilde Thiere, besonders Elephanten und Büffelochsen, der Linie Schaden zufügen würden, aber bis jetzt hat man noch keine derartigen Schwierigkeiten erfahren. Die grossen Hindernisse haben darin bestanden, dass fast undurchdringliche Wälder zu durchschneiden waren. Dazu kommen natürlich die ausserordentlichen Transportschwierigkeiten; alles Material muss Tausende von Meilen befördert werden. Die Taxen werden bedeutend niedriger sein als 3 ℳ 50 ₰ für das Wort, welchen Satz jetzt die Seekabelgesellschaften für Telegramme von Kapstadt nach England erheben."

— **Zur Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen** äussert sich die halbamtliche „Berl. Korr." dahin, eine vom Minister der öffentlichen Arbeiten veranlasste behördliche Umfrage habe ergeben, dass zur Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, abgesehen von der Provinz Schleswig-Holstein, ein gesetzgeberisches Eingreifen nicht erforderlich ist. Ebenso ist zur Zeit die Nothwendigkeit des Erlasses allgemeiner polizeilicher Vorschriften für den Umfang der Monarchie fast durchweg verneint und die Inaussichtnahme derartiger Vorschriften unter Hinweis auf den Mangel ausreichender Erfahrungen widerrathen worden. Dagegen ist von verschiedenen Seiten hervorgehoben worden, dass die Entwickelung, welche das Selbstfahrwesen zu nehmen im Begriff sei, und die Eigenart des neuen Verkehrsmittels voraussichtlich bald das Bedürfniss erkennen lassen werden, den Gegenstand mittelst besonderer, für möglichst grosse Bezirke zu erlassender polizeilicher Vorschriften zu regeln.

Die Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern haben darauf hingewiesen, dass einerseits den Gefahren und Belästigungen, welche die Besonderheit mit Maschinenkraft bewegter Strassenfuhrwerke für das Publikum mit sich bringt, und welche sich bei Zunahme des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen noch wesentlich steigern werden, wirksam begegnet werden muss, dass aber andererseits mit Rücksicht auf den grossen Werth der Kraftfahrzeuge für die Entwickelung des Strassenverkehrs in Stadt und Land und auf die mit ihrer Herstellung befasste aufblühende Industrie alles zu vermeiden ist, was der Einbürgerung und Ausdehnung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen hinderlich sein könnte.

Es sollen deshalb, da Buntscheckigkeit des örtlichen Polizeirechts die gesunde Entfaltung des Selbstfahrerwesens nur ungünstig beeinflussen könnte, beim Erlass der polizeilichen Vorschriften für die Hauptgesichtspunkte einheitliche Grundsätze maassgebend sein, welche alsbald im einzelnen festgelegt worden sind. Im übrigen ist freie Hand gelassen worden mit der alleinigen Einschränkung, dass die Polizeiverordnungen mindestens für den Umfang jedes Regierungsbezirks, besser noch für die ganze Provinz erlassen werden sollen.

— Ueber **„drahtlose Mehrfachtelegraphie"** hielt Geheimrath Professor Slaby in Gegenwart des Kaisers und einer zahlreichen Versammlung von Vertretern aus den höchsten Kreisen der Regierung und der Kriegs- und Marinebehörden, von Finanzleuten, Industriellen, Gelehrten und Ingenieuren im Sitzungssaal der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin Ende Dezember v. J. einen eingehenden Vortrag. Professor Slaby beschäftigt sich seit geraumer Zeit mit der weiteren Ausbildung der drahtlosen oder Funkentelegraphie, wie er sie bezeichnet, und seine neueren Arbeiten scheinen der drahtlosen Telegraphie ganz neue Bahnen zu eröffnen. Bisher war es nicht möglich, mehrere Stationen zugleich zu einander arbeiten zu lassen; sie störten sich gegenseitig. Hierdurch war die Anwendung der Funkentelegraphie zunächst auf die Marine beschränkt. Die Bedeutung der neuen Erfindung wird durch den folgenden Versuch beleuchtet. Der Vortragende hatte zwei Empfangsapparate mit dem Blitzableiter eines Schornsteins verbunden, ohne dass man die Erdverbindung des Blitzableiters aufgehoben hatte. Einige Funken, welche der Vortragende dem Induktorium entlockte, gaben zwei weit von einander entfernten Stationen in Morsezeichen das Signal zum Beginn der Mittheilungen. Die eine Station befand sich in Schönweide an der Oberspree, 14 km entfernt, die andere im Laboratorium des Vortragenden in der technischen Hochschule zu Charlottenburg, in der Luftlinie etwa 4 km vom Vortragssaal. Nach wenigen Augenblicken begannen beide Apparate zu antworten, indem sie ungestört von einander mit der üblichen schnellen Telegraphengeschwindigkeit ihre Stationsnamen auf den Morsestreifen schrieben.

Die Erfindung beruht, wie der Vortragende des näheren erläuterte, auf eingehendem Studium der elektrischen Wellen, die von dem Geberapparat ausgesandt werden. Durch eigenthümliche Schaltungen werden elektrische Wellen von genau bemessener und vereinbarter Länge erzeugt. Ebenso sind die Empfangsapparate für Wellen vereinbarter Länge abgestimmt. Kommen nun Wellen von verschiedener Länge an einem und demselben Empfangsdraht an, so findet eine selbstthätige Sortirung derselben, ein Durchsieben und Durchfiltriren statt, derart, dass in die verschiedenen angeschlossenen Empfangsapparate nur solche Wellen Zutritt haben, für welche sie abgestimmt sind. Für Wellen von nicht passender Länge sind die Empfangsapparate gleichsam immun gemacht. Die Einrichtungen an den Sendestationen arbeiteten unter den denkbar ungünstigsten Verhältnissen. In Charlottenburg gingen die Wellen aus von einem Draht von 16 m Länge auf dem Dach des Gebäudes der Hochschule. Die Herunterführung zum Laboratorium an der Westfront des Hauses ist wirkungslos, da die ganze Gebäudegruppe der Hochschule davorliegt. In Schönweide war zwischen zwei Schornsteinen ein herunterhängender Draht angeordnet. Die von dort gesandten Wellen mussten Berlin in seiner grössten Ausdehnung von Südost nach Nordwest durchqueren und mussten durch zahlreiche dazwischenliegende Schornsteine und Thürme geschwächt werden. Die Aufgabe nun, die geschwächten Wellen wieder zu verstärken, wird gelöst durch einen vom Erfinder Multiplikator genannten Apparat, der selbstthätig die Spannung der elektrischen Welle erhöht. Die Wirkung wurde vom Vortragenden durch eine Stimmgabel erläutert, die beim Anschlagen nur einen schwachen, schnell verklingenden Ton gab. Wird sie aber auf einen geeigneten Resonanzboden gesetzt, so schwillt der Ton sofort zu bemerkenswerther Stärke und langer Dauer an. Aehnliches leistet nun der Multiplikator für den Empfänger der Funkentelegraphie. Durch den Versuch wurde die überraschende Wirkung des Multiplikators erläutert.

Die Erfindung, deren Tragweite sich noch nicht absehen lässt, ist von Professor Slaby Mitte vorigen Jahres in ihren Grundzügen der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft mitgetheilt worden, die sie unter hervorragender Mitwirkung des Grafen von Arco, eines früheren Assistenten Slaby's, technisch weiter bildete. Sie scheint übrigens in der Luft gelegen zu haben, denn fast gleichzeitig wird aus London gemeldet, dass auch Marconi eine drahtlose Mehrfachtelegraphie erfunden habe, die er zur Zeit allerdings noch nicht bekannt geben wolle.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. In der bisher blos für den Personen- und Gepäckverkehr der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt und bezüglich des Güterverkehres dieser Eisenbahn nur als Uebergangsstation eröffneten Anschlussstation Karlsbad B. E. B. ist am 1. Januar 1901 eine eigene Station bezw. Verrechnungsstelle für den Gesammtverkehr der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt mit der Bezeichnung Karlsbad K. J. errichtet worden.

Die Station Karlsbad K. J. fungirt somit nicht nur als Uebergangsstation von der a. p. Buschtěhrader Eisenbahn auf die Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt und umgekehrt, sondern auch in Ansehung des Personen-, Gepäck- und Güterverkehres wie jede andere Zwischenstation der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt.

Aenderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Die Station Laer ist am 10. Januar d. J. auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Essen in Nr. 1 — Inser.-Nr. 3 — d. Ztg.)

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 14. Januar d. J. wird die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Klasse Kersbach auch für den beschränkten Güterdienst — Abfertigung lediglich von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Lokalbahn Chabówka-Zakopane gelegene Station Sieniawa ist vom 10. Januar d. J. in eine Personenhalte- und Ladestelle umgewandelt worden. Dieselbe wird fernerhin nur für den Personen-, beschränkten Gepäck- und für den Güterverkehr in vollen Wagenladungen eröffnet sein.

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die an der Staatsbahnstrecke Heudeber-Wernigerode gelegene Station Minsleben hat zur Unterscheidung von den gleichnamigen Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn die zusätzliche Benennung „Staatsbahnhof" erhalten.

Vereinskilometerzeiger.

Die Vereinskilometerzeiger Nr. 2 (Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn), Nr. 43 (königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion Mainz) und Nr. 114 a (bulgarische Staatsbahnen) sind neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen: Je der II. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 34 (königliche Eisenbahndirektionen Breslau, Kattowitz und Posen), Nr. 40 (königliche Eisenbahndirektionen Cöln, St. Johann-Saarbrücken und Essen), Nr. 74 und Nr. 74 a (k. k. österreichische Staatsbahnen);

der VIII. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 3 (grossherzoglich badische Staatseisenbahnen), der XIV. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 4 (königlich bayerische Staatseisenbahnen) und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag I.

Die Kilometerzeiger Nr. 2 vom April 1898, Nr. 43 vom Dezember 1899 und Nr. 114 a vom Dezember 1899 werden durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 22 (grossherzoglich mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) ist der II. Nachtrag herausgegeben worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4222 vom 4. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums auf Genehmigung der Uebertragung des Verkaufs von zusammenstellbaren Fahrscheinheften an einen Reiseunternehmer (abgesandt am 8. Januar d. J.).

Nr. 4248 vom 4. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag der königlichen Eisenbahndirektion Altona auf Abänderung der Festsetzungen in Ziffer 4 Absatz 1 der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften" (abgesandt am 8. Januar d. J.).

Nr. 44 vom 4. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 10. Januar d. J.).

Nr. 45 vom 4. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 10. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.

Ausnahmetarif 7 für Getreide. Vom 15. Januar 1901 n. St. werden für die Beförderung von Getreide usw. von den Stationen Mordwes und Wenew der Zweigstrecke Wenew-Kaschira der Rjäsan-Uralsker Bahn über Birjulewo-Zarievno-Moskau-Baranowitschi-Bialystok-Grajewo nach Königsberg i/Pr. ostpreussische Südbahn, Königsberg i/Pr. Pregelbahnhof und dem Königsberger Lagerhause daselbst sowie nach Königsberg i/Pr. Kaibahnhof der Staatsbahn direkte Frachtsätze eingeführt, welche von den betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie von unseren Tarifbüreaus zu erfahren sind.

Direktion (102H&V)
der ostpreussischen Südbahn.

Ostdeutscher Güterverkehr I/II.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1901 wird die Station Muschaken des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. zum Hochofenbetrieb als Versandstation widerruflich einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 7. Januar 1901. (103)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tirol-Vorarlberg-württembergischer bezw. südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 wird zum Tarif Theil II Heft 2 (Verkehr mit Südwestdeutschland) der Nachtrag III ausgegeben. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Station Mainz C. B., Ergänzung der Frachtsätze für die Stationen Differdingen und Rodingen der Prinz Heinrichbahn, die Aufnahme der Station Kehl in die Ausnahmetarife Nr. 2 (Getreide) und Nr. 5 (Kohlen) sowie einige weitere bereits im Verfügungswege durchgeführte Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen und der Ausnahmetarife.

Karlsruhe, den 4. Januar 1901. (104)

Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr.

Tarifheft 2.

Am 24. Februar 1901 treten in den nachverzeichneten Stationsverbindungen erhöhte Entfernungen in Kraft:

Aalen-Kratzau . . . . 576 km
Hirsau-Grossbothen . . 571 „
„ -Leuben . . . 619 „

Dresden, den 10. Januar 1901. (105)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee-Verbandsgütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. erhält der Absatz 5 c des Waarenverzeichnisses für den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:

„Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle.“

Altona, den 5. Januar 1901. (106)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Für rohe Gipssteine, welche an Gipsmühlen bestimmt und nachweisbar zu Düngegips verarbeitet werden, wird mit Wirkung vom 1. Februar l. J. im Binnenverkehr der badischen Bahnen unter gewissen Kontrolbestimmungen die 20 % Ermässigung des Ausnahmetarifes für Düngemittel im Rückvergütungswege gewährt.

Karlsruhe, den 5. Januar 1901. (107)

Grossh. Generaldirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Güterverkehr.

Der den Frachtsätzen der Ausnahmetarife 2 und 6 im Verkehre mit verschiedenen Privateisenbahnen gegenwärtig hinzutretende Frachtzuschlag von 0,01 ℳ für 100 kg kommt mit Gültigkeit vom 15. Januar 1901 für den Verkehr mit der Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebeleber, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn in Wegfall.

Erfurt, den 7. Januar 1901. (108)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Die Station Vallendar wird mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif 7 (für Eisenerze) des Heftes 1 der Abtheilung B (Elsass-Lothringen) aufgenommen.

Cöln, den 8. Januar 1901. (109)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-niederdeutscher Kohlenverkehr.

Am 15. d. Mts. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai 1897 der Nachtrag III, welcher u. a. Frachtsätze für Einzelsendungen von Station Ueberruhr, sowie nach Station Neubrandenburg enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 8. Januar 1901. (110)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Unter den im Nachtrag VIII zum Verbands-Gütertarif Theil I Abtheilung A vom 1. Januar 1893 für Patronen aus Favier'schem Sprengstoff festgesetzten Beförderungsbedingungen werden fortan auch Patronen aus dem Sicherheitssprengstoff Westfalit (Gemenge von Salpeter mit Harz, Naphtalin und rohen Theerölen, mit oder ohne Zusatz von Lacken und Firnissen, mit oder ohne Zusatz von Kaliumbichromat), ausgenommen in dem sich über Frankreich und Belgien bewegenden Verkehr, zur Beförderung zugelassen.

Elberfeld, den 5. Januar 1901. (111)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 unter Position 5 am Schlusse des Absatzes b folgenden Zusatz:

„Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz) auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte.“

Rawitsch, den 5. Januar 1901. (112)

Die Direktion.

Pfälzisch-hessischer Thiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Heidesheim i. d. Pfalz, Neuoffstein i. d. Pfalz und Obrigheim-Colgenstein der pfälzischen Bahnen sowie die Stationen: Heppenheim a. d. Wiese, Horchheim (Rheinhessen), Offstein und Worms Nebenbahn der Worms-Offsteiner Bahn in den pfälzisch-hessischen Thiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Mainz, den 9. Januar 1901. (113)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königl. preuss. u. grossh. hess. Eisenbahndirektion.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. werden folgende Stationen unter Einrechnung deutscher normaler Antheile in den Tarif einbezogen, und zwar:

1. In den Ausnahmetarif A für Holz usw. die Stationen Lugos der königlich ungarischen Staatsbahnen, Hámor, Héthárs und Kis-Szeben der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Cosel und Neustadt O/S. der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz, Goldberg i/Schl., Dittersbach, Saarau und Kunzendorf a/O. der königlichen Eisenbahndirektion Breslau, Leutzsch der königlichen Eisenbahndirektion in Halle a/S.
2. In den Ausnahmetarif B für Holz usw. die Stationen Lugos der königlich ungarischen Staatsbahnen, Hámor, Héthárs und Kis-Szeben der Kaschau-OderbergerEisenbahn, Kunzendorf a O. der königlichen Eisenbahndirektion Breslau, Leutzsch der königlichen Eisenbahndirektion Halle a S.
3. In den Ausnahmetarif C für Rinde die Stationen Lautenburg der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, Neidenburg der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg i. Pr., Cüstrin und Cüstriner Vorstadt der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, Glogau der königlichen Eisenbahndirektion Posen und Kunzendorf a O. der königlichen Eisenbahndirektion Breslau.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die vorbezeichneten Stationen Auskunft.

Breslau, den 7. Januar 1901. (114)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Februar 1901 treten in dem Gruppentarif IV (Eis.-Dir.-Bez. Altona, Hannover und Münster), sowie in den Gütertarifen für den ostdeutsch-nordwestdeutschen, Berlin-Stettin-nordwestdeutschen, nordwestdeutsch-mitteldeutschen, nordwestdeutsch-hessischen und oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr für die Beförderung von Steinkohlen usw. von der Station Lindhorst ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen und die Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Hannover, den 3. Januar 1901. (115)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tariftheil I, Abtheilung A.

Auf Seite 5 des Haupttarifes bezw. auf Seite 3 des Nachtrages II sind mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 die nachstehend verzeichneten Verwaltungen nachzu tragen:

Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel,
königliche Eisenbahndirektion in Berlin,
„ „ „ Breslau,
„ „ „ Cassel,
„ „ „ Elberfeld,
königliche Eisenbahndirektion in Erfurt,
„ „ „ Essen,
„ „ „ Frankfurt a/M.,
königliche Eisenbahndirektion in Halle a. d. Saale,
königliche Eisenbahndirektion in Hannover,
königliche Eisenbahndirektion in Kattowitz,
königliche Eisenbahndirektion in Köln,
„ „ „ Magdeburg,
königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.

Wien, am 5. Januar 1901. (116)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit der französischen Nordbahn via Belgien.)

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 ge-

langt ein Ausnahmetarif für die frachtgutmässige Beförderung verschiedener Artikel, sowie von Pferden zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina), der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft, der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn, sowie der mitverwalteten Lokalbahnen einerseits und Paris (La Chapelle), Station der französischen Nordbahn, andererseits zur Aufgabe. Abdrücke dieses Ausnahmetarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Kr. = 1 Frcs. für das Stück erhältlich.

Wien, am 5. Januar 1901. (117)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. böhmische Nordbahn.

Wegen Einstellung der Elbeschifffahrt infolge Einfrierens der Elbe dürfen Güter für unseren Landungsplatz Tetschen/Bodenbach nur insoweit abgefertigt werden, als parteiseitig für die Einlagerung auf dem genannten Landungsplatze vorgesorgt wurde.

Prag, am 7. Januar 1901. (118)

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Lokaltarif für die hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Der Fahrkartenverkauf an dem Haltepunkt Wersau findet von jetzt ab nicht mehr im Zuge, sondern durch die daselbst eingerichtete Agentur statt.

In der Zusatzbestimmung zu § 13 Ziffer 1 ist demnach das Wort „Wersau" zu streichen.

Darmstadt, den 7. Januar 1901. (119)

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II für den Eisenbahndirektionsbezirk Stettin.

In der Zusatzbestimmung zu § 11 Abs. (1) d. V.-O., Seite 4 des obengenannten Tarifs ist zu streichen:

Ziffer 7 Pantelitz . Stralsund-Rostock
Ziffer 12 Templin-Vorstadt { Britz-Fürstenberg i/Meckl. / Löwenberg i. d. M.-Prenzlau

Die Ziffern 8 bis 11 sind in 7 bis 10 abzuändern.

Die Abänderung der zusätzlichen Bestimmung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Stettin, den 4. Januar 1901. (120)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Eisenbahneffektenverkehr.

Nachstehende, in den Vorjahren ausgelooste $4^1/_2$ % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Emission) sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt:

Aus der Verloosung zum 1. April 1895.

(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 2 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1895)

à 1500 Mark. Nr. 2769.

Aus der Verloosung zum 1. April 1896.

(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 4 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1896)

à 1500 Mark. Nr. 3009.

Aus der Verloosung zum 1. April 1897.

(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 6 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1897)

à 3000 Mark Nr. 474.
à 300 Mark. Nr. 9494

Aus der Verloosung zum 1. April 1898.

(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 8 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1898)

à 300 Mark. Nr. 6452.

Aus der Verloosung zum 1. April 1899.

(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 10 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1899)

à 3000 Mark. Nr. 166.
à 1500 Mark. Nr. 2174.
à 300 Mark. Nr. 3734 8256 9236.

Aus der Verloosung vom 1. April 1900.

(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 12 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1900)

à 3000 Mark. Nr. 167.
à 300 Mark. Nr. 3887 4852 6807 6829 6843 7102 8121 10346 11026.

Magdeburg, den 6. Januar 1901. (121)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verloosung.

Am 2. Januar 1901 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

4,5 % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Emission)

ausgeloost worden:

à 3000 Mark. Nr. 8 43 64 73 79 215 227 282 284 300 318 339 345 363 456 478 504 530 597 661 686 693 717 758 931 1033 1036 1078.

à 1500 Mark. Nr. 1103 1173 1341 1359 1365 1398 1467 1560 1609 1641 1662 1665 1691 1789 1861 1884 1917 1949 1950 1977 1983 2021 2049 2071 2099 2161 2220 2296 2339 2378 2398 2454 2566 2573 2591 2622 2701 2705 2720 2758 2760 2836 2907 2965 3019 3027 3131 3137 3172 3198 3206 3258 3261 3280 3304 3356 3360 3429 3476 3483.

à 300 Mark. Nr. 3586 3618 3671 3703 3732 3755 3772 3773 3782 3809 3812 3839 3908 3909 3948 4022 4054 4063 4146 4198 4259 4346 4357 4358 4359 4384 4416 4517 4538 4556 4568 4615 4649 4681 4759 4918 5062 5133 5152 5162 5182 5188 5202 5222 5337 5420 5510 5552 5611 5645 5651 5652 5678 5689 5873 5885 5894 5950 5989 5999 6036 6059 6096 6111 6273 6295 6321 6436 6530 6539 6619 6744 6778 6794 6859 6883 6895 6927 6928 6938 6993 7013 7021 7041 7140 7148 7180 7248 7260 7262 7335 7353 7384 7396 7397 7442 7449 7542 7555 7732 7738 7751 7766 7784 7819 7820 7840 7862 7938 7952 8027 8028 8045 8046 8115 8200 8339 8481 8543 8609 8629 8631 8683 8763 8782 8783 8785 8830 8850 8870 8902 8982 9006 9109 9144 9203 9237 9249 9297 9348 9375 9417 9434 9437 9456 9500 9507 9631 9695 9720 9734 9785 9826 9846 9859 9877 10028 10051 10053 10069 10157 10203 10269 10273 10347 10371 10408 10430 10483 10487 10488 10502 10610 10637 10652 10753 10775 10786 10888 10923 10968 10975 11025 11038 11042 11051 11052 11091 11094 11099 11137 11159 11224 11285 11356 11369 11370 11403 11452 11487 11495 11541 11552 11594 11599 11603 11610 11651 11748 11786 11814 11894 12026 12029 12037 12053 12058 12122 12139 12175 12224 12225 12241 12285 12303 12326 12464.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr. 14 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1901 ab bei der königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1901 einzureichen.

Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 31. März 1901 auf.

Magdeburg, den 6. Januar 1901. (122)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Verdingung von 84900 kg Zinn und 12750 kg Antimon in je 6 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 5. Februar 1901, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 9. Februar 1901.

Berlin, den 9. Januar 1901. (123)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 220000 kg Leinöl in 3 Loosen, 54600 kg französischem und 32400 kg gewöhnlichem Terpentinöl in je 2 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. Januar 1901, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1-4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 16. Februar 1901.

Berlin, den 9. Januar 1901. (124)

Königliche Eisenbahndirektion.

Königliche Eisenbahndirektion Breslau.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung von eisernen Ueberbauten für den Umbau der Breslauer Stadtverbindungsbahn und für die Güterzugsumgehungsbahn hier soll einschl. theilweiser Entwurfsbearbeitung in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Es umfasst:

Loos I: 363 t, „ II: 445 „ { Fluss- und Gusseisen sowie Flussstahl und Flussstahlguss,
„ III: 280 „, „ IV: 376 „ { Flusseisen sowie Flussstahl und Flussstahlguss,
„ V: 164 „ { Flusseisen und Flussstahlguss.

Die Angebote können sich auf sämmtliche oder einzelne Loose erstrecken. Sie sind versiegelt und mit entsprechender

Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 5. Februar 1901, Vorm. 11 Uhr, an unser technisches Büreau (Empfangsgebäude des oberschlesischen Bahnhofs, Zimmer Nr. 8 a) einzureichen. Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die imstande sind, die erforderten Entwurfsarbeiten zu liefern und die ausserdem den Nachweis führen, dass sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfang mit kürzerer Lieferfrist zufriedenstellend ausgeführt haben. Es bleibt vorbehalten, den Zuschlag im ganzen oder nach Loosen getrennt zu ertheilen.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen im genannten Büreau, Zimmer Nr. 24, zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 15 ℳ bezogen werden.

Breslau, den 3. Januar 1901. (125)

Lieferung von hölzernen Bahnschwellen.

Die Lieferung der für die Direktionsbezirke Erfurt und Magdeburg bis 1. Oktober 1901 erforderlichen

12 700 Stück eichenen Bahnschwellen I. und II. Klasse,
12 700 „ buchenen Bahnschwellen I. und II. Klasse,
152 000 „ kiefernen Bahnschwellen I. und II. Klasse,
12 328 m eichenen Weichenschwellen von 3 bis 6,2 m Länge

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem

am 5. Februar 1901, Vormittags 10 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 26. Februar 1901.

Magdeburg, den 4. Januar 1901. (126)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Lieferungs-Ausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österr. Linien an

800 M.-Ctr. Jutefäden (Putzjute),

lieferbar die erste Rate à 200 M.-Ctr. im Monate Februar, die weiteren 600 M.-Ctr. in Raten à 100 M.-Ctr. vom Monate März 1901 ab sicher zu stellen, und ladet hiermit zur Betheiligung an der bezüglichen Konkurrenzverhandlung ein.

Die mit einer 1 Kronen-Stempelmarke versehenen Offerten sind versiegelt, mit der Aufschrift „Offerte auf Jutefäden" nebst einem Handmuster von mindestens 3 kg bis längstens 16. Januar l. J., 12 Uhr Vormittags, bei der Materialverwaltung, Südbahnhof, Administrationsgebäude, IV. Stiege, parterre Nr. 27 einzureichen, woselbst auch die Offertenbedingnisse behoben, eventuell per Post bezogen werden können.

Die Preise sind franko einer Südbahnstation in Kronenwährung zu stellen.

Offerten, welche nicht vorschriftsmässig adjustirt sind oder nach dem festgesetzten Termine einlangen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, im Januar 1901. (127)
Die Materialverwaltung.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Lieferungs-Ausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österreichischen Linien an Pitchpinebalken per 800 Kubikmeter, lieferbar verzollt und franko einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertenwege zu vergeben.

Die Offerten sind mit einer in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone und mit der Aufschrift „Offerte auf Pitchpine" versehen, versiegelt bis längstens 31. d. Mts., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Administrationsgebäude, parterre, Thür Nr. 27) einzureichen, woselbst auch die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse und die Schiedsgerichtsordnung behoben, eventuell per Post bezogen werden können.

Die Offerten können sich entweder auf das ganze Bedarfs- oder auch nur auf ein Theilquantum erstrecken; jedoch hat auch im letzteren Falle das im Bedingnisshefte vorgeschriebene Längenverhältniss aufrecht zu bleiben; der k. k. priv. Südbahngesellschaft steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerenten haben mit ihrem Angebote bis 15. Februar l. J. im Worte zu bleiben.

Der Offerent hat in der Offerte ausdrücklich zu erklären, dass er in die Lieferbedingnisse und in die Schiedsgerichtsordnung Einsicht genommen hat und dieselben sowie die Bedingungen der Lieferungs-Ausschreibung vollinhaltlich anerkennt.

Offerten, welche diese Erklärung nicht enthalten, nicht entsprechend adjustirt sind oder verspätet einlangen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, im Januar 1901. (128)

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Offertausschreibung.

Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt als Bedarf der österr. Linien für die Zeit vom Monate Februar 1901 bis Ende Januar 1902 die Lieferung von

6 000 M.-Ctr. Petroleum,

eventuell auch 20 % mehr im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Lieferung hat auf Grund der diesfälligen bei der Materialverwaltung, Südbahnhof, Administrationsgebäude, Stiege IV, Parterre Nr. 27 zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in 12 Raten von 400 bis 600 M.-Ctr. monatlich ab Februar 1901 zu erfolgen.

Die mit einer Stempelmarke à 1 Kr. versehenen Offerte sind mit dem Vadien-Erlagscheine, den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen, sowie der Schiedsgerichtsordnung — beide mit einer Stempelmarke à 1 Kr. — gesiegelt und überschrieben mit „Offert auf Petroleum" längstens bis 24. Januar l. J., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung einzureichen.

Im Offerte ist die Provenienz des Rohproduktes, als auch des Fabrikates genau anzuführen, und sind die Preise per 100 kg netto franko verzollt ab einer Südbahnstation, eventuell ab unserem Materialmagazin Wien wie folgt zu notiren:

a) inklusive Barrel,
b) exklusive Barrel,
c) in Cisternen,
d) in Stahlfässern, welche durch die Südbahngesellschaft beigestellt werden, und deren Füllung ab Fabrik erfolgt.

ad a) ist bei Rücknahme der leeren Barrels auch der Preis per Stück zu notiren.

Den Offerenten steht es frei, auch nur auf die Lieferung eines Theiles des ausgeschriebenen Quantums zu reflektiren, sowie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung entweder an einen Lieferanten ganz oder auch getheilt an mehrere Offerenten zu vergeben, und haben die Offerenten mit ihren Offerten bis 15. Februar 1901 im Wort zu bleiben.

Gleichzeitig mit den Offerten sind der Materialverwaltung Handmuster des offerirten Petroleums in je zwei gesiegelten Flaschen von mindestens 0,5 l Inhalt zur Verfügung zu stellen.

Offerte, welche nach dem festgesetzten Termine einlaufen oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, und welchen Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Januar 1901. (129)
Die Materialverwaltung.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 39 Loosen. Zur Besichtigung vom 8. bis zum 29. Januar 1901 von 10 bis 3 Uhr Zwolle, Utrecht und Tilburg. Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges., IV. Abth., Centraldienst Utrecht oder von Magazinverwaltern Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis zum 29. Januar 1901 portofrei an die I. Abth., Centraldienst Utrecht. Submittenten sind bis zum 12. Februar 1901 an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, am 4. Januar 1901. (130)
Der Generaldirektor.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf ausgesonderter Lokomotiven.

Am 1. Februar c., 11 Uhr Vormittags, findet ein öffentlicher Verkauf von 5 ausgesonderten Lokomotiven im Hause Hedderichstrasse Nr. 61 Zimmer 21, II. Stock statt.

Bedingungen und Angebotbogen können zum Preise von 1 ℳ von unserer Kanzlei bezogen werden.

Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis zum 1. Februar c., 11 Uhr Vormittags, an unser Rechnungsbüreau hierselbst zu richten.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Frankfurt a/M., den 10. Jan. 1901. (131)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 5. | 16. Januar 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 2 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Streckenblockung auf amerikanischen Bahnen.

Der Verein amerikanischer Eisenbahnen hat für die auf den Streckenblockdienst bezüglichen Vorschriften gewisse Ausdrücke eingeführt und die Bedeutung derselben unter Mitwirkung der erfahrensten Fachmänner der Vereinigten Staaten erläutert, auch die Bedingungen aufgestellt, welche derartige Blockeinrichtungen zu erfüllen haben. Trotz des lebhaften und vielfach feindseligen wirthschaftlichen Wettbewerbes der verschiedenen Eisenbahngesellschaften unter einander scheint also auf diesem für die Sicherheit wichtigen Gebiete des Betriebsdienstes eine allerdings beschränkte Einigkeit zu herrschen. Wir schicken unseren folgenden Ausführungen die getroffenen Vereinbarungen als in gewissem Maasse grundlegende voraus:

a) Ein Block ist eine bestimmt abgegrenzte Gleisstrecke, deren Benutzung durch Züge mittelst Blocksignalen geregelt wird.

b) Das Hauptblocksignal ist ein festes, am Anfang einer Blockstrecke aufgestelltes Signal (Arm- oder Scheibensignal).

c) Das nach Bedarf zu verwendende Blockfernsignal ist gleichfalls ein festes Signal, steht in Beziehung zum Hauptblocksignal und regelt die Annäherung an das letztere.

d) Eine unterbrochene Reihe von Blockstrecken, die durch Signale beherrscht werden, ist ein Blocksystem.

e) Im selbstthätigen Blocksystem werden die Signale durch ein elektrisch-pneumatisches oder ein anderes Uebertragungsmittel bewegt, das infolge Einwirkung des Zuges oder anderer, die Benutzung des Blocks beeinflussenden Umstände in Thätigkeit tritt.

Die Bedingungen für die Blockeinrichtungen sollen folgende sein:

1. Jede Störung derjenigen Einrichtungen, welche mit den Signalen zusammenhängen, muss das Hauptblocksignal auf Halt stellen und das Fernsignal in die diesem Haltsignal entsprechende Stellung bringen.

2. Die Signale müssen von vorgeschriebener Form sein; die Signalbilder werden durch zwei recht auffällig verschiedene Stellungen der Signale und bei Nacht ausserdem durch festgesetzte farbige Lichter hervorgebracht.

3. Wenn Armsignale (Semaphoren) im Gebrauche sind, so muss der Arm — in der Fahrtrichtung gesehen — an der rechten Seite des Signalmastes derart angebracht sein, dass er von einem sich nähernden Zuge aus deutlich wahrgenommen werden kann.

4. Die Maste werden entweder über oder rechts von und, soweit angängig, unmittelbar neben dem Gleise aufgestellt, auf welchem die dem Signal zugehörigen Fahrten stattfinden.

5. Jede Weiche oder Weichenverbindung in den Hauptgleisen muss mit den Blocksignalen so verbunden sein, dass das vor der Weiche befindliche Signal Halt zeigt, sobald diese nicht für das Hauptgleis richtig gestellt ist.

6. Die Einrichtungen zum Bewegen selbstthätiger Signale müssen so getroffen sein, dass das für einen nicht besetzten Streckenabschnitt gültige Fahrsignal sich auf Halt stellt, sobald die Spitze des Zuges an demselben vorbeigekommen ist.

Als nach Bedarf zu treffende Nebeneinrichtungen werden die Weichensignale betrachtet sowie die Blockfernsignale, die, wenn angewendet, entweder mittelst derselben Leitung zu bedienen sind wie die Blockhauptsignale oder in Abhängigkeit von letzteren.

Für die Streckenblockung auf den amerikanischen Bahnen wird noch in ausgedehntestem Maasse der Telegraph benutzt.

Man begnügt sich dort, wo die Blockstellen mit verantwortlichen Bediensteten besetzt sind, mit diesem Aushilfsmittel ohne Blockung der Signale selbst. Die bei uns übliche Festlegung des Blocksignals in der Haltstellung durch den eigenen Wärter auf elektrischem Wege und die Freigabe durch den in der Fahrtrichtung vorliegenden Wärter scheint nach dem uns vorliegenden Nachrichtenstoffe*) in Amerika verhältnissmässig wenig angewendet zu werden. Wo dort elektrische Sperr- und Freigabevorrichtungen benutzt werden, sucht man die Mitwirkung menschlicher Arbeit und Einsicht für die Blockbedienung überflüssig zu machen, indem man zu dem oben erläuterten selbstthätigen Blocksystem übergeht. Die Anwendung des Telegraphen für die Aufrechterhaltung der Raumfolge der Züge hat den Vorzug der Einfachheit der Einrichtungen und ist auch bis zum 1. Oktober 1898 auf den deutschen Eisenbahnen zugelassen, von diesem Zeitpunkte ab aber theils wegen der geringeren Zuverlässigkeit, theils wegen des für die Abgabe der Rückmeldedepeschen nöthigen Zeitaufwandes, der sich bei dichter Zugfolge als störend erweist, aufgegeben worden. Nach den neueren Vorschriften der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands soll jedes Blocksignal unter Verschluss der vorliegenden Blockstation liegen.

Die Streckenblockung mittelst des Telegraphen ist in grösserem Umfange in Amerika zuerst auf der Pensylvaniaeisenbahn eingeführt worden; die für diese Bahn erlassenen Vorschriften haben anderen Bahnen bei Annahme desselben Systems als Vorbild gedient. Die Blockstrecken der Pensylvaniabahn haben je nach der Zugfolge Längen von weniger als 1,5 bis mehr als 5 km.

Die 169 km lange Hauptlinie dieser Bahn von Philadelphia nach Harrisburg ist beispielsweise in 51 Abschnitte getheilt, von denen einzelne 6,5 und 7 km lang sind, während die 41 km lange Strecke Philadelphia-Glen Loch Blocklängen von 0,8 bis 7 km aufweist. Die Nutzbarmachung der kurzen Strecken für die Zugfolge ist bei Anwendung des Telegraphen nur möglich mit den in Amerika eingeführten wesentlich einfacheren Formen des Zugmeldedienstes im Vergleich zu den bei uns für solche Fälle vorgeschriebenen.

Auf der Pensylvaniabahn steht am Anfange jeder Blockstrecke ein Mastsignal, welches von der Blockbude aus mittelst eines Hebels und Gestänge- oder Drahtzugleitung bedient wird. Die waagerechte Lage des Signalarmes bedeutet Halt, die nach unten geneigte Lage bedeutet, dass die vorliegende Blockstrecke frei ist.

Die von der Pensylvaniabahn früher angewendeten Scheiben-Blocksignale sind seit einer Reihe von Jahren durch Armsignale vollständig ersetzt worden.

Für einen nach Osten gehenden Zug stellt der Bedienstete in der Bude *c* der Station *A* (s. Abb. 1) das Signal *a* auf Fahrt, wodurch dem Führer angezeigt wird, dass das Gleis bis zum

Abb. 1.

Signal *b* in *B* frei ist. Nach Durchfahrt des Zuges wird das Signal *a* wieder auf Halt gestellt und der Wärter in *A* erhält, sobald der Zug auch an dem Signal *b* vorübergefahren, von *B* entsprechende Mittheilung, so dass nunmehr das Signal *a* nach Bedarf für einen folgenden Zug wieder in Fahrtstellung gebracht werden kann.

Bei jedem Blocksignal, mag es auf dem Bahnhofe oder der freien Strecke sich befinden, schreibt der Wärter die Durchfahrtzeiten der Züge nach gegebenem Muster auf, vermerkt auch dreimal am Tage die Witterung und gibt die Dauer seines Dienstes an. Die Blockbude ist in der Regel zweigeschossig mit 3,60 × 4,50 m Grundfläche. Die Apparate befinden sich im Obergeschoss, von wo ein bequemer Ueberblick über die Wagen hinweg möglich ist. Werden von der Blockbude aus zugleich Weichen gestellt, so ist dieselbe entsprechend grösser. Auf kleinen Stationen, wo der Blockwärter und Weichensteller vielfach zu gleicher Zeit der einzige Telegraphist ist, hat derselbe seinen Dienstraum im Bahnhofsgebäude zu ebener Erde.

Die Signalhebel stehen mitten in der Bude, seitlich davon der Morseapparat als einziges weiteres regelmässig benutztes Hilfsmittel für den Blockbetrieb. Der Wärter hat ferner weisse, rothe und grüne Fahnen bezw. Lichter zur Verfügung, um im Falle des Versagens der festen Signale Handsignale geben zu können. Die Signalmaste scheinen im allgemeinen niedriger als bei uns zu sein; es wird in unserer Quelle wenigstens besonders betont, dass solche Maste, an denen die Arme für beide Fahrrichtungen angebracht sind, hoch genug sein müssen, um dem Führer eines Zuges, welcher auf dem vom Standorte des Mastes abgekehrten Gleise verkehrt, über einen auf dem anderen Gleis etwa befindlichen Zug hinweg sichtbar zu sein.

Die Anordnung der Maste bei viergleisigen Strecken ergibt sich aus den Abb. 2 und 3. Das Bild 2 erhält die Form 4, wenn die Gleise *1* und *3* für die eine, die Gleise *2* und *4* für die andere Richtung benutzt werden, damit beispielsweise das

Abb. 2.

Abb. 3.

Abb. 4.

Signal *b* für einen auf Gleis *3* fahrenden Zug über einem auf Gleis 2 sich bewegenden hinweg sichtbar bleibt.

Diejenigen Blockstationen, welche zugleich Haltepunkte sind, haben Blocksignale als Ausfahrtsignale, damit die Zugabfertigung auch dann stattfinden kann, wenn die vorliegende Blockstrecke besetzt ist.

Vielfach ist auch die in England gebräuchliche Einrichtung getroffen, dass Haltestationen mit Ein- und Ausfahrtsignalen ausgestattet sind, und dass die zwischen denselben liegende Gleisstrecke als Blockstrecke ausgebildet ist. Hierbei können Züge abgefertigt werden, ohne dass die rückliegende Strecke länger als nöthig gesperrt wird, und bei gleichzeitiger Besetzung der vorliegenden Strecke (s. Abb. 5).

Die Einfahrtsignale der Bahnhöfe werden vielfach mit Fernsignalen verbunden, die gleichfalls als Mastsignale ausgebildet sind und demselben Zweck wie unsere Scheibenvorsignale dienen, nämlich dem Führer namentlich bei Nebel und Schneewetter und auf unübersichtlichen Strecken rechtzeitig anzu-

*) Revue générale des chemins de fer. Juli 1900.

zeigen, in welcher Stellung er das Hauptblocksignal vorfinden wird. Die Hebel der Fernsignale stehen zu denen der Hauptsignale so in Beziehung, dass zuerst das letztere, alsdann das Fernsignal gestellt werden muss. Die Entfernung beider Signale

a a Ausfahrtsignale, ee Einfahrtsignale.

Abb. 5.

schwankt je nach den Neigungsverhältnissen der Strecke zwischen 250 und 760 m. Liegen zwei Stationen nahe aneinander, so kommt es vor, dass das Fernsignal der einen mit dem Ausfahrtsignal der rückliegenden an einem Maste angebracht ist.

Bei langen Blockstrecken findet sich auf amerikanischen Bahnen eine Einrichtung, die nach unseren Anschauungen dem Wesen der Streckenblockung mit Raumfolge widerspricht und den Werth derselben erheblich beeinträchtigt. Es ist nämlich in solchen Fällen erlaubt, zwei oder mehr Züge nach einander in dieselbe Blockstrecke vorzulassen. Um dem Führer eines zweiten oder dritten Zuges anzudeuten, dass er in eine noch besetzte Blockstrecke einfährt, bedient man sich des Handsignals mit grüner Fahne bezw. grünem Licht oder eines dritten Signals am Maste. Der Führer, dem dies Signal erscheint, darf nur auf gerader Strecke bei klarem Wetter die volle Geschwindigkeit beibehalten, muss dieselbe aber auf 16 und weniger Kilometer in der Stunde ermässigen, wenn die Geländeverhältnisse oder Bahnkrümmungen die Uebersicht erschweren.

Der Arm am Mast kann sich also dreifach einstellen, nämlich waagerecht für das Haltsignal, unter 15° für die bedingungslose, unter 45° für die bedingte freie Fahrt (s. Abb. 6); für Halt wird bei Dunkelheit rothes, für die bedingte freie Fahrt

Halt — Freie Fahrt — bedingt — unbedingt

Abb. 6.

grünes, die unbedingte weisses Licht angewendet. Die unbedingte freie Fahrt ist durch senkrechte Stellung des Signalarmes deshalb nicht gekennzeichnet worden, weil in allen Fällen ein bestimmtes Signalbild erscheinen und beim Fehlen eines Signals der Führer annehmen soll, der Arm sei in der Haltstellung abgebrochen, infolge dessen der Zug zum Halten zu bringen.

Die Anweisung für die Streckenblockung auf der Pensylvaniabahn umfasst 16 Abschnitte, aus denen wir die wichtigsten Bestimmungen mittheilen wollen:

Zu Eingang wird ausdrücklich betont, dass die Vorschriften betreffend Innehaltung der Zugfolge nach der Zeit ausser Geltung treten. Die Blocksysteme selbst werden, je nachdem zwei oder drei Armstellungen bezw. nur rothes und weisses oder rothes, weisses und grünes Licht zur Anwendung kommen, als unbedingtes und bedingtes bezeichnet.

Die Nachtsignale sind zu benutzen von einer Stunde vor Sonnenuntergang bis zu einer Stunde nach Sonnenaufgang, ausserdem stets, wenn Nebel herrscht oder aus anderen Gründen die Erkennbarkeit der Tagessignale beeinträchtigt ist.

Das Blocksignal ist im allgemeinen auf Halt zu stellen; der Arm ist auch, nachdem für einen Zug bedingte oder unbedingte freie Fahrt gegeben ist, unverzüglich wieder in Haltstellung zu bringen, sobald der vollständige Zug am Mast vorbeigefahren ist, allerdings nicht früher.

Eine ähnliche Vorschrift besteht bei uns, nur wird verlangt, dass das mit dem Schlusssignal versehene Fahrzeug nicht nur an dem Mast vorbeigekommen, sondern eine bestimmte Strecke in den vorliegenden Abschnitt eingefahren ist, damit ein nachfolgender, das Haltsignal überfahrender Zug auch dann noch einen ausreichenden Bremsweg findet, wenn der voraufgegangene Zug alsbald hinter dem Signal zum Stillstand gekommen ist. Der Signalhebel muss, solange freie Fahrt erscheint, mit der Hand gehalten und darf nicht festgelegt werden. Man will durch diese Vorschrift offenbar bezwecken, dass das Signal von dem Wärter aus Unachtsamkeit oder Trägheit nicht in der Fahrtstellung belassen wird und damit der in die vorliegende Blockstrecke eingefahrene Zug ungedeckt bleibt. Das Ueberfahren des Haltsignals ist nur unter ganz bestimmten Bedingungen zugelassen, nachdem der Zug vorher zum Halten gekommen ist; der Führer eines Zuges, welcher sich einer Blockstation nähert, muss seine Geschwindigkeit so regeln, dass die Lokomotive das etwa vorhandene Haltsignal nicht überfährt.

Kein Zug, der auf einer Blockstation zum Halten gekommen ist, darf rückwärts bewegt werden, auch dann nicht, wenn das Haltsignal versehentlich überfahren wurde. In solchem Falle übernimmt der Zugführer, nachdem das Fahrsignal erschienen ist, die Verpflichtung, dies festzustellen und die Weiterfahrt anzuordnen. Das Verbot der Rückwärtsbewegung oder deren Zulassung nur unter bestimmten Bedingungen ist nach amerikanischer Auffassung eine wichtige Betriebsvorschrift. „Ein Zug hat auf keinen Streckentheil mehr ein Anrecht, welchen er durchfahren hat," so lautet eine grundsätzliche Bestimmung, die allerdings dort wesentlich an Bedeutung gewinnt, wo das bedingte Blocksystem eingeführt ist.

Fehlt bei einer Blockstation jedes Signal, so haben die Züge zu halten, und die Ursachen des Fehlens sind zu erforschen.

Ist auf einer Blockstation der Wärter abwesend oder dienstunfähig, so ist zu verfahren wie bei bedingtem Fahrsignal. Das gilt indessen nur für zweigleisige Strecken; auf eingleisigen muss in solchen Fällen wie bei Telegraphenstörungen auf unbestimmte Zeit gehalten oder dem weiterfahrenden Zuge ein Mann mit Handsignalen zum Anhalten eines etwa entgegenkommenden Zuges voraufgeschickt werden. Dabei kann der äusserst missliche Fall eintreten, dass auf eingleisiger Strecke zwei Züge sich einander gegenüberstehen; was in solchem Falle zu thun ist, darüber wird keine Mittheilung gemacht. Ist das Signal bei Anwesenheit des Wärters ungangbar, so hat dieser den Grund dem Zugpersonal schriftlich mitzutheilen. Ist die telegraphische Verständigung mit dem vorliegenden Posten aufgehoben, so dass die Rückmeldung eines in den vorliegenden Abschnitt eingefahrenen Zuges nicht hat erfolgen können, so ist einem etwa nachkommenden Zug das Fahrsignal nicht zu geben, sondern dem Personal des haltenden Zuges von der Telegraphenstörung schriftliche Mittheilung zu machen. Bei bedingtem Blocksystem kann alsdann die bedingte freie Fahrt gegeben werden. Bei unbedingtem Blocksystem setzt der Zug unter den für bedingte freie Fahrt vorgeschriebenen Sicherheitsmaassnahmen die Fahrt fort.

Nähert sich ein Zug einer Blockstation, so darf das Signal „freie Fahrt" gegeben werden, wenn in der vorliegenden Blockstrecke sich kein Zug befindet. Bei unbedingtem Blocksystem ist das Haltsignal hinter einem in den vorliegenden Block eingefahrenen Zuge solange beizubehalten, bis derselbe den Block verlassen hat. Bei bedingtem Blocksystem gilt dies nur, wenn ein P e r s o n e n z u g in den vorliegenden Block eingefahren ist. Hinter irgend einem anderen Zuge darf das Signal „b e d i n g t e f r e i e F a h r t" am Mast gegeben werden für jeden nachfolgenden, also auch für jeden Personenzug, für letzteren allerdings nur, nachdem derselbe zum Halten gebracht und dem Personal besonders bekannt gegeben ist, dass der vorliegende Block besetzt ist. Dieser Fall kommt indessen selten vor; denn die Führer vorauffahrender Züge zweiter Ordnung (Güterzüge) haben bei Verspätungen der eigenen Züge für Verlegung der Ueberholung durch einen nachfolgenden Personenzug nach einer rück-

liegenden Station Sorge zu tragen, erhalten andererseits Kenntniss von etwaigen Verspätungen nachfolgender Züge, damit die Ueberholung geeignetenfalls auf eine ferner liegende Station verlegt werden kann.

Die wichtige Entscheidung über die Verlegung von Ueberholungen scheint danach im wesentlichen dem Zugpersonal überlassen zu sein.

Soll ein Zug zwischen zwei Blockstationen *B* und *C* (siehe Abb. 7) vom Gleis *II* auf das in entgegengesetzter Richtung befahrene Gleis *I* übergehen, um in das abzweigende Gleis *III* zu

Abb. 7.

gelangen, so hat der Zugführer hiervon dem Blockwärter in *B* Kenntniss zu geben, der seinerseits den Wärter in *C* benachrichtigt. Dieser darf einem auf Gleis *I* von *C* nach *B* sich bewegenden Zuge das bedingte Fahrsignal geben. In Gleis *I* wird nach *C* zu ein Mann aufgestellt, welcher die Ueberführungsstelle durch Handsignale zu decken hat. Die Fahrten auf Gleis *I* in der Richtung *C*–*B* erfolgen solange mit bedingtem Fahrsignal, bis der Wärter in *C* von der erfolgten Ueberführung nach Gleis *III* durch die nächste an demselben belegene Station Kenntniss erhalten hat. In welcher Weise und von wem dies an *B* mitgetheilt wird, darüber gibt unsere Quelle keinen Aufschluss. Die ganze Einrichtung ist für uns so eigenartig und entspricht unseren Grundsätzen über die Deckung derartiger augenfälliger Gefahrpunkte so wenig, dass wir das Verfahren auch bei einfachsten Betriebsverhältnissen kaum anwenden würden. Zwar sind für die regelrechten Fahrten (*B*—*C* auf Gleis *II*, *C*—*B* auf Gleis *I*) die Spitzweichen vermieden, indessen erscheint uns wegen der Ueberkreuzung des Gleises *I* die Anwendung von Mastsignalen in Beziehung zur Weichenstellung um so weniger entbehrlich, als die Zugfahrten auf Gleis *I* von *C* nach *B* während der Zeit der Ueberkreuzung bedingt zugelassen sind.

Allgemein haben die Blockwärter von der erfolgten Durchfahrt eines Zuges dem vorliegenden Wärter unverzüglich Meldung zu geben, sobald der Zug mit dem Schlusse mindestens 100 m über den Signalmast hinaus gelangt ist.

Liegt auf einem Bahnhofe das Blocksignal (*a* der Abb. 8) vor dem Bahnsteige, so darf der Führer, nachdem der Zug zum Halten gekommen, bis zum Bahnsteig behufs Abfertigung von Reisenden vorrücken, falls das ohne Gefahr geschehen kann. Vermag der Führer das nunmehr hinter ihm liegende Blocksignal nicht zu sehen, so gibt der Zugführer nach erfolgter Fahrtstellung des Signals den Auftrag zur Weiterfahrt.

Fährt ein Zug ohne Schlusssignal an einer Blockstation vorbei, so hat der Wärter dies sowohl der vor- als der rück-

Bahnsteig

Abb. 8.

liegenden Station mitzutheilen. Die sämmtlichen betheiligten Blockstrecken eines Blocksystems dürfen in solchem Falle erst dann als frei betrachtet werden, wenn der Zugführer die zugehörigen Blockwärter von der Vollständigkeit des Zuges in Kenntniss gesetzt hat, oder auf andere Weise das Freisein der Strecke festgestellt worden ist.

Als Schlusssignale werden Fahnen oder Lichter verwendet.

Zur Nutzbarmachung des Telegraphen für den Blockdienst auch bei dichter Zugfolge und geringer Blocklänge werden die telegraphischen Zugmeldungen nicht mit der bei uns vorgeschriebenen Ausführlichkeit gegeben, sondern es ist gewissen ganz kurzen Zeichen (Buchstaben und Zahlen) eine bestimmte Bedeutung beigelegt, z. B. 5 bedeutet: Ist das Gleis frei?

Nr. 1: Das Gleis ist nicht frei, halten Sie den Zug zurück.

O. K. 35: Das Gleis ist frei, lassen Sie den Zug kommen.

Zum Schluss wird noch bestimmt, dass die vorstehenden Blockvorschriften die Zugbediensteten nicht von der Verpflichtung entbinden, die sonst eingeführten Maassnahmen zur Deckung ihrer Züge im Bedarfsfalle zu treffen. Dazu gehört vor allem die folgende, in der Dienstanweisung für die Handsignale enthaltene Bestimmung (die Dienstanweisung ist von dem Verein amerikanischer Bahnen herausgegeben):

Wenn ein Zug anhält oder sich verspätet unter Umständen, die das Auflaufen eines anderen Zuges befürchten lassen, so muss ein Fahnenträger sich unverzüglich mit Haltsignalen soweit auf die vom Zuge durchfahrene Strecke begeben, dass die völlige Deckung des eigenen Zuges erreicht ist. Wird der Fahnenträger zurückgerufen, so darf er zwar zurückkehren, muss aber zuvor, falls nöthig, Knallkapseln ausgelegt haben.

(Schluss folgt.)

Ist die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 rechtsgültig erlassen?

Von **Dr. Max Reindl** in München.

Die Verkehrsordnung vom 15. November 1892 war ebenso wie das frühere Betriebsreglement eine Verwaltungsvorschrift des Bundesraths, in der den Eisenbahnverwaltungen im Aufsichtswege der Befehl ertheilt wurde, bei ihren Beförderungsbedingungen die in der Verkehrsordnung enthaltenen Bestimmungen zu befolgen.

Die Vorschriften dieser Verkehrsordnung hatten nicht den Charakter einer Gesetzesvorschrift, durch welche für das Publikum unmittelbar verbindliche Rechtsnormen erzeugt wurden, sie konnten vielmehr nur durch den unter ausdrücklicher Bezugnahme auf sie erfolgten Abschluss des Frachtvertrags zum Vertragsrecht, zur lex contractus, werden.

Diese rechtliche Natur der Verkehrsordnung hat durch das neue Handelsgesetzbuch eine Aenderung erfahren. Indem nämlich in § 453 ff. des neuen Handelsgesetzbuchs den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung innerhalb gewisser Grenzen der Vorrang vor den allgemeinen Bestimmungen des 6. Abschnitts des Handelsgesetzbuchs über das Frachtgeschäft eingeräumt und in vielen Beziehungen auf die Bestimmungen der Verkehrsordnung zur Ergänzung der gesetzlichen verwiesen wird, ist der Verkehrsordnung der Charakter eines Gesetzes im materiellen Sinne des Wortes beigelegt worden.

Mit Rücksicht auf diese veränderte Bedeutung der Verkehrsordnung hat sich nun die Frage erhoben, wer nunmehr zur Erlassung der Verkehrsordnung zuständig und ob der Bundesrath ermächtigt gewesen sei, auch die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 zu beschliessen. Und da hat nun Professor Paul Laband in Nr. 24 der „Deutschen

Juristenzeitung“ vom 15. Dezember 1900 den Nachweis zu führen versucht, dass der Bundesrath zur Erlassung der Verkehrsordnung unzuständig gewesen sei und letztere somit der rechtsverbindlichen Kraft entbehre.

Laband's Ausführungen haben nun bereits in Nr. 101 S. 1537 Jahrg. 1900 d. Ztg. von einer der Redaktion der neuen Verkehrsordnung offenbar nahestehenden Persönlichkeit eine ausführliche Entgegnung erfahren, indem dort unter Berufung auf die Aeusserungen, welche bei den Berathungen der zur Begutachtung des Entwurfs eines Handelsgesetzbuchs einberufenen Kommission gemacht wurden sowie auf die Aeusserungen einiger Redner im Reichstage dargelegt wurde, dass die gesetzgebenden Faktoren vollständig darüber einig gewesen seien, dass die nunmehr gesetzvertretende Verkehrsordnung von den gleichen Organen wie die bisherige Verkehrsordnung, d. h. von dem Bundesrathe bezw. für Bayern von der Landesregierung, zu erlassen sei und dass man nicht im entferntesten daran gedacht habe, zur Erlassung der Verkehrsordnung mit Rücksicht auf ihre nunmehrige rechtliche Natur die Mitwirkung des Reichstags zu fordern, die Unterlassung einer ausdrücklichen Bestimmung über die Zuständigkeit aber nur auf der Erwägung beruhe, dass beim Schweigen des Gesetzes als selbstverständlich angenommen werden könne, dass die Verkehrsordnung nach wie vor von den gleichen Organen wie bisher zu erlassen sei.

So richtig nun auch diese Ausführungen an sich sind, so scheinen sie mir doch den Einwand Laband's, gegen den sie sich richten, nicht genügend zu entkräften,*) nämlich den Einwand, dass das, was sich der Gesetzgeber unter der Verkehrsordnung gedacht habe, im Gesetze selbst nicht den erforderlichen Ausdruck gefunden habe und dass daher die Gedanken des Gesetzgebers ohne rechtliche Bedeutung seien. Denn darin wird man Laband ohne Zweifel beistimmen müssen, dass die Zuständigkeit des Bundesraths zur Erlassung der neuen Verkehrsordnung nicht schon aus Art. 7 Ziff. 2 und Art. 45 Ziff. 1 der Reichsverfassung folge und dass sie sich nur auf spezielle gesetzliche Delegation gründen lasse.**) Es wird daher m. E. nach nothwendig sein, zu zeigen, dass der Wille des Gesetzgebers, dass die Verkehrsordnung eine vom Bundesrathe zu erlassende Rechtsverordnung sein solle, auch im Handelsgesetzbuche einen zweifellosen Ausdruck gefunden habe.

Und da glaube ich denn, dass jeder, der den § 471 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs unbefangen liest, über die Bedeutung, die der Gesetzgeber dem Worte „Verkehrsordnung“ beigelegt hat, keinen Augenblick im Zweifel sein kann.

In § 471 Abs. 1 des neuen Handelsgesetzbuchs sind nämlich gewisse Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs als durch die Verkehrsordnung unabänderbar bezeichnet; hieraus geht aber klar hervor, dass der Gesetzgeber unter der Eisenbahn-Verkehrsordnung nur „im Verordnungswege“ zu erlassende Bestimmungen gemeint habe; der Gesetzgeber wollte durch § 471 Abs. 1 H.-G.-B. zum Ausdrucke bringen dass gewisse formalgesetzliche Bestimmungen nicht durch Vorschriften einer Rechtsverordnung sollen abgeändert werden können und dass in dem in § 471 a. a. O. bezeichneten Umfange die Vorschriften des Gesetzes den Vorschriften der Verordnung vorzugehen haben. Hätte der Gesetzgeber unter der „Eisenbahn-Verkehrsordnung“ nicht im Verordnungswege zu erlassende Rechtsvorschriften verstanden, so könnte er hierunter nur Vorschriften verstanden haben, die im Wege des formalen Gesetzes zu erlassen sind; würde man aber letzteres annehmen, so hätte die Vorschrift des § 471 Abs. 1 H.-G.-B. keinen verständigen Sinn und es wäre jedenfalls eine mehr als sonderbare, um nicht zu sagen unvernünftige, Bestimmung, wenn in einem Reichsgesetze gewisse Vorschriften desselben als durch ein anderes Reichsgesetz unabänderbar erklärt werden.

Man kann daher m. E. gewiss nicht mit Laband sagen, dass der Gedanke des Gesetzgebers im Gesetze nicht genügend zum Ausdrucke gekommen sei, man wird vielmehr zu dem Schlusse kommen müssen, dass das Wort „Eisenbahn-Verkehrsordnung“ in gar keinem anderen Sinne als in dem Sinne einer „Verordnung“ und zwar einer Rechtsverordnung verstanden werden kann. Ob der Gesetzgeber den Ausdruck „Verordnung“ gebraucht hat oder nicht, ist dabei vollständig gleichgültig; denn so lange der Wortlaut nicht entgegensteht — und das ist hier nicht der Fall, da man dem Wortsinn nach unter „Verkehrsordnung“ ebenso gut eine Verordnung als ein formales Gesetz verstehen kann —, kommt es darauf an, welchen Sinn der Gesetzgeber mit einem Ausdrucke verbinden wollte.

Hat nun aber das Handelsgesetz unter der Verkehrsordnung eine zur Ergänzung seiner Bestimmungen über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen zu erlassende Rechtsverordnung verstanden, so ist der für die Erlassung der Verkehrsordnung durch den Bundesrath erforderlichen Voraussetzung Genüge gethan. Denn diese Voraussetzung besteht nur darin, dass im Wege des Gesetzes die Ermächtigung ertheilt ist, Rechtsvorschriften gewisser Art im Wege der Verordnung zu erlassen. Eine ausdrückliche Bestimmung darüber, wer zur Erlassung dieser Rechtsverordnung zuständig sei, brauchte im Gesetze nicht getroffen zu werden. Denn überall da, wo das die Ermächtigung zur Erlassung einer Rechtsverordnung ertheilende Gesetz nicht ausdrücklich sagt, wer die Rechtsverordnung erlassen soll, ist hierzu, wie ja Laband selbst in seinem Staatsrecht (Bd. I, S. 573, Anm. 1) in Uebereinstimmung mit Seydel (Kommentar zur Reichsverfassung S. 141 und bayerisches Staatsrecht Bd. II, S. 345) lehrt, der Bundesrath kraft seiner Stellung als oberstes Organ des Reichs zuständig.

Hiernach komme ich in Uebereinstimmung mit der in Nr. 101 d. Ztg. enthaltenen Abhandlung, wenn auch auf etwas anderem Wege, zu dem Schluss, dass die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 in rechtsgültiger Weise erlassen worden ist. Wenn auch der Bundesrath, wie sich aus der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 26. Oktober 1899 ergibt, seine Zuständigkeit auf den Art. 45 der Reichsverfassung gestützt hat, so ist dies zwar meines Erachtens unzutreffend, sachlich aber bedeutungslos, da durch diesen Irrthum die Gültigkeit der Verordnung nicht beeinträchtigt werden kann, nachdem die Zuständigkeit des Bundesraths thatsächlich gegeben war.*)

Für Bayern kann die Frage, wer zur Erlassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung zuständig sei, meines Erachtens

*) Anm. d. Schriftl. Wir sind zwar anderer Ansicht, wollen indess gern anerkennen, dass die folgenden Ausführungen des Herrn Verfassers gleichfalls erhebliche Beweisgründe gegen die Laband'sche Auffassung liefern, wie solche auch in einem Aufsatz des Eisenbahndirektors Hagena in Nr. 602 der „Berliner Neuesten Nachrichten“ wieder in einer etwas anderen Richtung beigebracht worden sind.

**) Vergl. auch meine Abhandlung bei Eger, Entsch. Bd. 17 S. 75.

*) Anm. d. Schriftl. Wir können uns mit obiger Kritik an der Auffassung des Bundesraths nicht einverstanden erklären. Wenn die Einleitungsworte zur Eisenbahn-Verkehrsordnung einen Hinweis auf den für die Zuständigkeit maassgebenden Art. 7, Ziff. 2 der Reichsverfassung nicht enthalten, so entspricht dies nur der bestehenden Uebung. Die Berufung auf Art. 45 aber hat mit der Zuständigkeit überhaupt nichts zu schaffen, soll vielmehr lediglich darauf hinweisen, dass die Verkehrsordnung in Ausführung der in dieser Verfassungsvorschrift dem „Reich“ gestellten Aufgabe erlassen ist, womit im Hinblick auf Art. 46, Abs. 2 der Reichsverfassung auch das Sonderrecht Bayerns gewahrt erscheint. Das „Unzutreffende“ oder der „Irrthum“ liegt also nicht auf Seiten des Bundesraths.

überhaupt keinem begründeten Zweifel begegnen, indem dort auf Grund formell-gesetzlicher Ermächtigung (Art. 1, Abs. 2 des bayerischen Polizeistrafgesetzbuchs vom 26. Dezember 1871) durch königliche Verordnung vom 24. Dezember 1899 bestimmt worden ist, dass zur Erlassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung das Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeusseren zuständig sei.*)

*) Vgl. hierüber näher meine Abhandlung bei Eger, Entscheidungen Bd. 17, S. 80 und 81.

Die Hochbahn in Tokio.

Mit den Bauarbeiten für die seit längerer Zeit von der kaiserlich japanischen Staatseisenbahnverwaltung geplante Hochbahn in Tokio, für deren Ausführung die Mittel bereits im Jahre 1895 vom Reichstage bewilligt wurden, ist vor kurzem thatsächlich begonnen worden. Die Bahn bezweckt nicht nur die Herstellung einer direkten Schienenverbindung von Süd nach Nord zwischen den beiden wichtigsten, weit von einander entfernten Endbahnhöfen Shinbashi und Uyeno der in der Reichshauptstadt mündenden Tokaidostaatsbahn und der Nipponprivatbahn, sondern auch die Errichtung eines regelmässigen Stadteisenbahnverkehres nach dem Muster von Berlin, London oder Paris im Interesse einer schnellen Personenbeförderung durch die dicht bevölkerten und bebauten Quartiere der japanischen Metropole. Leider hat man sich nicht dazu entschliessen können, die etwa 6,5 km lange Stadtbahnstrecke von Shinsenza bis Uyeno gleichzeitig im ganzen Umfange in Angriff zu nehmen, sondern bis jetzt ist nur die südliche Theilstrecke bis einschliesslich zu dem nördlich vom Rathhause bei Yeira=Kucho vorgesehenen Hauptbahnhofe beschlossene Sache. Die Fortführung der Linie nach Uyeno schwebt einstweilen noch völlig in der Luft; man nimmt an — nach dem Grundsatze: Kommt Zeit, kommt Rath —, dass auch dafür sich in der Zukunft Mittel und Wege finden werden. Der Nachtheil, der durch diese Verzögerung herbeigeführt wird, ist ein doppelter: einmal steigern sich zweifellos die Kosten des Grunderwerbes für die nördliche Theilstrecke bedeutend, je länger man mit dem Ankauf des Grund und Bodens wartet; ferner bedarf man zur einstweiligen Inbetriebnahme der südlichen Theilstrecke, wenn diese im Bau vollendet sein wird, zahlreicher vorübergehender Anlagen für die Zugbildung auf dem Hauptbahnhofe, die später alsbald wieder beseitigt werden müssen, sobald die Bahn bis nach dem nördlichen Endbahnhofe Uyeno durchgeführt ist. Ausserdem kommen die Vortheile des ganzen geplanten Werkes dem allgemeinen Verkehr nicht eher zu Gute, als bis die Bahn wirklich vollendet ist. Infolge der in ungewisse Zukunft verschobenen Fertigstellung der nördlichen Theilstrecke bleibt daher der vollendete südliche Theil immerhin für längere Zeit ein Rumpf von zweifelhaftem Werthe.

Die jetzt in Angriff genommene Linie von Shinsenza bis zum nördlichen Ende des Hauptbahnhofes bei Yeira=Kucho stellt einschliesslich der Stationen eine Länge von rund 3 km viergleisiger Vollbahnstrecke dar; das westliche Gleispaar dient für den Stadt-, das östliche für den Fernverkehr. Die aus der bisherigen Stammbahn von Yokohama nach Tokio südlich von dem Bahnhof Shinbashi abschwenkende Linie steigt auf einer mit 1 : 110 geneigten Rampe, die durch Dammschüttung gebildet wird, bis zu einer solchen Höhe an, dass alle städtischen Strassen mit einer Lichthöhe von mindestens 4,24 m (14 japanische Fuss) unterführt werden können. Die an der ersten Strassenunterführung beginnende viergleisige Viaduktstrecke, die im ganzen 13 Strassenunterführungen enthält, hat eine Länge von etwa 2 km; der in Ziegeln gewölbe Viadukt soll eine Breite von 15,60 m zwischen den Stirnen erhalten. (Gleisabstände: 3,35, 4 und 3,35 m.) Die Spurweite ist die japanische Vollspur von 1,067 m. Die eisernen Ueberbauten für die Strassenunterführungen werden sämmtlich aus Blechträgern bestehen, die bei den breiteren Strassen noch durch gusseiserne Säulen unterstützt werden. Die Fahrbahn auf den eisernen Ueberbauten wird zum Zwecke der Schalldämpfung, zur Erzielung der Wasserdichtigkeit und zur bequemeren Durchführung des gewöhnlichen Querschwellenoberbaues aus Buckelblechen gebildet, auf denen die Gleisbettung ununterbrochen durchläuft. Die Linienführung auf der südlichen Theilstrecke darf nach Grundriss und Höhenplan als eine ziemlich schlanke bezeichnet werden, da stärkere Steigungen als 1 : 110 und Krümmungen unter 400 m Halbmesser auf der freien Strecke nicht vorkommen.

Ausser dem Hauptbahnhofe kommen zwei Viaduktstationen zur Ausführung, Karasumori als Doppelstation für Fern- und Stadtverkehr und Yurakucho, nur für den Stadt- oder örtlichen Verkehr. Auf diesen Stationen sollen die Bahnsteige durch einen Rost eiserner Träger gebildet werden, die auf den Stirnmauern der entsprechend auseinander gezogenen Viadukte ihre Unterstützung finden. Die Bahnsteige sollen 76 cm über Schienenoberkante liegen und durch niedrige Satteldächer überdeckt werden, deren doppelte Stützenreihen auf den Bahnsteigträgern befestigt werden; die Dächer lassen also die Gleise frei und bilden seitlich völlig offene Hallen, ähnlich wie bei den Berliner Wannseebahnstationen. Bei dem milderen Winter Japans hat diese Anordnung um so weniger Bedenken, als der Japaner in derartigen Dingen weniger verwöhnt und anspruchsvoll ist als europäisches Reisepublikum. Der Bahnkörper für den Hauptbahnhof wird, soweit die Personenstation in Betracht kommt, durch Anschüttung gebildet, die von drei Quertunneln nebst den zugehörigen Gepäcktunneln durchschnitten wird: der südliche Tunnel dient als Zugangstunel, der mittlere für die ausschliessliche Benutzung des Kaisers und der kaiserlichen Familie bei ihren Reisen, der nördliche als Ausgangstunnel. Ueber die Herstellung der Stationsgebäude ist noch nicht endgültige Entscheidung getroffen, insbesondere noch unentschieden, ob sie als einfache billige japanische Holzbauten nach Art der meisten Stationsgebäude in Japan oder als mehr monumentale Ziegel- oder Steingebäude errichtet werden sollen. Für die Lokalstation Yura=Kucho ist ein besonderes Gebäude nicht vorgesehen, da die hier erforderlichen Räumlichkeiten von geringem Umfange leicht im Unterbau des Viaduktes und unter dem Bahnsteig untergebracht werden können. Das Gebäude für Karasumori wird dem Viadukt, das für den Hauptbahnhof der nach dem Vorplatz zu durch eine aufgelöste Futtermauer abgegrenzten Anschüttung vorgelegt; beide Gebäude enthalten alle nothwendigen Räume für den Betrieb und Verkehr in übersichtlicher Anordnung, unter günstigen Bedingungen für die Zugänglichkeit und Beleuchtung der einzelnen Räume.

Der Grunderwerb für die ganze südliche Theilstrecke ist gegenwärtig nahezu beendet und zahlreiche Gebäude, die dem Bau der Linie im Wege standen, sind bereits abgebrochen. Die Kosten haben bis jetzt betragen (rund)

a) 980 000 Yen*) für den Ankauf des Grund und Bodens,
b) 242 000 „ für Entschädigungen
insgesammt: 1 222 000 Yen.

In dem Betrage unter b) sind alle Vergütungen für den Ankauf und Abbruch von Gebäuden, für Geschäftsstörungen und dergl. enthalten. Die erworbenen Flächen umfassen insgesammt 26 826 Tsubo (1 Tsubo = 3,3 qm), das sind etwa 8,85 ha, so dass sich der durchschnittliche Grunderwerbspreis ohne die besonderen Entschädigungen auf etwa 11 Yen, d. i. rund 23 ℳ, einschliesslich der Entschädigungen auf 13,8 Yen, das sind 28,50 ℳ für 1 qm stellt, gewiss für das Innere einer Millionenstadt ein nach europäischen Begriffen ungemein niedriger Betrag, der zugleich einen allgemeinen Rückschluss gestattet auf die zur Zeit noch bestehende, sehr geringe Bewerthung des Grund und Bodens im Lande der aufgehenden Sonne. Die verhältnissmässig höchsten Preise mussten in dem dicht bebauten Viertel von Karasumori bezahlt werden, nämlich durchschnittlich 67,4 Yen für 1 Tsubo, das sind 20,4 Yen oder 42,50 ℳ für 1 qm.

Die Baukosten für die südliche Theilstrecke einschliesslich der Stationen sind veranschlagt auf 4 750 000 Yen, wovon auf die Anlagen des Hauptbahnhofes allein 2 420 000 Yen entfallen. Die viergleisigen regelmässigen Viadukte sollen etwa 2 050 ℳ für das Meter kosten. Hiernach würden sich die Gesammtkosten der rund 3 km langen Strecke auf 4 750 000 + 1 222 000, das sind zusammen 5 972 000 Yen oder das Kilometer viergleisiger Bahn auf rund 4 000 000 ℳ stellen.

Da die Höhe der bisher bewilligten Mittel auf Grund einer im Jahre 1895 vorgenommenen Veranschlagung nur 3 500 000 Yen beträgt, so wird man nicht umhin können, auch selbst für die Fertigstellung der südlichen Theilstrecke beim Parlament eine Nachforderung zu machen.

Mit den Vorbereitungen zur gänzlichen Freilegung der Linie, insbesondere mit dem Abbruch der noch im Wege stehen-

*) 1 Yen = 2,07 ℳ.

den alten Wälle und Festungsmauern und mit den Erdarbeiten für die Gründung einiger Viaduktpfeiler, die infolge des schlechten Baugrundes voraussichtlich erhebliche Schwierigkeiten machen wird, ist seit Herbst des Jahres 1900 begonnen. Im nächsten Rechnungsjahre (vom 1. April 1901 bis 31. März 1902) beabsichtigt man, nach Maassgabe der bereit zu stellenden Mittel den grösseren Theil der Viadukte fertig zu stellen. Der Bau der ganzen südlichen Theilstrecke dürfte bis zur Vollendung voraussichtlich noch 3 bis 4 Jahre in Anspruch nehmen, während sich der Zeitpunkt der Fertigstellung der ganzen Stadtbahn bis zum Bahnhof Uyeno gegenwärtig auch nicht annähernd genau bestimmen lässt.

Tokio, im November 1900. F. Baltzer.

Die Kanalvorlage

ist dem preussischen Landtage nunmehr zugegangen. Sie führt die Bezeichnung „Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Kanälen und Flussläufen im Interesse des Schifffahrtsverkehrs und der Landeskultur“. Dem Gesetzentwurf sind als Anlagen angefügt: 1. Denkschrift, betreffend den Bau eines Schiffahrtskanals vom Rhein bis zur Elbe, nebst zwei angehefteten Plänen; 2. Denkschrift, betreffend die Herstellung eines Grossschifffahrtsweges Berlin-Stettin (Wasserstrasse Berlin-Hohensaathen), nebst fünf angehefteten Plänen; 3. Denkschrift, betreffend den Ausbau der Wasserstrasse zwischen Oder und Weichsel, nebst zwei angehefteten Plänen; 4. Denkschrift, betreffend die Verbesserung der Schifffahrtsstrasse der Warthe von der Mündung der Netze bis Posen; 5. Denkschrift, betreffend die Verbesserung der Vorfluth in der unteren Oder, nebst zwei angehefteten Plänen; 6. Denkschrift über die Verbesserung der Vorfluth- und Schifffahrtsverhältnisse in der unteren Havel, nebst zwei angehefteten Plänen; 7. Denkschrift, betreffend den Ausbau der Spree, nebst zwei angehefteten Plänen. Angefügt ist endlich ein Staatsvertrag zwischen Preussen und Bremen über die Kanalisirung der Weser von Minden bis Bremen. (Die Erwägungen über die Ausführung des masurischen Schiffahrtskanals schweben noch. Eine Kanalisirung der Lippe ist seitens des Staates nicht in Aussicht genommen.) Im § 1 der Vorlage werden die Gesammtkosten veranschlagt:

1.	Rhein-Elbekanal	260 784 700 ℳ
2.	Grossschiffahrtsweg Berlin-Stettin	41 500 000 „
3.	Wasserstrasse zwischen Oder und Weichsel sowie die Schiffahrtsstrasse der Warthe von der Mündung der Netze bis Posen	22 631 000 „
4.	Schiffahrtsweg zwischen Schlesien und dem Oder-Spreekanal	4 100 000 „
	Ferner zur Betheiligung des Staates an:	
5.	der Verbesserung der Vorfluth in der unteren Oder bis zu	40 989 000 „
6.	der Verbesserung der Vorfluth- und Schifffahrtsverhältnisse in der unteren Havel bis zu	9 670 000 „
7.	dem Ausbau der Spree bis zu	9 336 000 „
	zusammen also	389 010 700 ℳ

Die Ausführung der Bauten soll sich über einen Zeitraum von 15 Jahren erstrecken, innerhalb dessen die Regierung freie Hand haben will, die Bauten zu bewerkstelligen.

Aus der umfangreichen allgemeinen Begründung heben wir hier nur dasjenige heraus, was auf das Verhältniss der Wasserstrassen zu den Eisenbahnen besonderen Bezug hat. Es heisst da: „Die Transportkosten, namentlich für Massengüter, werden sich bei Inanspruchnahme der neuen Wasserstrassen sehr beträchtlich verbilligen und dadurch der deutschen Produktion breitere Absatzgebiete erschliessen. Die Eisenbahnen, welche insbesondere im rheinisch-westfälischen Industriegebiete überlastet sind, werden in den Kanälen nicht nur willkommene Abnehmer ihrer Ueberbürde, sondern auch Zuträger neuer Zufuhrartikel willkommen heissen.“ Weiter wird auf die Bedeutung der Vorlage für die Landwirthschaft hingewiesen und die finanzielle Belastung des Staates auf höchstens 9 900 000 ℳ jährlich berechnet. „Sie wird sich indessen,“ heisst es weiter, „voraussichtlich beträchtlich günstiger gestalten, weil die unmittelbar Betheiligten einen Theil der Kosten auf sich zu nehmen verpflichtet sein werden, weil die Einnahmen aus den Schifffahrtsabgaben die Ausgaben stark herabdrücken werden, weil endlich die Eisenbahnen, welche naturgemäss anfangs infolge der Konkurrenz der neuen Wasserverkehrsstrassen eine starke Einbusse erleiden dürften, späterhin von der durch die Kanäle bewirkten Verkehrssteigerung grosse Vortheile ernten würden.

Weiter wird die strategische Bedeutung der geplanten Wasserstrassen eingehend gewürdigt. „Es ist zur Erfüllung der vielfachen Anforderungen, die während eines Krieges an die öffentlichen Verkehrswege sowohl seitens der Kriegsführung wie auch seitens der nationalen Volkswirthschaft gestellt werden, von grösster Bedeutung, dass neben den Landstrassen und Eisenbahnen Wasserwege zur Verfügung stehen, die die anderen Verkehrswege, im besonderen die Eisenbahnen, entlasten und ergänzen können. Während die Wasserstrassen vorzugsweise zur Beförderung von Massengütern und zum Transport von Kranken und Verwundeten sich eignen, können die Schiffsgefässe mit ihrem grossen Fassungsraum als schwimmende bewegliche Magazine, deren Standort je nach der Kriegslage sich verlegen lässt, und als bewegliche Kriegslazarethe nutzbar gemacht werden.“ . . . . . .

„Durch die geplante Verbindung der fünf grossen, in die Nord- und Ostsee mündenden Ströme (Rhein, Weser, Elbe, Oder, Weichsel) untereinander wird ein leistungsfähiges Wasserstrassennetz geschaffen, das mit seinen vielfachen Verzweigungen fast das gesammte preussische Staatsgebiet umfasst. Die Wasserstrassen werden bei einem feindlichen Angriff auf die West-, Nord- und Ostgrenzen des preussischen Staates für die glückliche Durchführung des Krieges von allergrösstem Werthe sein. Die Schlagfertigkeit der in einem künftigen Kriege auftretenden gewaltigen Heeresmassen wird wesentlich gefördert, wenn die Kriegsleitung neben den Landstrassen und Eisenbahnen auch über eine leistungsfähige Binnenschifffahrt verfügt. Indem diese die Eisenbahnen entlastet und ergänzt, können die Schienenwege in umfassendster Weise als ‚strategische Waffe‘ für die eigentlichen Truppentransporte ausgenutzt werden. Diese Ausnutzung der Eisenbahnen ist nicht nur beim ersten Aufmarsch des Feldheeres geboten, sondern auch während des ganzen Krieges, um am entscheidenden Punkte möglichst starke Streitkräfte schnell und überraschend zu versammeln. Dies gilt besonders, wenn wir gleichzeitig die West- und Ostgrenze vertheidigen müssen. Wenn in dieser schwierigen Kriegslage die Binnenschifffahrt unsere Eisenbahnen entlastet, so ist das ein grosser Gewinn für die aktive Vertheidigung des Vaterlandes. Durch Ausführung der geplanten Wasserstrassen wird daher die Defensivkraft des preussischen Staates sehr erheblich gesteigert.“

In Bezug auf den Bau des Rhein-Elbekanals wird in der Denkschrift folgendes ausgeführt: „Die für die Herstellung des Rhein-Elbekanals sprechenden Gründe werden nach der Ansicht der Staatsregierung von Tag zu Tag zwingender; die Entwickelung der Verkehrsverhältnisse, namentlich im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, drängt mit Nothwendigkeit dahin, die zur Bewältigung des Riesenverkehres dienenden Wege weiter auszugestalten. Am nächsten liegt hier nun der Gedanke, die in der Hand des Staates befindlichen Eisenbahnen, die diesen grossen Verkehr ermöglicht und geschaffen haben, weiter auszubilden. Die Eisenbahnen sind zur Zeit noch imstande, den gewaltigen Anforderungen, die an sie gestellt werden, gerecht zu werden, und werden dies bei sachgemässer Ausbildung auch noch für die nächste Zukunft vermögen. Aber es liegt auf der Hand, dass bei der von Jahr zu Jahr fortschreitenden Entwickelung des Verkehres die Eisenbahnen allein und selbst in Verbindung mit den natürlichen Wasserstrassen nicht mehr in der Lage sein werden, den Verkehrsbedürfnissen der hochentwickelten Industrie weiter in vollem Umfange zu entsprechen, so dass letztere den Wettbewerb anderer Länder auf den eigenen wie auf den fremden Märkten mit Erfolg bestehen kann. Eine weitere Theilung der Arbeit zwischen Bahn und Wasser nach der Richtung hin, dass das Wasser sich am Transport der minderwerthigen Massengüter in höherem Maasse als bisher betheiligt, ist unerlässlich. Der Staatsverwaltung wie der Landesvertretung liegt die Pflicht ob, dafür Sorge zu tragen, dass rechtzeitig in zweckmässiger Weise eine Ergänzung der Verkehrsmittel erfolge, dass also baldthunlichst mit der Herstellung einer leistungsfähigen Wasserstrasse zur Mitbenutzung bei der Beförderung der Massengüter vorgegangen werde. Beide Verkehrswege werden alsdann als gleichberechtigt und einer den anderen unterstützend das weitere Gedeihen nicht nur dieses wichtigen Theiles, sondern des gesammten Vaterlandes fördern.“

Zur Begründung des Grossschiffahrtswegs Berlin-Stettin wird unter Hinweis auf Stettin als den bedeutendsten Seehafen

der Monarchie und den schwierigen Wettbewerb mit den Seehäfen der Hansastädte u. a. ausgeführt:

„Die Verweisung des ganzen Massenverkehrs auf den Schienenweg, woran vielleicht noch gedacht werden könnte, kommt im vorliegenden Falle nicht in Frage, weil dadurch die Beförderungskosten nur noch höhere würden. Die seit 50 Jahren bestehende Eisenbahn hat im Verkehre zwischen Stettin und Berlin schon im Wettbewerbe mit den jetzt verkehrenden kleinen Schiffen keine erheblichen Frachtmengen an sich zu ziehen vermocht, obgleich die Bahnstrecke nur 134 km, der Wasserweg aber 194 km lang ist. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich die Bahnfrachten doppelt so hoch stellen wie die Schiffsfrachten."

So hat die Regierung, wie bereits in der Thronrede angekündigt und durch die Einführungsrede des Minister-Präsidenten Grafen v. Bülow in der ersten Sitzung des Abgeordnetenhauses mit allem Nachdruck betont wurde, die Kanalvorlage als wichtigste Gesetzesvorlage dem Etat sogleich folgen lassen. Der wesentlichste Unterschied der diesjährigen von der 1899er Vorlage ist die Erweiterung zu einem breiten wasserwirthschaftlichen Bauprogramm. Wir hoffen mit der Regierung, dass hierdurch die Bedenken wegen der Schädigung der wirthschaftlichen Interessen des Ostens durch die Herstellung des Rhein-Elbe-Kanals bei den bisherigen Gegnern der Vorlage beseitigt werden. Es wird, wie es in der „Berl. Korr." heisst, bei einer sorgfältigen unbefangenen Prüfung die Ueberzeugung Boden gewinnen, dass der neue Gesetzentwurf, weit entfernt, einzelnen Theilen der Monarchie oder einzelnen Erwerbszweigen Sondervortheile auf Kosten der Gegenseite zuzuwenden, vielmehr dazu angethan ist, den Waarenverkehr und Güteraustausch nach allen Richtungen zu fördern und zu heben. Mithin darf angenommen werden, dass die Verabschiedung der Kanalvorlage einem Ausgleich mancher Gegensätze und landschaftlicher Verschiedenheiten dienlich sein und im Sinne der Ausführungen des Ministerpräsidenten nicht nur die einzelnen Theile der Gesammtheit stärken, sondern sie auch zum Wohle des Va erlandes enger aneinander knüpfen wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— Aenderung des Eisenbahn-Zollregulativs. Gemäss Absatz 2 im § 48 des Eisenbahn-Zollregulativs dürfen bei der Abfertigung von Gütern, auf denen ein Zollanspruch haftet, unter Wagenverschluss andere Güter in diese Güterwagen nicht mit verladen werden. Der Bundesrath hat nunmehr in seiner Sitzung vom 6. Dezember v. J. folgendes beschlossen:

„Die Vorstände der Amtsstellen können die Zuladung anderer, aus dem freien Verkehre stammender Güter in diese Wagen gestatten, wenn eine Vertauschung dieser Güter mit den verladenen zollpflichtigen nicht zu befürchten ist. Die Eisenbahnverwaltung hat in diesem Falle der Zollbehörde ein Verzeichniss der zuzuladenden Güter unter Angabe von Zahl, Verpackungsart, Bezeichnung, Bruttogewicht und Inhalt zu übergeben. Das Verzeichniss ist bei der Verladung zu prüfen und dem Begleitschein anzustempeln. Bei Wagen, in welche Güter des freien Verkehrs mit zollpflichtigen Gütern verladen sind, dürfen auf dem Transporte, soweit nicht Verschlussverletzungen oder Unglücksfälle eine Umladung erforderlich machen, Zu- und Abladungen nicht stattfinden."

— Nachweisung der Betriebsunfälle. Im Monat November v. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 5 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 3 bei Personenzügen), 17 Entgleisungen in Stationen (davon 4 bei Personenzügen), 4 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 2 bei Personenzügen), 14 Zusammenstösse in Stationen (davon 1 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 12 Reisende und 3 Bahnbedienstete getödtet, 10 Reisende und 12 Bahnbedienstete verletzt.

— Aus der Etatsrede des Finanzministers Dr. v. Miquel geben wir nachstehend die auf den Eisenbahnetat bezügliche Stelle nach dem „Staats-Anz." wieder:

„Die Mehreinnahmen der Eisenbahnen sind veranschlagt auf 77 000 000 ℳ, die Mehrausgaben im Ordinario auf 47 500 000 Mark. Danach würde das Ordinarium einen Mehrüberschuss von 29 500 000 ℳ liefern. Nun ist aber das Extraordinarium der Eisenbahnen um 14 000 000 ℳ höher angenommen, so dass der früher schon genannte Gesammtmehrüberschuss von 15 500 000 Mark sich ergibt.

Wir haben uns nicht gescheut, meine Herren, namentlich auf die Autorität meines hochverehrten, leider heute verhinderten Kollegen, des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, hin, wiederum eine Steigerung gegen den Etat des laufenden Jahres von 4 % bei den Verkehrseinnahmen anzunehmen. Sie dürfen sich hier nicht irre machen lassen und es nicht für gewagt halten, nachdem die Eisenbahnverwaltung diese ungeheure Höhe der Einnahmen bereits erreicht hat, noch mit Sicherheit auf eine Steigerung von 4 % zu rechnen. Diese 4 %, meine Herren, bedeuten ungefähr den gleichen Betrag, den die Ist-Einnahme schon in diesem Jahre wirklich beträgt, und die Ist-Einnahme ist zur Vergleichung in dieser Beziehung ja weit wichtiger als der Etat für das laufende Jahr. Man wird daher nicht zu sehr besorgt sein brauchen, ob der jetzt geschätzte Betrag auch erreicht wird, obwohl zugegeben werden muss, dass hier Faktoren mitwirken, die man mit Sicherheit in keiner Weise vorhersehen kann, und dass die Schätzung immerhin eine Schätzung bleibt, bei der man sich nach oben und nach unten irren kann.

Die persönlichen Ausgaben der Eisenbahnverwaltung sind wieder um 11 000 000 ℳ gestiegen. Meine Herren, wundern kann man sich darüber nicht. Wenn wir hier eine Einnahmevermehrung von 77 000 000 ℳ annehmen, dass dann natürlich auch die persönlichen Ausgaben sehr bedeutend steigen müssen, das liegt in der Natur der Sache. Auch sind, wenn wir noch im übrigen an dem vom Hause gebilligten Grundsatz, vorläufig die Gehaltsfrage der Beamten als abgeschlossen zu betrachten, streng festhalten, doch noch an einzelnen Stellen nicht direkte Gehaltserhöhungen, aber auf andere Weise erhebliche Verbesserungen für die Beamtenschaft vorgeschlagen. Insbesondere ist die hier so oft erörterte Frage wegen der Eisenbahnbetriebssekretäre hier dadurch zu lösen versucht, dass 1 000 neue Stellen für Eisenbahnsekretäre vorgeschlagen sind. (Bravo!)

Meine Herren, wir büssen hier in gewisser Weise unsere eigene Schuld; es ist immer ein sehr übles Ding, Beamtenstellen zu schaffen, lediglich um ein besseres Avancement herbeizuführen; das ist eine sehr gefährliche Sache, die man im allgemeinen streng vermeiden muss. Aber wie hier in besonderer Weise die Sache lag, hat auch das Finanzministerium sich dazu entschlossen, zuzustimmen. Wir hoffen, dass damit die Klagen dieser Herren, die hier immer so lebhaft erschallt sind, nun endlich verstummen werden.

Für die Betriebsmaterialien sind 16 000 000 ℳ, für den Oberbau 6 500 000 ℳ, für die Betriebsmittel 8 000 000 ℳ mehr veranschlagt. Dagegen sind die Dispositionsbesoldungen aus den früheren Organisationen, die den Herren bekannt sind, allmählich um 827 000 ℳ heruntergegangen."

— Fahrkartenausgabe durch Zugführer. Die königliche Eisenbahndirektion in Altona verwendet für Nebenbahnen, soweit der Fahrkartenverkauf den Zugführern obliegt, schon seit Jahren mit Erfolg ein besonderes Fahrkartensystem, dessen wesentlicher Vortheil in der verringerten Anzahl der Fahrkarten liegt. Jede Fahrkarte ist unabhängig von der Höhe des Fahrpreises für die einzelnen Verkehrsverbindungen und ohne Beeinträchtigung der Kontrole für verschiedene Zielstationen benutzbar. Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten kann dieses System auch in anderen Direktionsbezirken, soweit ein Bedürfniss vorliegt und falls nicht etwa schon ähnliche bewährte Fahrkarten im Gebrauch sein sollten, eingeführt werden.

— Frachtbriefe mit Wegevorschriften. In der Tagespresse ist im Laufe der letzten Monate ein Gesuch der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin mehrfach besprochen worden, in welchem der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten gebeten wurde, Umkartirungsvorschriften für den inneren deutschen Verkehr als zulässig zu erklären. Jetzt ist auf dies Gesuch, wie in der Sitzung der Aeltesten vom 28. Dezember v. J. mitgetheilt wurde, ein ablehnender Bescheid ergangen. In demselben wird ausgeführt, dass die Zusatzbestimmung XII zu § 51 der Eisenbahnverkehrsordnung, nach welcher Wegevorschriften und Abfertigungsvorschriften in Frachtbriefen über andere als Eilgüter und eilgutmässig zu befördernde Güter unzulässig sind, nach den langjährigen Erfahrungen sich wohl bewährt und zu wesentlichen Klagen bisher keinen Anlass gegeben habe. Dagegen hätten sich aus ihr so erhebliche Vortheile für den Betrieb und die Abfertigung sowohl, als auch für den Verkehr ergeben, dass die Aufsichtsbehörde weder zur Wiederzulassung

der Wegevorschriften noch der Umkartirungsvorschriften die Hand bieten könne.

Wir haben uns absichtlich der Besprechung dieser Angelegenheit bisher enthalten, weil wir die völlige Erfolglosigkeit der betreffenden Bestrebungen mit Sicherheit voraussehen mussten. Der Frachtvertrag ist in rechtlicher Beziehung nicht etwa eine Dienstmiethe, sondern ein reiner Werkvertrag, durch welchen der Unternehmer zur Ueberführung des versprochenen Werkes — hier zur Ueberführung des Transportgegenstandes an seinen Bestimmungsort — verpflichtet wird. Ist diese Ueberführung rechtzeitig und tadellos erfolgt, so kann es dem Empfänger sowohl, wie dem Absender ganz einerlei sein, welchen Weg das Frachtgut genommen hat. Das wirklich berechtigte Interesse der Versender ist in ausgiebigster Weise durch die gesetzliche Bestimmung gewahrt, dass die Bahnverwaltung den raschesten und billigsten Weg zu wählen hat. Ist hiernach die rechtliche Seite der Angelegenheit so klar wie möglich, so ist andererseits auch, wenn man Billigkeitsrücksichten gelten lassen will, das betreffende Uebergewicht auf Seiten der Bahn. Diese muss in ihrem Grossbetriebe die Leitung der Frachtstücke nach den verschiedenen Empfangsorten nach ganz bestimmten, mitunter sehr verwickelten Verkehrsrücksichten im vorhinein ordnen. Ist für eine Verkehrsbeziehung aber einmal eine bestimmte Wegevorschrift erlassen, so darf von derselben nicht aus kleinlichen oder unwesentlichen Gründen abgewichen werden, da das Personal einmal im betreffenden Sinne belehrt und eingeübt ist und die Transportmittel entsprechend vorgehalten und ausgestaltet sind. Wenn nun ein Absender um geringfügiger Nebenrücksichten willen die Befugniss in Anspruch nimmt, auch über die einzuhaltende Transportlinie eine willkürliche Bestimmung zu treffen und damit das kunstvolle und verwickelte Transportsystem der Eisenbahnverwaltungen zu stören, so geht er offenbar weit über das hinaus, was ihm nach billiger Erwägung der Sachlage begleicht und zukommt. H.

— **Güterwagen mit erhöhter Tragfähigkeit.** In industriellen Kreisen macht sich neuerdings der Wunsch nach Einstellung von Güterwagen mit erhöhter Tragfähigkeit in lebhafter Weise geltend. So entnehmen wir der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“, dass die Handelskammer zu Siegen auf Anregung eines Werks, das um Zustellung eines Wagens von 40 000 kg Tragfähigkeit bei der preussischen Staatsbahnverwaltung nachgesucht hatte und hierbei auf Schwierigkeiten gestossen war, beschlossen hat, beim preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ein Gesuch um Beschaffung und Einstellung einer Anzahl derartiger Wagen in den Wagenpark der Staatsbahnverwaltung einzureichen. Gleichzeitig ist auch die Handelskammer zu Ruhrort beim vorgenannten Ministerium dahin vorstellig geworden, dass im Interesse der Verladung schwerer Maschinentheile eine verstärkte Beschaffung von 45 t-Wagen erfolgen und dass auch die Einstellung mindestens eines Wagens von 60 70 t Tragfähigkeit veranlasst werden möge. — Sollten sich denn die betheiligten Werke nicht selbst solche Wagen beschaffen können, wie es die Firma Fr. Krupp gethan hat?

— **Nacherhebung von Frachtgebühren für frankirte Güter.** Die königliche Eisenbahndirektion zu Berlin hat sich der Berliner Kaufmannschaft gegenüber bereit erklärt, eine Ergänzung der Eisenbahn-Abfertigungsvorschriften dahin zum Gegenstande weiterer Erörterungen zu machen, dass die Eisenbahnverwaltung zu wenig erhobene und vom Empfänger bezahlte Frankaturfrachten auf Wunsch desselben nachträglich vom Absender einzieht und dem Empfänger erstattet.

— **Anschluss der Güterabfertigungsstellen an das öffentliche Fernsprechnetz.** Die schnelle Entwickelung und Ausbreitung des Fernsprechwesens hatte die preussische Staatseisenbahnverwaltung schon seit Jahren veranlasst, die Güterabfertigungsstellen in die öffentlichen Fernsprechnetze einbeziehen zu lassen, um eine Beschleunigung oder Verminderung gewisser Arbeiten zu erzielen. Um nun ungerechtfertigten Ansprüchen des Publikums zu begegnen und für die Eisenbahnverwaltungen einheitlich abgefasste Vorschriften über die Benutzung der Fernsprecheinrichtungen, insbesondere auch zur Sicherung vor etwa daraus entstehenden rechtlichen Weiterungen zu schaffen, hat der deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband, welchem fast alle deutschen Staats- und Privatbahnen angehören, Grundsätze hierüber erlassen. Diese gelangen, wie der „Berl. Akt.“ mittheilt, in Kürze für den Bereich der preussischen Staatsbahnen zur Einführung, während sie bei anderen Bahnen, z. B. der Main-Neckarbahn, bereits Mitte 1900 eingeführt wurden.

— **Ergebniss der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlengebiet.** Von den Zechen, Kokereien und Brikettwerken des Ruhrbezirks sind vom 1. bis 7. d. Mts. in fünf Arbeitstagen 75 318 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 064 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden gegen 63 328 und auf den Arbeitstag 14 073 Doppelwagen in demselben Zeitraume des Vorjahres bei 4½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 991 und im ganzen 11 990 Doppelwagen oder 18,9 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Die vorläufig ermittelten Einnahmen aus dem Personenverkehr für Dezember weisen einen Mehrbetrag von 5 600 ℳ gegen diejenigen für den gleichen Monat des Vorjahres auf. Im Güterverkehr sind 5 400 t weniger befördert, wovon 2 400 t auf Holz- und 1 500 t auf Eisentransporte entfallen. Der nachtheilige Einfluss des Wettbewerbs der Wasserstrasse auf die Menge der Hamburg-Lübecker Transporte ist durch Ermässigung der Eisenbahntarife für die letzteren verringert worden. Dagegen macht sich die Einwirkung dieser Ermässigung in der verhältnissmässig bedeutenden Höhe der Mindereinnahmen aus dem Güterverkehr von 19 700 ℳ geltend. — In den Monaten Juli bis Dezember sind die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 160 000 ℳ (d. i. reichlich um 10 %), die Gesammteinnahmen um 83 000 ℳ (annähernd 2,6 %) zurückgegangen. Die Einnahmen für das ganze Jahr haben nach der vorläufigen Ermittelung im Personenverkehr ein Mehr von 143 300 ℳ (6,8 %), im Güterverkehr ein Weniger von 142 300 ℳ (4,25 %), insgesammt einen Mindererertrag von 6 700 ℳ erbracht.

— **Getreidetarif der ostpreussischen Südbahn.** Auch im deutschen Reichstage hat es schon eine Eisenbahndebatte gegeben. Graf Klinckowström, der schon im preussischen Herrenhause im Interesse der Landwirthschaft mit grosser Leidenschaft für die Verstaatlichung der ostpreussischen Südbahn eingetreten war, brachte im Reichstag gelegentlich der Etatsposition Reichskanzlergehalt (!) einen Antrag ein, den Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken, dass bei Abschluss neuer Handelsverträge der Artikel 19 des Schlussprotokolls zum deutsch-russischen Handelsvertrag in einer abgeänderten Form zur Annahme gelangt, welche die direkten Frachtsätze für Getreide, Flachs und Hanf von russischen Aufgabestationen nach Danzig, Königsberg und Memel nur dann nach Maassgabe der für Libau und Riga geltenden Frachttarifsätze zu normiren zulässt, wenn das betreffende Getreide zur Ausfuhr über See nach dem Zollauslande bestimmt ist.

In seiner Begründung des Antrags wiederholte er die Anklage, dass durch die Tarifpolitik der ostpreussischen Südbahn das einheimische Getreide nach dem geltenden Staffeltarif einen dreimal höheren Frachtsatz zahle, als das russische (23 ℳ gegen 70,65 ℳ für die Wagenladung von 10 t). Die brutalen Ausnahmetarife nach Königsberg hätten die ganze ostpreussische Binnenmüllerei todtgeschlagen. Aller Wahrscheinlichkeit nach blieben weit über zwei Drittel des auf diesem Wege aus Russland nach Königsberg und Danzig gelangenden russischen Getreides in Deutschland. Von den Abgeordneten Rickert und Brömel wurde ihm widersprochen und vom letzteren namentlich darauf hingewiesen, dass der behauptete Frachtsatz für russisches Getreide nicht 23 ℳ, sondern 36,27 ℳ betrage, wie amtlich nachgewiesen sei. Der nationalliberale Abgeordnete Müller wies darauf hin, dass Artikel 19 den Zweck habe, Danzig und Königsberg gegen den übermässigen Wettbewerb von Riga und Libau zu schützen. Es seien aber bedeutende Verschiebungen dadurch eingetreten, dass nach dem Abschluss des russischen Handelsvertrages Russland besondere Ausnahmetarife nach Königsberg und Danzig geschaffen habe. Damit seien verschiedene Benachtheiligungen der ostpreussischen Landwirthschaft, insbesondere der ostpreussischen Müllerei verbunden. Es sei deshalb eine Besprechung der Sachlage in der Budgetkommission für angezeigt; er stimme daher für Verweisung der Resolution an die Kommission.

Ministerialdirektor im preussischen Eisenbahnministerium Möllhausen entschuldigte zunächst die Abwesenheit seines Chefs und sagte für die Kommission die ausgiebigste Auskunft für alle angeregten Fragen zu. Der Grund für die Begünstigung von Königsberg, Danzig und Memel liege vornehmlich in der geographischen Lage dieser Städte zu Riga und Libau, die die einigermaassen gleichmässige Gestaltung der Eisenbahntarife bedinge, wenn nicht die Bevölkerung der Handelsstädte völlig kalt gestellt werden solle.

Der Antrag des Grafen Klinckowström wurde darauf an die Budgetkommission verwiesen. Ihr wurde auch auf Grund eines später eingebrachten Antrages zahlreicher Abgeordneten der Etat des Reichseisenbahnamts überwiesen.

— **Brohlthalbahn.** Ueber dieses Unternehmen der westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln, das ein bedeutendes Gebiet der inneren westlichen Eifel dem Verkehre erschliessen wird, entnehmen wir der „Köln. Ztg.“ folgende Einzelheiten:

Kaum ein zweites von den kleineren Seitenthälern des Rheines innerhalb des Schiefergebirges hat einen so bedeutenden Verkehr aufzuweisen, wie das Brohlthal. Zahlreiche Trassmühlen liegen seit Alters her an den Ufern des schnellen Ge-

birgsbaches, Steinbrüche klaffen droben allerwärts in den Bergen, starke kohlensäurereiche Quellen sprudeln im Thale und in seinen Seitengründen und fordern eine vielseitige Industrie und einen regen Versand, und endlich führt eine der meist besuchten Turistenstrassen des Rheines durch seinen unteren Theil von Brohl aus über Tönnisstein und Wassenach zum Laacher See und seiner weltentlegenen reizvollen Abtei. Es ist eigentlich auffallend, dass es so lange währte, bis eine Eisenbahn dieses verkehrreiche Thal aufschloss; allein der Schwierigkeiten waren hier gar viele zu überwinden, und kaum ein anderes grösseres Seitenthal im Schiefergebirge zeigt schroffere Bergformen, eine tiefer eingeschnittene Schlucht und einen solchen Mangel an ausgeweiteten Thalböden. Endlich ist der schon seit Jahren gefasste Plan zur Erbauung einer Bahn durch das Brohlthal verwirklicht worden. Von Brohl am Rheine an liegt die Strecke im grossen und ganzen tief im Innern der Eifel schon fertig da bis hinauf nach Weibern, und Anfang Januar wird die Theilstrecke von Brohl bis Niederzissen bereits dem Verkehr übergeben werden. (Am 14. d. M. ist die Theilstrecke Brohl-Engeln mit den Zwischenstationen Schweppenburg, Bad Tönnisstein, Burgbrohl, Weiler, Niederzissen, Oberzissen und Brenk für den Gesammtverkehr eröffnet worden.) Gleich schon am Ausgangspunkte dieser Schmalspurbahn hat die Anlage bedeutende Veränderungen hervorgerufen. Unabhängig vor ihr ist am Rheinufer ein grossartiger Sicherheitshafen mit hohen Schutzdämmen errichtet worden. Es wird sich dadurch auch ein reger Werftverkehr in Brohl entwickeln. Um zum Rhein und zur Landstrasse zu gelangen, musste die neue Bahn in hoher Ueberführung die Staatsbahn überbrücken, und gleicherweise überschreitet sie auf gewaltigen Gewölbebogen das Bett des Brohlbaches.

Die Hauptanlagen der Bahn liegen gleich unterhalb des Ortes am Rande der hier ansteigenden gewaltigen Berggehänge des Rheinthals. Grosse Erdaufschüttungen und Abtragungen waren an dieser Stelle erforderlich, und besonders musste ein vorspringender Felsgrat gänzlich weggesprengt werden, um der Linie den Eintritt ins Brohlthal zu ermöglichen. Die Bahn erreicht dann den Eintritt in das Seitenthal, an dessen rechtsseitigen Hängen sie anfangs emporführt. Vor dem Bade Tönnisstein überschreitet sie dann in einem äusserst kühn angelegten Viadukte den Bach und die Landstrasse und durchbricht gleich dahinter in einem Tunnel einen Bergvorsprung, um oberhalb die schon weniger schroffe Thalstrecke bei Burgbrohl zu gewinnen, in der sie, stets dem Laufe des Baches folgend, bis Niederzissen emporsteigt. Bei Oberzissen überschreitet die Bahnlinie auf hohem Damm und Durchlass das Thal, durchschneidet den jenseitigen Bergrücken und wendet sich mit ziemlich beträchtlicher Steigung den fernen Tuffbergen von Weibern zu, wobei sie in nächster Nähe an etlichen höheren Basalt- und Phonolithgipfeln vorbeiführt. Von dem welligen Hochrücken bei Weibern geht es in grosser Schleife hinab zum Thale des Kempenicher Baches, dessen Wasser bereits der Nette zufliesst. Von Weibern, dem vorläufigen Endpunkte aus, wird dann die Bahn demnächst im anmuthigen Wiesenthale noch die kurze Strecke, aufwärts bis zu dem Oertchen Kempenich, dem Endziele, am Fusse der hohen Eifelrücken führen, deren wald- und heidebedeckte Kämme die Wasserscheide zwischen der Nette und Brohl und den Quellbächen des Kesselinger Baches bilden, der sich bei Brück mit der Ahr vereinigt.

— **Eine vom 1. d. Mts. an gültige Dienstanweisung für die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Beförderung von Vieh, Geflügel, thierischen Abfällen usw.** ist von der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen an ihre äusseren Dienststellen herausgegeben. — Abschnitt I: Kennzeichnung der zu desinfizirenden Wagen und Ueberweisung derselben zur Desinfektion verbreitet sich in fünf Paragraphen über: vorschriftsmässige Anbringung der Desinfektionsklebezettel; Vermerk auf den Begleitpapieren; Vortrag der entsprechenden Vormerkungen in der Wagennachweisung; Zuführung der Wagen zur Desinfektion; Behandlung der mit Kleinvieh oder geschlachtetem Vieh beladen gewesenen Wagen und Behandlung der aus dem Gebiete fremder Bahnverwaltungen zurückkehrenden Wagen. Abschnitt II zählt die Namen der zur Vornahme der Desinfektionsgeschäfte vollständig eingerichteten Stationen und Hilfsdesinfektionsstationen auf. Abschnitt III enthält das eigentliche Desinfektionsverfahren und spricht in weiteren neun Paragraphen über: die für Vornahme der Desinfektion festgesetzte Zeit; die Art der Reinigung der Wagen; über die nach vollzogener Reinigung nach Umständen vorzunehmende einfache oder verschärfte Desinfektion bei Rinderpest, Milzbrand, Maul- und Klauenseuche usw.; über Behandlung gepolsterter Wagen; über Desinfektion der Geräthe und beweglichen sowie festen Rampen; dann des Streumaterials, des Düngers der beförderten Thiere und endlich über die Beschaffung und Bereithaltung des Desinfektionsmaterials durch die Hauptmagazin-Verwaltungen. Abschnitt IV bespricht das Vollzugs-, Meldungs- und Kontrolverfahren und zwar: die Art der Vormerkung und Meldung der vollzogenen Desinfektion selbst, die Prüfung der Desinfektionsstationen durch die beamteten Thierärzte und das Verfahren bei festgestellten Unregelmässigkeiten in Bezug auf die Vornahme der Reinigung bezw. Desinfektion der Wagen und deren Zubehör. Abschnitt V zählt die zu erhebenden Desinfektionsgebühren sowie deren Verrechnungsweise auf. — Als Anhang enthält die Dienstanweisung: einen Abdruck des Reichsgesetzes, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen; einen Auszug aus dem Viehseuchen-Uebereinkommen zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich und aus dem Gesetze betreffend die Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen; ferner Formulare zur Aufnahme von Thatbestandsprotokollen und endlich Muster von Klebezetteln, Begleitscheinen und Desinfektionsregistern.

— **Wagenbeschaffung bei der bayerischen Staatsbahnverwaltung.** Die Generaldirektion hat die Anfertigung und Lieferung von acht schmalspurigen Langholztransportwagen der Serie Hw L mit Spindelbremsen für Lokalbahnzwecke an eine bayerische Wagenfabrik unter Festsetzung des Ablieferungstermins auf 15. Juni d. J. vergeben.

— **Der Personalstand der bayerischen Staatseisenbahnen** war am 1. Januar 1901 folgender: 1 Generaldirektor mit 5 Abtheilungsdirektoren und 1 Fiskal; Kategorie A I: Räthe 23, Oberbahnamtsdirektoren 10; Kategorie A II a: Oberinspektoren 25, Oberingeniöre 24, Obermaschineningeniöre 9; Kategorie A II b: Assessoren 11, Inspektoren, Bezirkskassirer usw. 102, Bezirksingeniöre 95, Bezirksmaschineningeniöre 24; A III: Sekretäre, Rechnungskommissäre, Kassenkontrolöre, Verwalter usw. 231, Betriebsingeniöre 26, Betriebsmaschineningeniöre 37; A IV: Offiziale 30, Abtheilungsingeniöre 22, Abtheilungsmaschineningeniöre 12; V: Obergeometer 3; A V a: Eisenbahnverwalter 48, Bauverwalter 11, Werkstättenverwalter 3, Telegraphenverwalter 2; A V b: Oberrevisoren und Oberexpeditoren 851, Oberbauführer 146, Eisenbahngeometer 22, maschinentechnische Werkmeister 34, Telegraphenwerkmeister 7; zusammen 1815 pragmatisch angestellte Beamte. — B. Nicht pragmatisch, jedoch statusmässig angestellte Beamte: B I: Revisoren und Expeditoren 1644, Bauführer 119, Geometer 1, Oberwerkführer 74, Telegraphenoberwerkführer 6; B II: Adjunkten 1924; zusammen 3768 nicht pragmatische Beamte. — C. Statusmässige Unterbeamte: C I: Zugführer, Oberrangirmeister, Lokomotivführer I. Klasse, Bahnmeister usw. 2810; C II: Amtsgehilfen 402. — D. Statusmässige Bedienstete: D I: Wagenmeister, Bauzeichner, Paliere usw. 354; D II: Konduktöre, Rangir-, Stations-, Packmeister, Wagenwärter, Lokomotivführer II. Klasse, Heizer I. Klasse usw. 5130; D III: Stationsaufseher, Stationsdiener im Fahr-, Rangir-, Packerdienst, Wagenwärtergehilfen, Lokomotivführer II. Klasse, Weichenwärter usw. 9822; D IV: Bahnwärter 2056; zusammen 20574 Unterbeamte und Bedienstete.

— Einer Uebersicht des **Verkehres im Lagerhaus München-Südbahnhof** während des Jahres 1900, ausgeschieden nach Eingangs- und Ausgangsrichtung, entnehmen wir über die Beförderung von Getreide, Mehl, Malz usw. als Eingang: 17560 t aus Bayern und anderen deutschen Staaten, 23810 t aus Oesterreich-Ungarn und Galizien, 70 t aus Russland, 760 t aus Serbien und Rumänien, 1130 t aus Italien und Frankreich, zusammen 43330 t = 4333 Wagen; als Ausgang: reexpedirt nach Bayern 19780 t, nach anderen deutschen Staaten 2050 t, nach der Schweiz und Frankreich 1850 t, nach anderen Richtungen 40 t und nach München selbst 19650 t, zusammen 43370 t = 4337 Wagen.

— **Ueber die Ausführung der Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten** hat die königlich württembergische Generaldirektion der Staatsbahnen eine Verfügung erlassen, wonach diese Bestimmungen vom 1. Januar d. J. an zur Durchführung zu bringen sind. Da, wo Personal verfügbar ist, hat diese alsbald zu erfolgen. Soweit das nöthige Personal noch nicht vorhanden ist, ist wegen der Heranziehung und Ausbildung desselben das Erforderliche nach Maassgabe der in Betracht kommenden Vorschriften vorzukehren. Dabei werden die Betriebs-, Bau- und Maschineninspektionen besonders darauf hingewiesen, dass zur Vertretung von Beamten und Bediensteten nur Personen verwendet werden dürfen, welche die vorgeschriebene Befähigung nachgewiesen haben. Die neuen Bestimmungen sind in den verschiedenen Bezirken möglichst gleichmässig anzuwenden. Unterschiede sollen nur insoweit vorkommen, als sie durch örtliche Verhältnisse begründet sind. In Zweifelsfällen ist bei der Betriebsoberinspektion oder dem Obermaschinenmeister anzufragen oder an die Generaldirektion zu berichten, letzteres namentlich dann, wenn wegen Abweichungen von den Bestimmungen Mehrausgaben erforderlich werden.

— **Personalnachrichten.** Aus dem Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind folgende Personalveränderungen zu melden: Es sind versetzt: die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Friedrich Schmidt, bisher in Cassel, als Vorstand (auftrw.) der Telegrapheninspektion

nach Frankfurt a. M., Hellmann, bisher in Elberfeld, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Erfurt; der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Cuny, bisher in Danzig, nach Eisenach zur Leitung der die Erweiterung des Bahnhofes Eisenach betreffenden Hochbauten und der Regierungsassessor von Schultzendorff, bisher in Dessau, zur Eisenbahndirektion in Breslau. — In den Ruhestand sind getreten: Wirklicher Geheimer Oberregierungsrath z. D. D'Avis, früher vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimer Regierungsrath z. D. Hansmann, früher Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, Geheimer Regierungsrath z. D. Kost, früher Mitglied der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln und Eisenbahndirektor z. D. Mertens, früher Vorstand des Verkehrsbüros der Eisenbahndirektion in Hannover. — Der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Diesel, seither Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion in Weimar, ist infolge Ernennung zum kaiserlichen Regierungsrath und ständigen Hilfsarbeiter beim Reichseisenbahnamt aus dem preussischen Staatsdienste geschieden. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Berlit in Wiesbaden ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden. — Gestorben ist Baurath z. D. Hirsch in Darmstadt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Verlautbarung von Verkehrsbeschränkungen aus Anlass von Militärmanövern.** Es wurde darüber Klage geführt, dass die von einigen Bahnverwaltungen aus Anlass von Militärmanövern festgesetzten zeitweisen Beschränkungen des Güterverkehres sehr verspätet veröffentlicht werden und dass hieraus dem verfrachtenden Publikum Nachtheile erwüchsen. Nach dem Ergebnisse der vom österreichischen Eisenbahnministerium gepflogenen Erhebungen wurden thatsächlich wiederholte Fälle festgestellt, in denen die Veröffentlichung in den Tagesblättern und das Aushängen der Kundmachungen in den Stationen erst unmittelbar vor Eintritt der betreffenden Verkehrsbeschränkung erfolgte. Da hieraus Unzukömmlichkeiten erwachsen, denen um so leichter vorgebeugt werden kann, als die Abhaltung von Militärmanövern in der Regel schon Monate vorher bekannt ist, so wurden die Bahnverwaltungen vom Eisenbahnministerium aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass künftighin Beschränkungen des Güterverkehres aus Anlass von Militärmanövern in den Tagesblättern und mittelst Anschlages in den Stationen möglichst frühzeitig zur Veröffentlichung gebracht werden.

— **Stand der Eisenbahnbauten Ende November 1900.** Der Stand der Eisenbahnbauten ist anhaltend ein ungünstiger. Hauptbahnen sind nicht im Bau und auch Erweiterungsbauten auf Hauptbahnen befinden sich nicht in Ausführung. Der Stand der im Bau befindlichen Lokal- und Kleinbahnen ist von 556,6 km am 1. November auf 545,8 km am 1. Dezember 1900 zurückgegangen. Die wesentlichsten Veränderungen, welche sich im Stande der Eisenbahnbauten im Monate November ergeben haben, betreffen den Baubeginn einer Theilstrecke der Zillerthalbahn und der Lokalbahn Friedland-Reichsgrenze. Eröffnet wurden im Monate November neben mehreren elektrischen Strassenbahnlinien die Verbindungsbahn Linz-Urfahr und die Lokalbahn Raudnitz-Hospozin.

— **Regelung des Arbeitsverhältnisses bei den Eisenbahnbauten.** Im österreichischen Eisenbahnministerium war bekanntlich im vorigen Jahre ein Gesetzentwurf ausgearbeitet worden, welcher die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei den Eisenbahnbauten und in den Hilfsanstalten der Bahnen verwendeten Arbeiter zum Gegenstand hatte. Dieser Gesetzentwurf ist im Mai v. J. vom Arbeitsrath der begutachtenden Vorberathung unterzogen worden. Nunmehr hat, wie verlautet, eine aus den Vertretern der betheiligten Ministerien bestehende Kommission den Gesetzentwurf unter Berücksichtigung der vom Arbeitsrath angeregten Abänderungen der Schlussberathung unterzogen, auf Grund deren nun an die Ausarbeitung der Regierungsvorlage geschritten werden kann, welche dem Reichsrath bald nach dessen Zusammentritt unterbreitet werden soll. Die Regelung des Arbeiterschutzes bei den Bauten der Eisenbahnen hat schon im Jahre 1892 den Gegenstand von Erwägungen im Schoosse des Handelsministeriums, dem zu dieser Zeit noch die Eisenbahnangelegenheiten unterstanden, gebildet. Der damals ins Auge gefassten Regelung im Verwaltungswege stellten sich jedoch Schwierigkeiten entgegen. Im Jahre 1898 wurde die Angelegenheit gelegentlich der Berathung über das dem Abgeordnetenhause vorgelegene Lokalbahngesetz wieder in Anregung gebracht und haben die seither hierüber gepflogenen Studien und Berathungen zur Ausarbeitung des besprochenen Gesetzentwurfes geführt.

— **Fahrbetriebsmittelbestellungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Diese Verwaltung hat, nachdem anfangs November 31 Lokomotiven im Kostenbetrag von 2 300 000 Kr. von ihr in Bestellung gebracht worden waren, nunmehr die Bestellung einer grösseren Anzahl von Personen- und Güterwagen beschlossen. Es werden für das Jahr 1901 in Bestellung gebracht: 40 dreiachsige und 19 zweiachsige Personenwagen, letztere für die gesellschaftlichen Lokalbahnen; ferner 10 dreiachsige Gepäckwagen, 4 vierachsige Postwagen, 250 gedeckte Güterwagen, 800 Kohlenwagen und 20 Plattformwagen. Die Ablieferung hat in der Weise zu erfolgen, dass die Personenwagen noch dem diesjährigen Sommerdienst, die Güterwagen dem Herbstverkehr zu gute kommen werden. Die Anschaffungskosten betragen rund 5 100 000 Kr. Die Lieferungen wurden der Firma Ringhoffer in Prag, der Nesselsdorfer sowie der neu errichteten Wagenfabrik in Stauding übertragen.

— **Bau der Lokalbahn Triest-Parenzo.** Ende Dezember v. J. ist die Ausschreibung des Baues der für Rechnung der Lokalbahn Triest-Parenzo herzustellenden Theilstrecke Buje-Parenzo (Spurweite 76 cm) erfolgt. Die Bauvergebung erfolgt theils auf Grund von Einheitspreisen gegen Nachmaass, theils gegen Pauschsummen. Die Gesammtkosten des zu vergebenden Baues sind mit 3 700 000 Kr. veranlagt.

— **Schiedsgericht für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäft.** Die österreichischen Eisenbahnen haben in der Direktorenkonferenz den Beschluss gefasst, an dem bei der Wiener Handels- und Gewerbekammer bestehenden Schiedsgerichte für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte von 1901 ab nicht mehr theilnehmen zu wollen. Maassgebend hierfür war insbesondere die Erwägung, dass die Schiedsgerichte infolge der Einführung des neuen Civilprozesses ihre frühere Berechtigung eingebüsst haben, da seither die Rechtsstreitigkeiten von den staatlichen Gerichten in äusserst rascher und einfacher Weise erledigt werden. Zudem habe sich das Schiedsgericht für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte in einzelnen Entscheidungen mit den Urtheilen der staatlichen Gerichte in Widerspruch gesetzt. Hieraus ergäbe sich eine lästige Rechtsunsicherheit, die zu beseitigen wünschenswerth sei.

— **Güterverkehr der ungarischen Staatseisenbahnen im Jahre 1900.** Nach den Ausweisen über den Güterverkehr der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1900 wurden nahezu 2 500 000 Wagenladungen aufgegeben, d. s. um 9 % mehr als im Jahre 1899. Von der Verkehrssteigerung entfallen nahezu 75 000 Wagenladungen auf Kohle, von der namentlich infolge des österreichischen Kohlenarbeiterausstandes durch die längs den ungarischen Staatsbahnen gelegenen ungarischen Bergwerke 344 343 Wagenladungen zum Versand gelangten, d. s. nahezu 15 % der aufgegebenen Waarenmenge. Eine namhafte Steigerung des Verkehrs ergab sich ausserdem in Holz, Getreide und Mehl.

— **Sicherheitsvorschriften für den Zugverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen.** Die in letzterer Zeit auf ausländischen Bahnen stattgehabten folgenschweren Eisenbahnunfälle haben die Direktion der ungarischen Staatsbahnen veranlasst, die auf die Sicherheit des Zugverkehrs bestehenden Vorschriften dem gesammten im äusseren Dienst verwendeten Personal zur strengen Darnachachtung in Erinnerung zu bringen und die Bediensteten insbesondere auf den Vorgang aufmerksam zu machen, welcher im Falle der Behinderung der Fernsicht — bei Nebel, Sturm, dichtem Schneefall — einzuhalten ist. Auch bezüglich des vom reisenden Publikum unangenehm empfundenen Anhaltens der Züge vor den Stationen, welches in der Regel durch Vornahme von Verschiebungen veranlasst wird, sind entsprechende Maassregeln getroffen worden.

Rumänien.

— Die **Einnahmen der Staatsbahnen** betrugen im November 1900 aus dem Personenverkehr 1 406 210 Fr., aus dem Gepäckverkehr 33 529 Fr., aus dem Eilgüterverkehr 141 416 Fr. und aus dem Frachtgutverkehr 3 729 042 Fr., insgesammt 5 310 197 Fr. Im Entgegenhalte mit dem gleichen Monate des Vorjahres ergibt sich eine Mehreinnahme von 1 566 246 Fr. — Die Gesammteinnahmen vom 1. April bis Ende November 1900 betragen 35 272 016 Fr. gegen 33 227 978 Fr. im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Uebrige europäische Länder.

— **Der neue Generaldirektor der norwegischen Staatsbahnen.** In Christiana ist an Stelle des schon im Jahre 1899 ausgeschiedenen Obersten Segelke am 3. November v. J. der Staatsrath Hans Nysom zum Generaldirektor der norwegischen Staatsbahnen ernannt worden. Herr Nysom entstammt, wie die Mehrzahl der skandinavischen leitenden Eisenbahnmänner, der militärischen Laufbahn. Er ist 1845 geboren, wurde 1871 Leutnant bei der norwegischen Garde in Stockholm, war dann eine Zeit lang Artillerieoffizier, seit 1876 im Kanalbau beschäftigt. In den Jahren 1885—91 war er Vorstand der polytechnischen Vereinigung in Christiania. 1891 wurde er Staatsrath und Leiter der Abtheilung für die öffentlichen Arbeiten im Steen'schen Ministerium, vertrat dann nach dessen Rücktritt Christiania von 1894—97 im Storthing, wurde 1896 Hafendirektor und 1898 wieder Mitglied des zweiten Steen'schen Ministeriums. Aus diesem schied er jetzt, um die neue Stellung als Leiter der norwegischen Staatsbahnen zu übernehmen. Den nordischen Eisenbahnmännern ist er namentlich durch die liebenswürdige Art bekannt geworden, mit der er die Verhandlungen auf der Hauptversammlung der Eisenbahnbeamtengesellschaft in Christiania im Jahre 1899 leitete.

— **Arbeiten am Simplontunnel.** Mit Ende Dezember 1900 hat der „Schweiz. Bauztg." zufolge der Sohlenstollen bei einem Monatsfortschritt von 232 m die Gesammtlänge von 7 267 m erreicht, davon 4 119 m auf der Nordseite und 3 148 m auf der Südseite. Die Durchschnittszahl der täglich beschäftigten Arbeiter betrug im Dezember ausserhalb des Tunnels 1 252, im Tunnel 2 663, zusammen 3 915. Auf der Nordseite hat man mit dem Sohlenstollen leichten Gneiss, Glimmerschiefer und verwitterte Kalkschichten durchfahren. Die Maschinenbohrung wechselte mit Handbohrung ab. Von km 4,009—4,039 und 4,058 - 4,071 musste der Stollen mit Holz ausgebaut werden. Bei km 4,013 und 4,017 zeigten sich Quellen. Der Sohlenstollen der Südseite ist andauernd im Antigoriogneiss, dessen Schichten stark verworfen sind und viele mit lehmiger Substanz ausgefüllte Spalten aufweisen. Bei km 3,093 ist eine Quelle mit einem Sekundenliter Wasser aufgetreten. Infolge der Wiederherstellungsarbeiten der Diveria-Wasserleitung haben der Vollausbruch und die Mauerungsarbeiten der Südseite eine Unterbrechung von acht Tagen erlitten.

— **Konzessionen von Eisenbahnen und Strassenbahnen in Spanien.** Den „Berl. N. Nachr." zufolge ist vor kurzem ein königlicher Erlass veröffentlicht worden, wonach in Zukunft nur noch spanischen Unterthanen und Gesellschaften, die ihren Sitz in Spanien haben, die Konzession von Eisenbahnen und Strassenbahnen ertheilt werden soll. Der Erlass hat nach einer Mittheilung der Centralstelle für Vorbereitung von Handelsverträgen folgenden Wortlaut: „In Zukunft soll eine Konzession zum Bau von Eisenbahnen und Strassenbahnen nur spanischen Unterthanen, die ihren dauernden Wohnsitz in Spanien haben, und solchen Gesellschaften zugestanden werden, die den nachstehenden Bedingungen genügen: 1. dass sie ihren Sitz in Spanien haben und in ihrer ganzen Thätigkeit ausschliesslich dem spanischen Gesetz unterstehen; 2. dass der Nennwerth ihrer Aktien und Obligationen auf spanische Münze lautet, worin auch die Zinsen und die Dividenden auszudrücken sind; 3. dass ihr Verwaltungsrath zu zwei Drittheilen aus spanischen Unterthanen besteht, die in Spanien ihren dauernden Wohnsitz haben; 4 dass die leitenden Stellen im Verwaltungs- und Aufsichtsrath ebenso wie die Posten der Ingeniöre und Abtheilungschefs spanischen Unterthanen vorbehalten bleiben, die ihren dauernden Wohnsitz in Spanien haben, und dass eine Abweichung hiervon nur angängig ist, wenn sie die Regierung für zulässig erachtet."

— **Ueber die Betriebsergebnisse der italienischen Südbahn** wird der „Berl. Börs.-Ztg. geschrieben: Das am 31. Dezember v. J. zu Ende gegangene Betriebsjahr war für die Entwickelung des Unternehmens ein durchaus befriedigendes, denn die Einnahmen des Hauptnetzes sind ausgewiesen mit 120 716 230 L., diejenigen des Nebennetzes mit 9 497 318 L. und übersteigen damit um 3 902 737 bezw. 375 259 L., sonach um 4 288 032 L. diejenigen in 1899. Dieses erfreuliche Ergebniss ist in erster Reihe dem kirchlichen Jubeljahr zu verdanken; die Zahl der Pilgerzüge nach Rom war sehr bedeutend. Dementsprechend weist auch der Personenverkehr auf dem Hauptnetz ein erhöhtes Erträgniss von 5 215 425 L. und auf dem Nebennetz ein solches von 203 418 L. auf; der Gepäckverkehr brachte 207 262 bezw. 4 879 L. mehr. Aber auch die Frachtbeförderung — ein Zeichen des wirthschaftlichen Aufschwunges des Landes — ist gestiegen, und zwar erbrachte das Hauptnetz 1 202 423 L. und das Nebennetz 262 207 L. mehr als im Vorjahre. Dagegen zeitigte der Eilgutverkehr den ansehnlichen Ausfall von 2 600 666 bezw. 95 156 L. Die Länge der betriebenen Linien ist fast unverändert geblieben, nämlich auf dem Hauptnetz 4 308 km und auf dem Nebennetz 1 526 km. Das Erträgniss für das Kilometer beziffert sich auf 22 319 L., ergibt demnach eine Steigerung von 715 L. Leider lassen diese Veröffentlichungen eine auch nur annähernde Schätzung des möglicherweise zur Ausschüttung gelangenden Reingewinnes nicht zu, denn es fehlt zur Beurtheilung desselben ein Hauptfaktor, nämlich die Höhe der Betriebskosten. Man dürfte jedoch in der Annahme nicht fehl gehen, dass diese ebenfalls eine ansehnliche Steigerung erfahren haben. Dazu kommen die bedeutenden Entschädigungsansprüche aus dem grossen Eisenbahnunglück vor den Thoren Roms nach den Beisetzungsfeierlichkeiten König Humbert's, die sicher eine schöne Summe verschlingen werden. Allein die finanzielle Lage der Gesellschaft ist bekanntlich eine derartig gefestete und die stillen Rücklagen sind so bedeutende, dass diese Zahlung einen grösseren Einfluss kaum ausüben dürfte. Andererseits stehen die Ausschlag gebenden Kreise der Verwaltung auf dem Standpunkt, dass, so lange nicht Klarheit geschaffen ist über das Schicksal der im Jahre 1904 ablaufenden Betriebsverträge, keineswegs über 23 L. Dividende hinauszugehen ist, und auch für 1900 dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach von der Praxis der letzten Jahre nicht abgegangen werden.

— **Frauen im russischen Eisenbahndienst.** Immer wieder werden neue Berufsgebiete für die russischen Frauen erschlossen. Nachdem bereits früher die Verwaltung der privaten Rjäsan-Uralsker Bahn beim Verkehrsministerium um die Erlaubniss nachgesucht hatte, Frauen als Kontrolbeamte und in den Kanzleien anzustellen, und ihr Gesuch genehmigt worden war, sind nun kürzlich, wie der „Frankf. Ztg." aus Petersburg geschrieben wird, die Direktionen mehrerer anderer, ebenfalls Privatgesellschaften gehörigen Eisenbahnen dem Beispiel der genannten Bahn gefolgt. Diese Bahnverwaltungen sind aber noch einen Schritt weiter gegangen. Sie haben dem Verkehrsminister Fürsten Chilkow, einem sehr fortschrittlich gesinnten Manne, den Vorschlag gemacht, den Frauen zu gestatten, die Kurse für Eisenbahnbeamte zu besuchen. Bereits seit vielen Jahren werden in Russland Frauen im Eisenbahndienst in verschiedenen Stellungen beschäftigt. In Zukunft sollen sie aber auch die meisten derjenigen Aemter bekleiden dürfen, die sie jetzt noch nicht innehaben können. Der Vorschlag der Eisenbahndirektionen geht nämlich dahin, Frauen, die Institute oder Gymnasien erfolgreich besucht und hierauf die Kurse für Eisenbahnbeamte besucht haben, die anderthalb Jahre dauern, sowohl als Kassenbeamte wie auch als Gehilfen der Stationsvorsteher anzustellen. Der Verkehrsminister hat, wie zu erwarten war, das Gesuch der Eisenbahndirektionen genehmigt.

Fremde Welttheile.

— **Beraubung von Zügen in Nordamerika.** Zu dem auch von uns erwähnten Fall einer Zugberaubung fast vor den Thoren von New-Orleans meint die „Railroad Gazette", dass solche Verbrechen in England, Frankreich, Deutschland, Oesterreich und Russland undenkbar seien, und dass sich alle Bürger New-Orleans und Louisianas ihrer Stadt und ihres Landes, in denen solche Dinge geschehen, schämen müssten. Sie wendet sich dann gegen die Auslassungen der „New York Tribune", welche die Schuld an der Möglichkeit solcher Raubanfälle den Eisenbahnbeamten, und zwar besonders den Heizern und Lokomotivbediensteten zugeschoben und den Rath gegeben hatte, alle Bedienstete eines Zuges mit schnellwirkenden Revolvern auszurüsten und sie anzuweisen, bei der Fahrt jeden Hinterhalt und jedes Versteck genau zu beobachten. Warum, so fragt dieses Blatt, passen die Heizer und Lokomotivbediensteten nicht besser auf, warum überwachen sie nicht schärfer die Tender und die dunkeln Stellen bei Gleiskrümmungen; man könnte fast an ihrer Ehrlichkeit zweifeln, wenn man sieht, wie sie beim Erscheinen eines Strassenräubers sofort den Zug hemmen und ihren Posten verlassen. Jedenfalls haben die Gesellschaften die Pflicht, besser für das ihnen anvertraute Eigenthum zu sorgen. Hieraus, so fügt die „Railroad Gazette" mit beissendem Spott hinzu, athmet der Geist wahrer Pflichttreue; das ist die Art jener romanhaften Jünglinge, welche für ihren König oder für die Dame ihres Herzens mit einem Lächeln auf den Lippen und einem vier Fuss langen Degen in der Hand zu sterben wussten. Die tapfere Jugend der „Tribune" braucht keine Polizei und keinen Schutz, sie schreitet mit ihrem Wochenlohn kühn durch City Hall Park und lässt sich von niemandem ihr Geld nehmen. Warum können Lokomotivbedienstete und andere schmierige Eisenbahnmenschen nicht kühn und treu sein wie sie?

— Transvaaleisenbahn. Die „Köln. Ztg." bringt aus der Feder eines „hervorragenden Lehrers des Staats- und Völkerrechts" eine ausführliche Darstellung der Rechtslage der Transvaaleisenbahn in Bezug auf die Besitznahme durch England und kommt dabei zu folgenden Schlüssen: „Die Transvaalbahn mit allem Zubehör an Mobilien und Immobilien ist bis zu diesem Augenblick Privateigenthum der Aktiengesellschaft, die sie gebaut und betrieben hat. Der Staat England ist für Uebernahme und Benutzung der Bahn seit Juni 1900 dem Eigenthümer nach unzweifelhaft feststehenden völkerrechtlichen Grund- und Rechtssätzen entschädigungspflichtig. Will England die Bahn in Eigenthum und Staatshoheit übernehmen, so gibt das Völkerrecht keine Möglichkeit, dies zu hindern. Aber England muss in diesem Fall den Eigenthümer voll entschädigen, genau so, wie dies Deutschland nach dem französischen Kriege bezüglich der elsass-lothringischen Eisenbahnen gethan hat. Anderenfalls würde sich England eines schweren Bruches des Völkerrechts durch Raub an Privateigenthum schuldig machen, ein Gedanke, der bei der alten und hohen Civilisation Englands von vornherein als vollständig ausgeschlossen betrachtet werden darf."

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Brohlthaleisenbahn.

Die Inbetriebnahme der Theilstrecke Brohl-Engeln der Brohlthaleisenbahn (schmalspurige Nebeneisenbahn) für den Gesammtverkehr findet am 14. Januar 1901 statt. Von den Haltestellen dienen Brohl (B. E.) Güt. Bf. nur für den Umladeverkehr, Brohl Pers. Bf. für den Personen- und Stückgutverkehr, Schweppenburg Pers. Bf., Bad Tönnisstein und vorläufig auch Brenk nur für den Personenverkehr, Schweppenburg Güt. Bf. nur dem Güterverkehr, Weiler (B. E.), Niederzissen, Oberzissen und Engeln dem Gesammtverkehr. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist allgemein ausgeschlossen. Fahrzeuge werden nur in Burgbrohl angenommen und ausgeliefert, jedoch auch nur, wenn sie durch die Seitenthüren eines gedeckt gebauten Wagens verladen werden können.

Zwischen Brohl Güt. Bf. und dem Rheinhafen in Brohl besteht direkte Schienenverbindung zwecks Ueberführung der von der Brohlthaleisenbahn zum Schiff — und umgekehrt — umzuschlagenden Güter.

Auf dem Hafenbahnhof wird bis auf weiteres auch der Freiladeverkehr von Brohl behandelt.

Cöln, im Januar 1901. (132H&V)
Brohlthaleisenbahn-Gesellschaft.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Brohlthal-Eisenbahn.

Fahrplan. Gültig vom Tage der Betriebseröffnung.

Entfernung	Zug Nr. 1	3	5	7	9	Stationen	Zug Nr. 2	4	6	8	10
—	6.32	8.08	1.32	5.15	8.40	ab Brohl (B. E.) Pers.-Bf. an	7.53	11.49	4.58	7.50	10.20
3,27	6.42	8.19	1.43	5.26	8.51	Schweppenburg	7.44	11.39	4.48	7.40	10.10
4,23	6.46	8.24	1.48	5.31	8.56	Bad Tönnisstein	7.40	11.34	4.43	7.35	10.05
5,54	6.51	8.30	1.55	5.40	9.03	Burgbrohl	7.35	11.28	4.37	7.29	9.59
7,38	6.58	8.37	2.06	5.52	9.14	Weiler (B. E.)	7.29	11.20	4.29	7.21	9.52
10,19	7.06	8.47	2.16	6.01	9.23	Niederzissen	7.20	11.05	4.14	7.06	9.42
11,96	an	9.00	2.28	an	an	Oberzissen	ab	10.58	4.07	ab	ab
15,79		9.23	2.51			Brenk		10.35	3.44		
17,51		9.34	3.02			an Engeln ab		10.22	3.32		

Der Fahrplan kann von der Bahnverwaltung in Brohl käuflich bezogen werden.
Cöln, im Januar 1901. (133H&V)
Brohlthal-Eisenbahngesellschaft.

3. Güterverkehr.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II vom 1. Februar 1899.

Mit Gültigkeit ab 1. Februar 1901 werden die Stationen Nürnberg Ctlbhf. und Regensburg in den Ausnahmetarif Nr. 1 Abthl. d (für Holzsägemehl) einbezogen.

Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 11. Januar 1901. (134)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Heft 1.

Mit dem 1. Februar n. St. 1901 wird die Station Ströbel des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau mit nachstehenden Frachtsätzen in obenbezeichneten Tarif aufgenommen:

	Tariftabelle I	Tariftabelle II
Spezialtarif II:	0,83 ℳ	0,80 ℳ
„ III:	0,55 „	0,52 „
	für 100 kg.	

Die Tarifentfernung Ströbel-Sosnowice beträgt 219 kg.

Bromberg, den 9. Januar 1901. (135)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Ausnahmetarif für Getreide etc., Theil III, Heft 3 vom 1. Februar 1898.)

Am 1. Februar 1901 gelangt der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält die Aufhebung der besonderen Ausnahmefrachtsätze für leere Säcke sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der Nachträge I–IV.

München, den 8. Januar 1901. (136)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 10 des Verbandsgütertarifes vom 1. Dezbr. 1898.)

Am 1. Februar 1901 gelangt der Nachtrag III zur Einführung, welcher ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen eine Neuauflage des Ausnahmetarifes Nr. 72 für Holzkohlen enthält. Insoweit hierbei Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. März 1901 in Kraft.

München, den 8. Januar 1901. (137)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 werden im Verkehr von den Stationen Mähr. Ostrau, Schönbrunn und Zauchtel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Basel Bad. B. für die Beförderung von Spiritus in Ladungen zu 5 und zu 10 t ermässigte Frachtsätze eingeführt, durch welche die unterm 19. März 1900 bekannt gegebenen Spiritusfrachtsätze Schönbrunn-Basel B.B. aufgehoben und ersetzt werden. Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 9. Januar 1901. (138)
Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Güterverkehr.

Zum Gütertarif vom 1. Februar 1900 tritt am 15. Januar d. J. der Nachtrag II in Kraft, enthaltend neben sonstigen, grösstentheils bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen einen neuen Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. der Spezialtarife I und II im Verkehr nach Huchtingen.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 9. Januar 1901. (139)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.

Mit dem 1. Februar 1901 tritt ein neuer Seehafenausnahmetarif in Kraft, durch

welchen der Tarif vom 1. Dezember 1889 aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält vielfache Ergänzungen und Ermässigungen, daneben auch einzelne Erhöhungen, welche namentlich mit dem Ausfall solcher Ausnahmesätze verbunden sind, für die ein Bedürfniss nicht mehr vorlag. Die Erhöhungen treten erst mit dem 1. April 1901 in Kraft.

Der neue Tarif ist voraussichtlich vom 20. d. Mts. ab bei den Tarifstationen einzusehen oder käuflich zu haben.

Hannover, den 11. Januar 1901. (140)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Im Versande von den Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen werden für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) an Stelle der des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmetarife berechnet. Diese Tarifmaassnahme findet im Verkehr mit der Dahme-Uckroer und Stendal-Tangermünder Eisenbahn keine Anwendung.

Vom 15. d. Mts. ab erhält das Waarenverzeichniss des Rohstofftarifs unter Ziffer 5 (Brennstoffe des Spezialtarifs III) am Schlusse des Absatzes b den Zusatz: „Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz, auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dergl.) hergestellte)“; der Absatz 5c dieses Waarenverzeichnisses „Torf und Torfkohle, auch gepresst“ erhält die Fassung: „Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle.“

Vom gleichen Tage ab werden die Stationen Kanalumschlagsstelle Meppen der Meppen-Haselünner Eisenbahn, Kaffzig und Reinfeld (Pommern) des Direktionsbezirks Danzig in den direkten Verkehr aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Münster, den 9. Januar 1901. (141)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 15. Januar d. J. treten zum
Gütertarif-Heft 2 der Nachtrag XVI,
„ „ 3 „ „ VIII,
„ „ 4a „ „ II,
„ „ 4b „ „ XIV,
„ „ 5 „ „ XIII

in Kraft. Dieselben enthalten, ausser bereits anderweit bekannt gegebenen Ergänzungen, in der Hauptsache

a) Aenderungen und Ergänzungen der Kilometerzeiger infolge Eröffnung neuer Bahnstrecken und Einbeziehung neuer Stationen, im besonderen Aufnahme der Stationen der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn in die Hefte 4b und 5;
b) die Aufhebung des für die Arnstadt-Ichtershausener-, Hohenebra-Ebeleber-, Ruhlaer- und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn bisher eingerechneten Pfennigzuschlags;
c) Aenderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife;
d) einige Berichtigungen.

Die für einzelne Stationsverbindungen eintretenden Frachterhöhungen sind erst vom 1. März d. J. ab gültig.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 10. Januar 1901. (142)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.
Binnenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter 5b folgenden Zusatz: „Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dergl.) hergestellte.“

Stettin, den 31. Dezember 1900. (143)
Direktion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif, Theil IV Heft 2 vom 1. März 1901.

Das am 1. März l. J. zur Einführung gelangende Tarifheft enthält Frachtsätze für die Beförderung von Holz und von Borke (Rinde) zwischen Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Llnien) und der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen einerseits, dann Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen andererseits.

Das Heft 2 zu Theil IV vom 1. August 1893 nebst den Nachträgen I—VI, sowie die durch Ausschreiben eingeführten Frachtsätze werden gleichzeitig aufgehoben.

München, den 11. Januar 1901. (144)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1900 für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 15. d. M. tritt für den Verkehr von Eidelstedt (Direktionsbezirk Altona) nach Vienenburg (Direktionsbezirk Magdeburg) ein Ausnahmesatz von 0,53 ℳ für 100 kg in Kraft.

Essen, den 11. Januar 1901. (145)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Verband.

Die in der Bekanntmachung vom 17. September v. J. mit Wirkung vom 1. Oktober v. J. eingeführten Frachtsätze der Ausnahmetarife 10 (für Eier usw.) und 11 C (für todtes Geflügel) im Verkehr zwischen der Station Mitroviez der königlich ungarischen Staatsbahn und den niederländischen Hafenstationen treten am 28. Februar d. J. wieder ausser Kraft.

Dresden, am 16. Januar 1901. (146)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-preussisch-südfranzösischer Güterverkehr.

Der für die Beförderung von Korkstöpseln in Wagenladungen von 5000 kg ab Alt-Münsterol Grenze (mit Herkunft von Marseille) nach Leipzig I (bayer. Bf.), Leipzig II (Dresdn. Bf.) und Leipzig (Eilenb., Magdeb. und thür. Bf.) eingeführte Frachtsatz von 211 Cts. für 100 kg gilt vom 20. Januar 1901 an auch für die Beförderung von Rauhkarden (Weberdisteln) in Wagenladungen von 5000 kg von Alt-Münsterol Grenze (mit Herkunft von Orange und weiter) nach den obengenannten Bahnhöfen in Leipzig.

Dresden, den 11. Januar 1901. (147)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr mit den bayerischen Staatseisenbahnen.

In den Gütertarifen für den Verkehr mit deutschen Bahnen ist, bis zur allgemeinen Durchführung im Nachtragswege, unter „Güterabfertigung nach Orten mit mehreren Stationen“ — soweit es nicht bereits geschehen ist — nachzutragen:

1 Orte, für welche mehrere Stationen in Frage kommen	2 Bezeichnung der in Frage kommenden Stationen	3 Wenn im Frachtbriefe eine bestimmte Station nicht bezeichnet ist, wird abgefertigt nach
Dettelbach	Dettelbach Bahnhof Dettelbach Stadt	Dettelbach Stadt

München, den 7. Januar 1901. (148)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Februar 1901 tritt der Nachtrag I zum Tarifheft 3 vom 1. Januar 1900 in Kraft. Er enthält neue Frachtsätze für den Klassengutverkehr, neue, ermässigte und theilweise erhöhte Frachtsätze für Güter bereits bestehender Ausnahmetarife und endlich neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Aluminium und Magnesit.

Ueber die Tariferhöhungen, die erst am 1. März 1901 in Kraft treten, ertheilt unser Verkehrsbüreau, Wienerstrasse 4, schon jetzt nähere Auskunft.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen vom 18. Januar 1901 an zu haben.

Dresden, am 11. Januar 1901. (149)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März d. J. tritt für die Ueberführung von Gütern zwischen den Danziger Bahnhöfen an Stelle der im Gruppentarif I, Seite 19 vorgesehenen Sätze ein neuer Gebührentarif in Kraft.

Mit den eintretenden Aenderungen sind bis auf den Verkehr von Danzig Olivaer Thor nach Danzig lege Thor, für welchen sich bei den Gütern der Ausnahmetarife, sowie der Spezialtarife II und III eine Erhöhung ergibt, durchweg Ermässigungen verbunden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 9. Januar 1901. (150)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird der Frachtsatz für Getreide von Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. nach b. Rheinfelden in den bezügl. Transittarifen für die Beförderung besonders benannter Güter belgischer oder holländischer Herkunft vom 20. Mai 1890

von 1,22 Fr. auf 1,18 Fr. für 100 kg ermässigt.
Karlsruhe, den 8. Januar 1901. (151)
Generaldirektion.

Berlin-Stettin-sächsischer Güterverkehr.
Am 15. Januar d. J. wird die sächsische Station Brandis in den Ausnahmetarif 5 a für die Beförderung von gebrannten Steinen nach den Berliner Bahnhöfen usw. aufgenommen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen.
Dresden, den 12. Januar 1901. (152)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-hessischer Verkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit werden im Seehafenausnahmetarife E für Eisen und Stahl Frachtsätze für den Verkehr von Gustavsburg nach Grabow a/O., Kratzwiek, Vulkan-Bredow und Züllchow eingeführt. Ferner treten vom 1. März d. J. ab an Stelle der vom 20. Oktober v. J. ab für den Ortsverkehr gültigen Sätze desselben Ausnahmetarifs für den Versand von Gustavsburg nach Stettin und Swinemünde anderweite, erhöhte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Frankfurt a/M., den 8. Januar 1901. (153)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.
Mit Wirksamkeit vom 15. Januar 1901 findet der Ausnahmetarif Nr. 10 (Rohstofftarif) Abtheilung b Anwendung:
1. auf Sand im Verkehr zwischen Amorbach und Gross-Auheim,
2. auf Kaolin, Kaolinerde (Chinaklay) im Verkehr zwischen Amberg, Weiherhammer und Wernberg einerseits, dann Niedernhausen und Griesheim a. M. und Niederrad andererseits

unter den im Tarif angegebenen Bedingungen.
München, den 9. Januar 1901. (154)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Ausgabe des Nachtrages IV zum Kilometerzeiger.
Mit 1. Februar 1901 gelangt der Nachtrag IV zu der vom 1. Oktober 1899 gültigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft (vom 1. April 1893), enthaltend Aenderungen und Ergänzungen zur Ausgabe.
Preis: 20 Heller pro Exemplar.
Wien, am 10. Januar 1901. (155)

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.
Ausgabe eines Berichtigungs- resp. Ergänzungsblattes.
Zum Tarife für den obbezeichneten Verkehr, Theil II, Heft 1 vom 1. Dezember 1900 ist ein Berichtigungs- resp. Ergänzungsblatt erschienen. Dasselbe enthält die Berichtigung der auf Seite 36 und 37 aufgenommenen Reexpeditionsbegünstigungen, eine Abänderung bezügl. Kürzung der Kartirungssätze im Verkehre mit Lokalbahnen (Seite 10, 5) und die Einbeziehung der Station Skawina in die Frachtbegünstigung für Oele, mineralische (Seite 328).
Exemplare des Berichtigungs- resp. Ergänzungsblattes sind bei den am galizisch-ungarischen Gemeinschaftsverkehre betheiligten Dienststellen erhältlich.
Wien, am 9. Januar 1901. (156)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Ungarn.
(Kartirungsfrachtsätze für Kleie.)
Insoweit die im Vorjahre mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1900 eingeführten Kartirungssätze für Kleie (auch Grieskleie und Gerstenkleie) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von diversen Budapester Bahnhöfen sowie von Köbánya alsó p. u. und Köbanya felsö p. u. nach den im deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbande aufgenommenen Hafenstationen nicht schon in den Verbandstarif Aufnahme fanden, bleiben dieselben unter Aufrechthaltung der bisherigen Bedingungen bis auf weiteres, längstens aber bis Ende Dezember 1901 in Kraft.
Wien, am 9. Januar 1901. (157)
Priv. öst.-ung. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.
(Ausnahme-Frachtsätze für Superphosphat-Transporte. Erneuerung pro 1901.)
Die mit Ende Dezember 1900 abgelaufene Gültigkeit der im Verfügungswege für Superphosphat (saurer, phosphorsaurer Kalk) bei Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht und bei Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des im Nachtrag IV zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1 vom 1. August 1898 enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 49 B von den in diesem Tarif aufgenommenen deutschen Hafenstationen nach Böhm.-Skalitz und Opocno eingeführten direkten Frachtsätze wird hiermit für die Zeit vom 1. Januar 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1901 erstreckt.
Wien, am 8. Januar 1901. (158)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtermässigung für die Beförderung von Mehl und sonstigen Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten im österreichisch - ungarisch - schweizerischen und im österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbande.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 wird für Transporte von Mehl und sonstigen Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre von
a) Wien I K. E. B. (Westbahnhof),
b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), Buda-Császárfürdö-kitérö, O-Buda-Filatorigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der königlich ungar. Staatseisenbahnen

nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, Lindau transit, dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) sowie nach Stationen der französischen Ostbahnen ein Frachtnachlass
ad a) von 8 Centimes pro 100 kg,
ad b) von 13 Centimes pro 100 kg

von den Frachtsätzen der Tarife
Theil III Heft 1 und 2 des österreichisch - ungarisch - schweizerischen Eisenbahnverbandes bezw. des österreichisch - ungarisch - französischen Eisenbahnverbandes

im Rückvergütungswege gewährt.
Im übrigen sind die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Bestimmungen maassgebend.
Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der Frachtbriefduplikate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1902 zu bewirken ist, und zwar:
ad a) an die k. k. Staatsbahndirektion Wien,
ad b) an die Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest.

Wien, am 9. Januar 1901. (159)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Ungarn.
(Theilweise Ermässigung der im Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 3 vom 1. August 1900 enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 4 A und 4 B.)
Die Frachtsätze der in rubro bezeichneten Ausnahmetarife erfahren rücksichtlich einiger Relationen unter Aufrechthaltung der für diese Ausnahmetarife gültigen Tarifbestimmungen für die Zeit vom 1. Januar 1901 bis Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1901 eine Ermässigung bis zu 41 ₰ pro 100 kg. Die betreffenden Stationsverbindungen und ermässigten Frachtsätze, welch' letztere im Kartirungswege Anwendung finden, können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.
Wien, am 7. Januar 1901. (160)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. März 1901 kommt die direkte Personen- und Gepäckabfertigung von Gerolstein nach Paris über Trier-Karthaus-Sierck-Metz-Novéant-Frouard zur Aufhebung.
Die über Herbesthal gültigen Tarifsätze Gerolstein-Paris bleiben indess bestehen.
Strassburg, den 9. Januar 1901. (161)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Brohlthal-Eisenbahn.
Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung auf der Brohlthal-Eisenbahn, welcher noch besonders bekannt gemacht wird, tritt der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Binnenverkehr in Kraft.
Die in den Tarif aufgenommenen zu-

sätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen, sowie die Bahnverwaltung in Brohl, von welcher auch Druckexemplare des Tarifs käuflich bezogen werden können.

Cöln, den 9. Januar 1901. (162H&V)
Brohlthal-Eisenbahngesellschaft.

6. Verdingungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Lieferungs-Ausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österreichischen Linien an Pitchpinebalken per 800 Kubikmeter, lieferbar verzollt und franko einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertenwege zu vergeben.

Die Offerten sind mit einer in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone und mit der Aufschrift „Offerte auf Pitchpine" versehen, versiegelt bis längstens 31. d. Mts., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Administrationsgebäude, parterre, Thür Nr. 27) einzureichen, woselbst auch die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse und die Schiedsgerichtsordnung behoben, eventuell per Post bezogen werden können.

Die Offerten können sich entweder auf das ganze Bedarfs- oder auch nur auf ein Theilquantum erstrecken; jedoch hat auch im letzteren Falle das im Bedingnisshefte vorgeschriebene Längenverhältniss aufrecht zu bleiben; der k. k. priv. Südbahngesellschaft steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerenten haben mit ihrem Angebote bis 15. Februar l. J. im Worte zu bleiben.

Der Offerent hat in der Offerte ausdrücklich zu erklären, dass er in die Lieferbedingnisse und in die Schiedsgerichtsordnung Einsicht genommen hat und dieselben sowie die Bedingungen der Lieferungs-Ausschreibung vollinhaltlich anerkennt.

Offerten, welche diese Erklärung nicht enthalten, nicht entsprechend adjustirt sind oder verspätet einlangen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, im Januar 1901. (163)

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Offertausschreibung.

Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt als Bedarf der österr. Linien für die Zeit vom Monate Februar 1901 bis Ende Januar 1902 die Lieferung von

6 000 M.-Ctr. Petroleum,

eventuell auch 20 % mehr im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Lieferung hat auf Grund der diesfälligen bei der Materialverwaltung, Südbahnhof, Administrationsgebäude, Stiege IV, Parterre Nr. 27 zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in 12 Raten von 400 bis 600 M.-Ctr. monatlich ab Februar 1901 zu erfolgen.

Die mit einer Stempelmarke à 1 Kr. versehenen Offerte sind mit dem Vadien-Erlagscheine, den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen, sowie der Schiedsgerichtsordnung — beide mit einer Stempelmarke à 1 Kr. — gesiegelt und überschrieben mit „Offert auf Petroleum" längstens bis 24. Januar l. J., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung einzureichen.

Im Offerte ist die Provenienz des Rohproduktes, als auch des Fabrikates genau anzuführen, und sind die Preise per 100 kg netto franko verzollt ab einer Südbahnstation, eventuell ab unserem Materialmagazin Wien wie folgt zu notiren:

a) inklusive Barrel,
b) exklusive Barrel,
c) in Cisternen,
d) in Stahlfässern, welche durch die Südbahngesellschaft beigestellt werden, und deren Füllung ab Fabrik erfolgt.

ad a) ist bei Rücknahme der leeren Barrels auch der Preis per Stück zu notiren.

Den Offerenten steht es frei, auch nur auf die Lieferung eines Theiles des ausgeschriebenen Quantums zu reflektiren, sowie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung entweder an einen Lieferanten ganz oder auch getheilt an mehrere Offerenten zu vergeben, und haben die Offerenten mit ihren Offerten bis 15. Februar 1901 im Wort zu bleiben.

Gleichzeitig mit den Offerten sind der Materialverwaltung Handmuster des offerirten Petroleums in je zwei gesiegelten Flaschen von mindestens 0,5 l Inhalt zur Verfügung zu stellen.

Offerte, welche nach dem festgesetzten Termine einlaufen oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, und welchen Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Januar 1901. (164)
Die Materialverwaltung.

Verdingung
der Lieferung von 4 300 Telegraphenstangen, 399 000 kg Leitungsdraht, 56 000 Isolatoren mit und ohne Stützen, 1 400 Schraubenstützen, 4000 kg isolirtem Draht und 50 kg Drahtseilen für Läutewerke für die Direktionsbezirke Cassel, Erfurt, Münster, Altona und Hannover am Freitag, den 8. Februar 1901, Vormittags 11 Uhr.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von je 50 ₰ (nicht in Briefmarken) für Telegraphenstangen und für die übrigen Materialien vom Rechnungsbüreau hier, Thielenplatz 4, abgegeben.

Hannover, den 9. Januar 1901. (165)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 8 000 kg Graphit, 5 370 kg Stearinlichten, 161 000 kg Schmierseife, 28 600 kg weisser Seife, 159 400 kg kalzinirter Soda, 113 900 kg Stärkegummi (Dextrin), 252 000 Schachteln Streichhölzer und 8 000 Büchsen Putzcrem für die königl. Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 30. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 28. Februar 1901.

Berlin, den 10. Januar 1901. (166)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 157 500 kg Bleiweiss, 115 700 kg gemahlener Kreide, 2 580 kg rothem Zinnober und Zinnober-Imitation, 2 000 kg Chromgelb, 31 050 kg Ocker, 24 050 kg Umbra, 64 000 kg Caputmortuum, 2 970 kg Bein- und Schieferschwarz, 21 450 kg Spachtelfarbe und 156 Buch Blattgold in je 2 Loosen, 2 110 Brief Gold-, Silber- u. Kupferbronze in 3 Loosen, 11 390 kg Zinkweiss, 5 680 kg Bleiglätte, 20 200 kg Bleimennige, 3 080 kg Chromgrün und 9 790 kg Kienruss in je einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 29. Januar 1901, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 28. Februar 1901.

Berlin, den 10. Januar 1901. (167)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Leder.

Die Lieferung von 150 kg Sohlleder, 450 kg Geschirrleder, 550 kg Verdeckleder, 500 kg Nähriemenleder und 1 500 kg Maschinenriemenleder soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 29. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1 Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. k. Mts.

Magdeburg, den 10. Januar 1901. (168)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Altmaterialien-Verkauf.

Die in unserem Bezirk angesammelten unbrauchbaren Schienen usw. sollen am 30. Januar 1901, Vorm. 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, Louisenstrasse 10, verkauft werden. Bedingungen nebst Verkaufsnachweisungen sind gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ baar von unserem Rechnungsbüreau Zimmer 68/69 zu beziehen. Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterial" bis zu obigem Termine versiegelt und postfrei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Posen, den 11. Januar 1901. (169)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. Januar Vorm. gemeldet.

Nr. 2. Berlin, am 16. Januar 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	2	1	Ballen	Betten —	61	1	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
2	A	III	1	Verschlag	Bild —	16	2	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
3	A B	9	1	Kiste	Schnittergut —	24	3	Frauenwaldau	K. E.-D. Posen	
4	A B	3836	1	Bierfass	leer —	—	4	Alzey	Direktion Mainz	
5	A B	1	1	Sack	Kartoffeln —	22,5	5	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
6	A B	4716	1	Kiste	Reisedecken —	34	6	Essen H. B.	„	
7	A B	13	1	Sack	Meerrettig —	51,5	7	Basel	Badische Stsb.	
8	A B B	116	1	Stück	Pflugschaar —	4,5	8	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
9	A E	8911	1	Kiste	? —	12,5	9	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
10	A E	3	1	Fass	leer —	20	10	Bestwig	K. E.-D. Cassel	
11	A E G L	1691	1	Verschlag	Packstroh —	100	11	Hamburg L. B.	Lübeck-Büchener	
12	A G	7810	1	Kiste	leer —	42	12	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
13	A H	350	2	Bd.	Sägeblätter —	125	13	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
14	A H	2022	1	Kiste	leer —	60	14	„	„	
15	A H	164	2	Verschläge	Schrank —	98	15	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
16	A K	2	1	Sack	Kartoffeln —	50	16	Solingen	„	
17	A L	3	1	Fass	ansch. Wein —	53	17	Hilgen	„	
18	A L	7	1	Sack	Wachs —	50	18	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
19	A M	7173	1	Kiste	chines. Waaren —	73	19	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
20	A M	7173	1	„	chines. Waaren —	—	20	„	„	
21	A M G	I/VI	6	Kisten	leer —	—	21	Hameln	K. E.-D. Hannover	
22	A N	—	1	Salatkorb	leer —	13	22	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
23	A O	8805	1	Kiste	Farbwaaren u. Hafergrütze	31,5	23	Neuenhaus	Bentheimer Kreisb.	beschrieben nach Osnabrück.
24	A S	1	1	„	Talg —	64	24	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
25	A S	—	1	—	gusseis. Topf —	34	25	Meiderich	K. E.-D. Essen	
26	A S	23362	1	Kiste	leer —	70	26	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
27	A S	23685	1	„	leer —	60	27	„	„	
28	M B	4467	1	„	leer —		28			
29	A T	2	1	Sack	Moos —	9	29	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
30	A V	10	1	Kollo	2 Holztheile —	?	30	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
31	A W	1	1	Ballen	? —	50	31	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
32	B	6520	1	„	Manufakturwaaren —	10	32	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
33	B	1658	1	Kiste	Uhren —	20	33	Schermbeck	K. E.-D. Münster	beschr.: Schermbeck. Streckenfund
34	B	10	1	Pack	Stangen —	18	34	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
35	B	3564	1	Kiste	leer —	21	35	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
36	B	9672	1	„	Dachrinnenkniee —	100	36	Duisburg	K. E.-D. Essen	
37	B B	—	1	Gestell	Fensterrahmen —	40	37	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
38	B B	—	1	—	Musterkoffer —	50	38	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
39	B C	324	1	Bund	Stahl —	20,5	39	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
40	B C	7386	1	Fass	ansch. Biskuits —	29	40	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
41	B C	8119	1	Kiste	leer —	21	41	Essen H. B.	„	
42	B C	288	1	—	Leiter —	17	42	Mannheim	Badische Stsb.	
43	B D	4040/41	2	Fässer	? —	210	43	Bismark i/Altmark	K. E.-D. Magdeburg	
44	B E	857	1	Ballen	Manufakturwaaren —	63	44	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
45	B F oder R H	1	1	Kiste	Packstroh —	60	45	Hamburg L. B.	Lübeck-Büchener	
46	B G R	20879	1	„	Konfiserie —	7,5	46	Strassburg	Reichsbahn	
47	B H	3457	1	Fass	Oel —	202	47	Homberg	K. E.-D. Cassel	
48	B J	7374 / 5627	2	Kisten	leer —	45	48	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
49	B M	25	1	Kiste	Maschinentheil —	11	49	Strassburg	Reichsbahn	
50	B S	2837	1	„	leer —	20	50	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
51	B S	11633	1	Pack	Messingstangen —	12	51	Spandau	„	
52	B S A	2444	1	„	Papier —	46	52	Barmen=Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
53	B W	58	1	Ballen	Reiswurzeln —	50	53	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
54	B Z	3933	1	Kiste	leer —	20	54	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
55	C	—	1	Kiste	Packstroh —	43	55	Hamburg L. B.	Lübeck-Büchener	
56	C	2528	1	Korb	Blechflasche —	60	56	Venlo	K. E.-D. Essen	
57	C B	205	1	Kiste	— —	64	57	Kiel	K. E.-D. Altona	
58	C B	4817	1	Ballen	Bindfaden —	100	58	Passau	Bayerische Stsb.	
59	C B	100	1	Kiste	Thonplättchen —	67	59	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
60	C B	10	2	Säcke	Kartoffeln und Kappus	139,5	60	Hagen Eilgut	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
61	C Co.	1728	1	Kiste	leer —	40	61	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
62	C C D	1658	1	„	Patronen —	—	62	Halle i W.	K. E.-D. Münster	
63	C F F	309	1	Korbflasche	Essigsäure —	—	63	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
64	C F / K CO	8498	1	Kiste	leer . —	62	64	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
65	C H	5	1	„	Spielwaaren —	107	65	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
66	C H R	3878	1	Ballen	Filzpantoffeln —	12	66	Solingen	„	
67	C J	254	1	Pack	Pappschachteln —	3	67	Emmerich	K. E.-D. Essen	
68	C K 7	1833	1	Kiste	Knorr's Hafermehl —	24	68	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
69	C M	4222	1	„	leer —	11	69	Bremen H.	„	
70	C N	—	1	„	Flundern —	—	70	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
71	C P	5586	1	Pack	Gardinenstangen —	19	71	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
72	C P F	2/3	2	Kisten	leer —	30	72	Duisburg	„	
73	C S	103	1	—	Fussbodenbrett —	11	73	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	4,6 m lg., 19 cm br.
74	C S	22703	1	Kiste	Apfelringe —	27	74	Altenessen	K. E.-D. Essen	
75	C W	2220	1	„	leer —	30	75	Soest	K. E.-D. Cassel	
76	D	2, 3, 4, 6	4	Ballen	Felle —	209	76	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
77	D	1	1	Sack	Felle —	—	77	Wolfhagen	K. E.-D. Cassel	
78	D	2955	1	Schnur	Holzschuhe —	5	78	Altenessen	K. E.-D. Essen	
79	D	11669	1	Kiste	leer —	10	79	Hattingen Rhr.	„	
80	D G	1	1	„	gefüllt —	44	80	Basel	Reichsbahn	
81	D G A	18591	1	„	leer —	2	81	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
82	D K N	18	2	—	eis. Brückenbogen —	200	82	Welver	K. E.-D. Essen	
83	D R N	16	1	Fass	Petroleum —	190	83	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
84	D Z	2800	1	Ballon	Tuch —	75	84	Berlin Ahg. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
85	E	8652	1	Pack	Packpapier —	26	85	Braunschweig Eilgut	K. E.-D. Magdeburg	
86	E	10542	1	Sack	Wallnüsse —	45	86	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
87	E	3049	1	Kiste	leer —	20	87	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
88	E A N	45030	1	—	zweirädriger Kinderspielwagen, gelb gestrichen	7	88	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
89	E A N	52999	1	in Papier	Tischchen —	5	89	Burgdorf	K. E.-D. Hannover	beschr.: anschein. Grossenhain.
90	E A N	40911	1	Pack	Puppenwagenräder —	1	90	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
91	E A N	25991	1	—	Kinderstuhl —	4	91	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
92	E B	431	1	Kiste	leer —	—	92	Barmen-Rittersh.	„	
93	E B	2223	1	„	leer —	5	93	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
94	E C	2035	1	„	leer —	24	94	Duisburg	K. E.-D. Essen	
95	[Zeichen]	8	1	Korb	Beerenwein —	—	95	Herford	K. E.-D. Hannover	
96	E G	13068	1	Kiste	leer —	50	96	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
97	E G	29872	1	Pack	Düten —	31	97	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
98	E G S	4496	1	Kiste	leer —	60	98	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
99	E K	1	1	Koffer	gefüllt —	40	99	Mergentheim	Badische Stsb.	
100	E H F	—	1	Bund	4 Kanthölzer —	35	100	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
101	E K	6325	1	Kiste	? —	15	101	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
102	E L	—	1	Korb	leer —	4	102	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
103	E L	5243	1	Kiste	Hefte u. Bücher —	230	103	München Centr.	Bayerische Stsb.	
104	E L	3238	1	„	leer —	15	104	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
105	E M	4	1	„	Gemälde —	215	105	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
106	E O	—	5	Kisten	ger. Fische —	22	106	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
107	E T J	14040	1	Kiste	? —	24	107	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
108	E U	13954	1	Verschlag	Spiegeluntersätze —	34	108	Ruhrort Rh.	„	
109	F	48	1	Petroleumfass	leer —	34	109	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
110	F	94	1	Kiste	Butter —	13	110	Eilg.-Abf. Dortmund	K. E.-D. Essen	
111	F	645	1	„	leer —	5	111	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
112	F	905	1	Sack	Rosinen —	18	112	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
113	F A	—	1	Ballen	Nessel —	22	113	Essen H. B.	„	
114	F A T	10001	1	Pack	Bettstellen —	—	114	Wanne	„	
115	F B	7156	1	Kiste	leer —	5	115	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
116	F B	15	1	„	leer —	21	116	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
117	F B	1486	1	Holzkiste	unbekannt —	42	117	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
118	F B Co.	959645	1	Fass	Farbe oder Wein —	245	118	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
119	F D G	6	1	Pack	Eisenklammern —	11	119	Altenessen	K. E.-D. Essen	
120	F D K	245	1	Korb	Spirituosen —	57	120	Herne	„	
121	F E W	48322	1	Kiste	leer —	38	121	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	alte Bekleidung von Emden u. Lohne i/Old.
122	F F	2	1	„	Weihnachtssachen —	23	122	Emden	K. E.-D. Münster	
123	F H C	200	3	—	Rohre —	—	123	Herne	K. E.-D. Essen	
124	F J C	1	1	Kiste	Eisenwaaren —	137	124	Essen Nord	„	
125	F K	4	1	—	alter Verschlag —	10	125	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
126	F K	17011	1	Kiste	Nudeln —	19	126	Barmen-Rittersh.	„	
127	F M	11729	1	Fass	Oel —	198	127	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
128	F M	2706	1	Kiste	Säcke —	37	128	München Centr.	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
129	F & M	23464	1	Kiste	leer —	32	129	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
130	F P	419	1	„	Eisenwaaren —	98	130	Verden	„	
131	F R	346	1	Ballen	Lederriemen —	10	131	Witten Ost	K. E.-D. Essen	
132	F R	11	1	Pack	5 Kisten Sprotten —	6	132	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
133	F R D	7478/80	3	Kisten	? —	270	133	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bremen.
134	F S	31561	1	Kiste	— —	153	134	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
135	F S	6083	1	Ballen	Tuche —	14	135	Danzig	K. E.-D. Danzig	
136	F S	168	1	Fass	Oel —	199	136	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
137	F S Co.	5386	1	Kiste	leer —	—	137	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
138	F W	3230	1	Ballen	Watte —	20,5	138	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
139	F W	332	1	„	Teppichläufer und Gardinen	27	139	Hannover Süd	„	
140	F W	10	1	Fass	leer —	35	140	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
141	F W N	7438	1	Kiste	? —	96	141	Straelen	K. E.-D. Essen	
142	G	897	1	„	leer —	4	142	Essen H. B.	„	
143	G ><	—	1	—	trockene Haut —	7	143	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
144	G	13	3	—	Wasserbütten —	13	144	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
145	G	226	1	Papier (mit Bindfaden verschnürt)	Servirtisch —	6	145	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
146	G B	1158	1		Achse —	31	146	Münster	K. E.-D. Münster	
147	G B	13504	1	Kiste	Harmonikas —	48	147	Duisburg	K. E.-D. Essen	
148	G B	63	1	„	Taschenmesser —	65	148	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
149	G B	625/4	1	Bd.	Lampenkugel —	17	149	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
150	G V E	66, 258	2	—	eiserne Ketten —	—	150	Hamburg-Sternschanze	„	
151	G G	3490	1	Fass	gefüllt —	138	151	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
152	G G	7641	1	Kollo	Schwungrad —	15,5	152	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
153	G H	8152	1	Ballen	brauner, anscheinend wasserdichter Stoff zu Regenmänteln	34	153	Schneidemühl	„	
154	G H	5312	1	Kiste	Lampentheile —	22	154	Fellhammer	K. E.-D. Breslau	
155	G K	—	3	Bund	Gasrohre —	143	155	Buer	K. E.-D. Essen	
156	G K	298	1	Kiste	Kleider, Geschirr, Haushalt.-Gegenst.	123	156	Karlsruhe	Badische Stsb.	
157	G L	309	1	„	Schuhwaaren —	50	157	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
158	G L	316	1	Ballot	gefüllt —	12	158	Mannheim	Badische Stsb.	
159	G M	102	2	Kisten	leer —	—	159	Barmen Unterb.	K. E.-D. Elberfeld	
160	G M	763	1	Kollo	Stuhl —	—	160	Porta	K. E.-D. Hannover	
161	G P	164	1	Kiste	Ventiltheile —	24	161	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
162	G P	8008	1	„	Musterkarten (Proben von Farben)	74	162	Ringelheim	K. E.-D. Hannover	
163	G R	2659	1	„	Galanteriewaaren -	53	163	Leipzig-Stötteritz	Sächsische Stsb.	
164	G R	—	1	Pack	Pappen —	25	164	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
165	G S	6145	1	Fass	Likör oder Rum —	44	165	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
166	G & S	3	1	Kiste	gefüllt —	73	166	Basel	Badische Stsb.	
167	G S 6	3595	1	„	leer —	70	167	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
168	G S H V	101	1	„	? —	—	168	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	beschrieben: Shanghai.
169	G T	1–5	5	Kisten	Käse —	92	169	Gr.-Umstadt	Direktion Mainz	
170	G W	101	1	Pack	Wäsche —	7,5	170	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
171	G W	32061	1	Kiste	Wein —	43	171	Danzig	K. E.-D. Danzig	
172	G W	293	1	Sack	Hagebutten —	51	172	Eil.-A.Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
173	G W	1/3	3	Säcke	alte gebr. Säcke —	93,5	173	Sarstedt	K. E.-D. Hannover	
174	H	744	1	Kiste	Trauben —	6	174	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
175	H	27	1	—	alter Sportwagen —	10	175	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
176	H	1	1	Kiste	Sprotten —	—	176	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
177	H	1	1	—	Schweinekäfig —	52	177	Strassburg	Reichsbahn	
178	H A	—	3	Bund	Budentheile —	63	178	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
179	H B	4775	1	Korb m. Blechflasche	? —	32	179	Colditz	Sächsische Stsb.	Leipzig II bez.
180	H B	—	3	—	gusseis. Töpfe —	78	180	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
181	H B	2296	1	Kiste	leer —	12	181	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
182	H B	6636	1	„	Küchengeräthe —	41	182	Schweidnitz Ob.	K. E.-D. Breslau	
183	H B	—	5	Kisten	Käse —	—	183	Minden	K. E.-D. Hannover	
184	H C	32	1	Kiste	? —	21	184	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
185	H C W	2235	1	Ballen	Schläuche (Eilgut) —	—	185	Herford	K. E.-D. Hannover	
186	H E M	1957	1	Rolle	Eisenblech —	91	186	Emden	K. E.-D. Münster	
187	H H	50845	1	Kiste	leer —	10	187	Altona	K. E.-D. Altona	
188	H H	1290	1	Ballen	Tapeten —	19	188	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
189	H H	I	1	Fass	leerer Sack —	35	189	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
190	H H	4310	1	Pack	Politurleisten —	19	190	Minden	K. E.-D. Hannover	
191	H K	1072	1	Kiste	? —	54	191	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
192	H K	5919	1	„	unbekannt —	32	192	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
193	H L	6257	1	—	Kinderstuhl —	6	193	Metz	Reichsbahn	
194	H & L	8691	1	Kiste	Effekten —	38	194	Schiltigheim	„	
195	{ H L }	592	1	„	Maschinentheile —	365	195	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	Triest beschr.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
196	H L	8414	1	Fass	leer —	31	196	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	Mainz bezettelt.
197	H M	—	1	Kiste	leer —	18	197	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
198	H M	3211	1	Fass	Wagenfett —	2	198	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
199	H M	—	1	Sack	alte Kleider und Werkzeuge	31	199	Marienwerder	K. E.-D. Danzig	
200	H M S	—	1	Ballen	Säcke (leer) —	125	200	Freiburg i./Schles.	K. E.-D. Breslau	
201	Ho	8136	1	Pack	Leinen —	—	201	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
202	H P	924	1	Bund	Besenstiele —	1,5	202	Bremen H.	„	
203	H P	429	1	Kiste	? —	74	203	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
204	H S	1043	1	„	leer —	19	204	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
205	H W	9856	1	„	leer —	30	205	„	„	
206	H W	724	2	Bund	Hohlglas —	10	206	Dordmund Süd	K. E.-D. Essen	
207	H W	—	1	Packet	Eisennägel —	10	207	Zeitz	Sächsische Stsb.	
208	H W	9040/9041	2	Säcke	Leim —	106	208	Lübbecke	K. E.-D. Münster	
209	H W C	9689	1	Kiste	Wäsche —	13,5	209	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
210	J	2955	1	„	Kandis —	27	210	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
211	J	20	1	Eimer	eis. Haken —	24	211	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
212	J A J	12760	1	—	Schornsteinaufsatz —	10	212	Neubabelsberg	K. E.-D. Berlin	
213	J B	3711/13	3	Kisten	leer —	62	213	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
214	J B	308	1	Fass	leer —	33	214	Mannheim	Badische Stsb.	
215	J B	399	1	Sack	Futterpräparate —	25	215	Trebnitz i./Schles.	K. E.-D. Breslau	
216	J G	3066	1	Kiste	? —	95	216	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
217	J H	1000	3	—	Quadrat Eisen —	39	217	Gellendorf	K. E.-D. Posen	
218	J H C	1746	1	Fass	Wein —	90	218	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
219	J J	—	1	Kst.	Packstroh —	47	219	Hamburg L. B.	Lübeck-Büchen	
220	J K	717	1	Kiste	Nudeln —	15	220	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	Mainz bezettelt.
221	J L	7	1	—	Wagendecke —	—	221	Bretten	Badische Stsb.	
222	J N	—	1	Bund	Hopfensäcke —	18	222	Brumath	Reichsbahn	
223	J P	1038	1	Verschlag	Feueranzünder —	—	223	Weetzen	K. E.-D. Hannover	
224	J P S	6745	1	Bund	30 Ketten —	26	224	Wreschen	K. E.-D. Posen	
225	J R / S	3	1	Bll.	? —	26	225	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
226	J & S	9512	1	Rolle	lederne Treibriemen	9	226	Marienheide	K. E.-D. Elberfeld	
227	J S / P C	1410 / —	1	Fass	leer —	19	227	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
228	J W	30	1	„	leer —	17	228	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
229	J W N	4071	1	Kiste	Wein u. Spirituosen	38	229	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
230	K	5375	2	Stück	gusseiserne runde Scheiben	22	230	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
231	K	845	1	Hoblock	Fett, Lack oder Farbe	14	231	Güterabf. Darmstadt H.	Direktion Mainz	
232	K	2418/19	2	Kisten	leer —	80	232	Emmerich	K. E.-D. Essen	
233	K	—	4	„	Käse —	26	233	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
234	K	81	1	Kiste	leer —	20	234	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
235	K	3	1	—	blecherner Trichter	5	235	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
236	K	10050	1	Spritfass	leer —	80	236	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
237	K	—	1	Bund	Latten —	10,5	237	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
238	K B	394	1	Verschlag	Marmor —	15	238	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
239	K F	—	1	Sack	Hafer —	39	239	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
240	K G	—	1	Schlosskorb	— —	12	240	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
241	K H	2177	1	Sack	Korke —	11	241	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
242	K K	452	1	Kiste	Apfelsinen —	35	242	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
243	H K	2110	1	Fass	leer —	11	243	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
244	K M	271	1	Kiste	? —	29	244	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
245	K O	—	1	—	Oberlagerkasten —	—	245	Speldorf	„	
246	K R	12515	1	Kiste	gefüllt —	12	246	Oberwesel	Direktion Mainz	
247	K R / K	206	1	„	— —	195	247	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
248	K & S	7604	1	„	Christbaumhalter —	14	248	Karlsruhe	Badische Stsb.	
249	K S	542	1	Korb	Fleischwaaren —	20	249	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
250	K T	10563	1	Kiste	Glasplatten —	41	250	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
251	K W	1	1	Sack	altes Werkzeug —	26	251	Langwedel	K. E.-D. Hannover	
252	L	—	23	Pack	guss. Ofentheile —	471	252	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
253	L	10402	1	Kiste	Sand —	38	253	Jettingen	Bayerische Stsb.	
254	L	98	1	Fass	leer —	20	254	Bodenheim	Direktion Mainz	
255	L	—	1	—	eis. Waschständer —	5	255	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
256	L	135 od. 185	1	Kollo	Eisen —	139	256	Schalke	„	
257	L B	—	1	Pack	Holzwaaren —	9	257	Hayingen	Reichsbahn	
258	L B	4	1	Koffer	Kleidungsstücke —	36	258	Schalksmühle	K. E.-D. Elberfeld	
259	L J	95474	1	Fass	leer —	?	259	Staudernheim	Direktion Mainz	
260	L K	161	1	Kiste	Flaschen —	58	260	Güterabf. Mainz	„	
261	L K	5870	1	Ring	Sägen —	35	261	Soest	K. E.-D. Cassel	
262	L N W	1	1	Kollo	Kupferbronze —	13	262	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
263	L P C T	1/2	2	Pack	Kettenrollen —	—	263	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
264	L R	23	1	Kiste	gefüllt —	62	264	Passau	Bayerische Stsb.	
265	L R	2163	1	Fass	? —	196	265	Gensungen	K. E.-D. Cassel	
266	L S	17933	1	Kiste	Briefbogen —	—	266	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
267	L S	9113	1	Ballen	Leder —	66	267	Soest	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
268	L & V	41162	1	Kiste	Chlorkalk und Wäscheblau	39,5	268	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
269	M	—	1	Kübel	ansch. Beize	13	269	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
270	M	10	1	Dose	Frauenhütte	3	270	Kampen	Niederl. Centralb.	
271	M	1	1	Ballen	Wollwaaren	11	271	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
272	M	—	2	Bunde (Stroh)	Holzwaaren (Aufsätze und Gesimse)	13	272	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
273	M B	5846	1	Kiste	Cigarren	25	273	Gera	K. E.-D. Erfurt	
274	M D V	569	1	„	Bücher	29	274	München Centr.	Bayerische Stsb.	
275	M E	1774	1	„	Holzwaaren	99	275	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
276	M F R	2981	1	„	leer	10	276	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
277	M H	9758	1	Harrass	leere Flaschen	60	277	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
278	M H	—	1	—	Wandregal	2	278	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
279	M H	—	1	Kollo	Eisen	18	279	Basel	Badische Stsb.	33 cm lang.
280	M K	12050	1	Kiste	?	33	280	Döbeln	Sächsische Stsb.	
281	M K	2985	1	Ballen	Wollwaaren	26	281	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
282	M K	6769/7599	2	Kisten	leer	22	282	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
283	M K A	80	1	Kiste	?	12	283	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
284	M K G	9650	1	Fass	leer	18	284	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
285	M L	—	1	Bund	Huf-(Strick-)Eisen	7	285	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
286	M M	416	1	Ballon	gefüllt	81	286	München Centr.	Bayerische Stsb.	
287	M R P	142	1	Kiste	Wein	44	287	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
288	M V	161	1	Pack	Eisenhaken	5	288	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
289	M W	1	1	Kiste	?	18	289	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
290	M W	245	1	Kollo	Ofenknie	3	290	Ohligs	„	
291	M W	—	4	Kolli	Holzreifen	48	291	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
292	V D K	7603	1	Bd.	2 eis. Lampenkugeln	20	292	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
293	N F	7872 7869	2	Kisten	leer	80	293	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
294	N H	7328	1	Kiste	leer	100	294	„	„	
295	O B	—	1	Sack	10 leere Säcke	6	295	Vorwohle	K. E.-D. Cassel	
296	O B	9	1	Kiste	Zucker	28	296	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
297	O L C	199	1	Fass	leer	17	297	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
298	P	28	2	—	Unterlagehölzer	144	298	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
299	P	2492	1	Kiste	Cigarren	15	299	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
300	P A	7664	1	Sack	Braunsteine	60	300	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
301	P B	4236	1	Kiste	?	32	301	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
302	P B	1468 9	2	Pack	4 Tische	84	302	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
303	P B	2860	1	Kiste	leer	57	303	„	„	
304	P B R	—	1	„	geräucherte Fische	9	304	Güstrow	Meckl. Friedr. Franzb.	
305	P H	—	3	Salatkörbe	leer	40	305	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
306	P K	998	1	Harrass	leer	26	306	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
307	P M H	6919	1	Ballen	Baumwollwaaren	26	307	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
308	P W	8892	1	Kiste	leer	50	308	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
309	P W	8906	1	„	leer	30	309	„	„	
310	R	—	1	Fass	Oel	197	310	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
311	R	—	1	Stab	Flacheisen	31	311	Emsdetten	K. E.-D. Münster	
312	R	1962	1	Pack	Holzwaaren (Schrankaufsätze)	5	312	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
313	R	—	1	—	gusseis. Façonstück	4	313	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
314	R A	194	1	Kiste	Maschinentheile	99	314	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
315	R B	4517	1	Fass	leer	9	315	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
316	R B	12047	1	Kiste	leer	15	316	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
317	R D	2730	1	„	Südfrüchte	471	317	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
318	R H	1526	1	„	Lampentheile	48	318	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
319	R S	5351	1	Rolle	Hopfensäcke	35	319	Dombühl	Bayerische Stsb.	
320	R U S	—	1	—	Privatwagendecke	100	320	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
321	R V	51	1	Fass	leer	34	321	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
322	R W	5224	1	Sack	Handfegerstiele	9,5	322	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
323	S	22826	1	Ballen	Bettfedern	28	323	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
324	S	25	1	„	Spielwaaren	—	324	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
325	S	1	1	Fass	leer	38	325	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
326	S A	1305/6	2	Kisten	leer	120	326	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
327	S B	10855	1	Kübel	Käse	91	327	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
328	S B B Co.	14520	1	Kiste	leer	35	328	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
329	S & C	55276	1	—	Kinderstuhl	10	329	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
330	S & Co.	9989	1	Pack*)	Eisendraht	20	330	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	*) in Leinen.
331	S C	115	1	eis. Trommel	Karbid	116	331	Danzig	K. E.-D. Danzig	
332	S D B	1408 8327	1	Kiste	?	14	332	Strassburg	Reichsbahn	
333	S H	—	6	Kolli	Guss	21	333	„	„	
334	S H G	711	1	Pack	Stuhlsitze	4	334	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
335	S K	5333	1	Kiste	—	45	335	Altona	K. E.-D. Altona	
336	S M	552	1	Sack	Leim	50	336	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
337	S M	1/2	2	—	Ketten	—	337	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
338	S M F	3578	1	Ballen	?	—	338	Recklingh.-Bruch	„	
339	S P	2201	1	Kiste	leer	30	339	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
340	S S	6760	1	„	?	—	340	Borbeck	K. E.-D. Essen	
341	S W	—	4	—	Ofentheile	16	341	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
342	T	499	1	Verschlag	Hohlmaasse aus Holz	20	342	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
343	T	—	4	Stück	⊔-Eisen —	439	343	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
344	T ><	roth	4	„	Vorleger —	—	344	Altona	K. E.-D. Altona	
345	T A H	1074	1	Pack	Seidenstickerei —	9	345	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
346	T B	45124	2	Fässer	? —	263	346	Eschwege	„	
347	L D	4676					347			
348	T B	10244	1	Fass	Lackfarbe —	211	348	Bodenbach	Sächsische Stsb.	Teplitz beschr.
349	T C	7	1	Pack	Bretter —	4	349	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
350	T H	120	1	Kiste	Uhren —	39	350	Münster	K. E.-D. Münster	bekl. Schwenningen Eilgut Hagen, beschr. Münster i/W.
351	T H	1203	1	„	gefüllt —	30	351	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
352	T K	8	2	Körbe	leer —	7	352	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
353	T P	3773	1	Ballen	Manufakturwaaren —	27	353	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
354	T P	2979	1	„	Gewebe —	70	354	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
355	T W	10	1	Kleiderkoffer	anschein. leer —	18	355	Emden	K. E.-D. Münster	
356	U Z	7180 / 7480	2	Kisten	leer —	30	356	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
357	V B	5447	1	Kiste	leer —	12	357	„	„	
358	V B F	8445	1	„	Porzellan-Behälter —	20	358	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
359	V H	2563	1	Pack	Sprungfedern —	25	359	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
360	V H	107	1	—	Kinderwagen —	10	360	Hedemünden	K. E.-D. Cassel	
361	W	4193/4194	2	Fässer	leer —	230	361	Rheine	K. E.-D. Münster	Essen Nord 17/11. Rheine.
362	W	—	20 / 2	Tonnen / Kisten	leer —	240	362	Altona	K. E.-D. Altona	
363	W C	1784	1	Kiste	leer —	—	363	Barmen-Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
364	W C	6808	1	Verschlag	Flaschen —	31	364	Schmiedeberg	K. E.-D. Breslau	
365	W C	983	1	Kiste	leer —	70	365	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
366	W D	—	1	Kolli	Guss —	1,5	366	Diedenhofen	Reichsbahn	
367	W D C	6117	1	Kiste	leer —	40	367	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
368	W G H	2442	1	„	leer —	19	368	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
369	W H	44	1	Pack	Gypssäcke —	22	369	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
370	W H	6342/44	3	Bunde	Eisen —	190	370	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
371	W K	4366	1	Kiste	leer —	25	371	„	„	
372	W K	29235	1	„	leer —	9	372	Würzburg	Bayerische Stsb.	
373	W K C	4631	1	„	Eisenwaaren —	37	373	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
374	W L	28950	1	Verschlag	Packpapier —	—	374	Leinhausen	K. E.-D. Hannover	
375	W S	280	1	Kiste	Beschläge aus Temperguss	23	375	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
376	689 / W S	855	1	Sack	Schiffstaue —	46	376	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
377	W V	3	1	Kiste	? —	40	377	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
378	Z H	643	1	Rolle	Packleinen —	34	378	„	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
379	Bender	—	1	Sack	Kartoffeln —	60	379	Karlsruhe	Badische Stsb.	
380	Breitlauch	—	1	Pack	4 leere Säcke —	—	380	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
381	Brikettfabrik Caroline	—	1	—	Wagendecke —	—	381	Banteln	„	
382	Brühl	4364	1	Pack	2 Stühle —	8	382	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
383	Caorse Braumine capolis	—	2	„	leere Säcke —	31,5	383	Boberstein	K. E.-D. Erfurt	
384	A Dortmund	984	1	Kiste	leer —	—	384	Lathen	K. E.-D. Münster	
385	R R N Emden	2260	1	Pack	Holzwaaren —	9	385	Emden	„	
386	C S Gnesen	10676	1	Kiste	leer —	67	386	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
387	Hamburg 4657	—	1	—	Küchenbord für Kinderstube	3	387	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
388	Hamburg	196	7	Kisten	gedörrte Pflaumen —	93	388	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
389	Hemmerdorfer Paris	—	1	Kiste	künstliche Blumen —	34	389	Zabern	Reichsbahn	
390	Herford	274	1	unverp.	Schleifkarre —	18	390	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
391	Jeitel	317	1	Pack	Holzwaaren —	3	391	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
392	Juno (?)	—	1	—	Sensenbaum mit Sense	—	392	Hamburg L. B.	Lübeck-Büchener	
393	+ roth Insterburg	—	1	—	gusseis. Muffenrohr —	38	393	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
394	Kuhnert Söhne	—	1	Fischfass	leer —	25	394	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
395	Gebr. L.	1006	1	Kiste	Gypsfigur —	9	395	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
396	R. Landsberg	—	1	Sack	Lumpen —	33	396	Münsterberg, Schl.	K. E.-D. Breslau	
397	H. Langard	234	1	Fass	leer —	20	397	Mülhausen Nord	Reichsbahn	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
398	J. B. Lingen	—	2	Kisten	Käse —	10	398	Lingen	K. E.-D. Münster	
399	Link	—	1	Blechkanne	leer —	1	399	Karlsruhe	Badische Stsb.	
400	R. Mämpel	—	1	Pack	Säcke —	20	400	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
401	Martin Hölken	—	1	Kiste	Spulen —	59	401	Würzburg	Bayerische Stsb.	
402	G. L. Morgenroth	—	1	Sack	Nüsse —	46	402	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
403	Miss A. Niemann Borkchire England	—	1	—	Schliesskorb —	43,5	403	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
404	B. Odenheimer	—	1	Korb	leer —	2	404	Karlsruhe	Badische Stsb.	
405	B. Odenheimer	—	1	Korbkanne	leer —	5	405	„	„	
406	Gebr. P.	445	1	Kiste	? —	—	406	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
407	Adresse Pirsch Signalement	—	1	Bündel	2 chinesische Gewehre, 2 Bajonette, 1 Seitengewehr, 4 Stöcke	13	407	Elbing	K. E.-D. Danzig	
408	Schulz	54	1	Tonne	leer —	—	408	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
409	Swift	—	1	Kiste	24 Stück gusseiserne Schweinchen	19	409	Basel	Badische Stsb.	(Antwerp.).
410	M W u. A Tangermünde	I 40	1	„	Konserven —	29	410	Ihrhove	K. E.-D. Münster	Ihrhove-Hannover v. 29./11. ältere Bekleidung Lee-Ihrhove.
411	V. G. C. X Vera-Cruz	42	1	Bll.	Drahtgaze —	139	411	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Lagert bei der T. A.-G. in Hamburg.
412	H H A Vlaardingen	—	1	Tonne	Häringe —	75	412	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	beschr. Empfangsstation unleserlich.
413	S G Weyl	—	1	Sack	Säcke —	18	413	Bocholt	K. E.-D. Essen	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
414	—	I	1	Bll.	Lumpen —	68	414	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
415	Gelb	I	1	Stange	Winkeleisen —	12	415	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
416	—	1–6	1	Bund	6 Latten —	30	416	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
417	—	1 2 3 5 7 12	1	—	Holztafel —	2	417	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
418	—	2	2	—	Querhölzer —	2	418	Würzburg	Bayerische Stsb.	
419	—	12	1	Sack	Papierabfälle —	55	419	Achern	Badische Stsb.	
420	—	13	1	Stange	Rundeisen —	—	420	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
421	—	14	2	Ballen	Baumwollabfälle —	258	421	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
422	Schein (Lübeck-Schwerin)	74	1	Korbkoffer*	leer —	5	422	Schwerin i/M.	Meckl. Fried. Franzb.	* mit gelbbrauner Wachstuchdecke und 1 Schloss.
423	—	78 80	2	Bund	Holzleisten —	16,5	423	Karlsruhe	Badische Stsb.	
424	—	85	1	Korb	Kleider —	25	424	Gep.-A. Mülh.-Epp.	K. E.-D. Essen	
425	—	100	1	Kiste	vern. Ofenaufsätze —	81	425	Hamm	„	
426	—	101	1	Bund	Gardinenstangen —	2	426	Bochum Süd	„	
427	—	155	1	—	Ofenrohr —	4	427	Recklingh.-Bruch	„	
428	—	429	1	Fass	ansch. Petroleum —	210	428	Hattingen Rhr.	„	
429	—	440	1	Pack	7 Roststäbe —	7,5	429	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
430	—	444	1	Sack	Nüsse —	20	430	Basel Gep.	Reichsbahn	
431	—	438	1	Bund	Körbe —	6	431			
432	—	450 (roth)	1	—	Zinkrohr —	17	432	Wingen	„	
433	—	455	1	Pack	2 Stühle —	8	433	Dahlb. Rotth.	K. E.-D. Essen	
434	—	627	1	„	zerlegtes Servirtischchen	4	434	Gera (Eilg.)	K. E.-D. Erfurt	
435	—	918	1	Kiste	Wringmaschine —	82	435	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
436	—	930	2	—	Eisenformen —	—	436	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
437	—	1928	1	Fass	Wein —	27	437	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
438	—	4848	1	Kübel	Margarine —	7	438	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
439	—	5050	1	Kiste	Kerzen —	30	439	München Centbhf.	Bayerische Stsb.	gez. Hofbrauerei Bamberg.
440	—	20157	1	—	Bierfass —	—	440	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
441	—	31632	1	Kiste	Kerzen —	57	441	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
442	P C S G W 12	400 92	1	Fass	? —	265	442	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
443	W	17742	1	Ring	Kupferdraht —	20	443	Barmen-Rittersh.	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
444	K	286	1	Sack	Kleider und Schuhe	35	444	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
445	W	37135	1	Kiste	Aepfel —	47	445	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
446		29593	1	„	Butter —	64	446	Eilg.-Abf. Dortmund	K. E.-D. Essen	
447	Kreis C A	0253	1	—	Bierfass, leer —	8	447	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
448		182	1	Kiste	Rosinen —	9	448	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
449	L	8396	1	„	? —	9,5	449	Lüdenscheid	„	
450	CP P	2 8 2	1	Fass	Schmelztiegel —	113	450	Düsseldorf-Der.	„	
451	X	3113	1	Kiste	leer —	12	451	Schwelm	„	
452	Viereck H S	975	1	Ballen	ansch. Wolle —	94	452	Magdeburg Eilgut	K. E.-D. Magdeburg	
453	(H)	11063	1	Pack	grünes Papier oder Düten	25,5	453	Gronau i/H.	K. E.-D. Hannover	
454		351	1	Kiste	leer —	55	454	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
455	BC	3195	1	„	Cigarren —	50	455	Hamburg H.	„	
456	532	77	1	Sack	Pfeffer —	62	456	Hamburg B.	„	
457	BF	18015	1	Kiste	Bonbons —	14	457	Recklingh.-Bruch	K. E.-D. Essen	
458	weisser /	—	1	Stange	Flacheisen —	16	458	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
459	rother Strich	—	1	—	Gasrohr —	10	459	Naumburg a. S. G. B.	K. E.-D. Erfurt	6 m lg., 5 cm weit.
460	rother Strich	—	1	Stab	Rundeisen —	8	460	Coburg	„	
461	/ roth	—	20	„	Eisen —	760	461	Boenen	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
462	—	—	4	—	Ankerschrauben —	3	462	Schweidnitz, Ob.	K. E.-D. Breslau	
463	—	—	1	Bund	Armkörbe (neu) —	6	463	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
464	—	—	1	—	neuer Ascheneimer	4	464	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
465	—	—	1	—	gusseis. Ausguss —	16	465	Berlin, Ahg.	K. E.-D. Berlin	
466	—	—	1	—	Ausziehtisch —	62	466	Neumühl	K. E.-D. Essen	
467	—	—	4	—	neue Bahnschwellen	—	467	Bruchmühlen	K. E.-D. Münster	*)
468	—	—	1	Bund	Bandeisen —	44	468	Immendingen	Badische Stsb.	
469	—	—	1	Pack	Bastmatten —	159	469	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
470	—	—	1	Korb	5 Beile —	11	470	Münster	K. E.-D. Münster	
471	—	—	1	Pack	Betten —	36	471	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
472	—	—	2	—	Bettstellenkopftheile	20	472	Essen H. B.	„	
473	—	—	1	Bierfass	leer	19	473	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
474	—	—	1	—	Bindekette —	—	474	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	6 m lang.
475	—	—	2	Ladungen	Bleche —	—	475	Schalke	K. E.-D. Essen	Wag. Kl. 10462. Wag. M. 12464.
476	—	—	1	—	Blechaufsatz —	4	476	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
477	—	—	1	—	Blechbüchse, leer —	1	477	Karlsruhe	Badische Stsb.	
478	—	—	1	Bund	Blecheimer —	27	478	Gera	K. E.-D. Erfurt	
479	—	—	1	Korb	leere Blechflaschen —	4	479	Minden	K. E.-D. Hannover	
480	—	—	1	Stück	Blechflasche —	7	480	Soest	K. E.-D. Cassel	
481	—	—	1	Blechkanne	leer —	5	481	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
482	—	—	1	Blechkoffer	? —	121	482	Fröttstädt	K. E.-D. Erfurt	bez.: Hagen-Fröttstädt.
483	—	—	1	—	buchene Bohle —	—	483	Spay	Direktion Mainz	3 m lang, 22 u. 38 cm brt., 4 cm dick.
484	—	—	1	—	hölz. Bohle —	—	484	Hamm	K. E.-D. Essen	
485	—	—	1	Bund	2 Bohrzangen —	14	485	Dortmund B. M.	„	
486	—	—	1	„	Bretter und Stangen	—	486	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
487	—	—	1	Sack	Brot —	28	487	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
488	—	—	1	Ladung	Bruchsteine —	—	488	Essen Nord	„	Wagen Essen 20664.

*) Auf Strecke Melle-Bruchmühlen gefunden; vermuthlich von einem Wagen des Gz. 9692 od. 9694 am 9./12. 00 heruntergefallen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
489	—	—	1	Ladung	Bruchsteine	—	489	Heissen	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 73359.
490	—	—	1	Sack	Bürstenhölzer	27,5	490	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
491	—	—	1	Butterfass	leer	5	491	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
492	—	—	1 1	Kiste „	Cigarrentaschen Cigarrenspitzen	—	492	Eilg.-A. Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
493	—	—	1	Fass	Därme	200	493	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
494	T	—	1	Kiste	Datteln	34	494	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
495	—	—	1	—	Demyohn, leer	5	495	Heidelberg	Badische Stsb.	
496	—	—	1	Ring	Draht	26	496	Kronach	Bayerische Stsb.	
497	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	8	497	Callies Stadt	K. E.-D. Bromberg	
498	—	—	1	Ballen	1 feineres Drahtgewebe	15	498	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
499	—	—	1	Ladung	Dünger	—	499	Weitmar	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 77743
500	—	—	1	Sack	Eicheln	38	500	Essen H. B.	„	
501	—	—	1	Pack	Eimer	—	501	Lathen	K. E.-D. Münster	
502	—	—	1	Bund	Eisen	20	502	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
503	—	—	4	—	Eisen	—	503	Solingen	„	
504	—	—	1	Stak	L Eisen	15	504	Breslau M F.	K. E.-D. Breslau	
505	—	—	1	Stange	Eisen	11	505	Wutha	K. E.-D. Erfurt	3 m lg.
506	—	—	1	Kollo	Eisen (4 Füsse, 1 Roste, 4 Schrauben)	7	506	Twistringen	K. E.-D. Münster	
507	weisser —	—	1	Stange	Eisen, etwa 5 m lang, 4 cm stark	80	507	Stolp	K. E.-D. Danzig	
508	—	—	1	Bund	3 Stangen ▢ Eisen, etwa 5 m l.	30	508	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
509	—	—	1	—	Stange Eisen, 12 m lang	750	509	Danzig	K. E.-D. Danzig	
510	—	—	1	Ladung	Eisenbleche	—	510	Duisburg Hafen	K. E.-D. Essen	Wagen Hn. 6242.
511	roth	—	2	Stäbe	Eisenblech	35	511	Merseburg	K. E.-D. Halle a/S.	1 à 16 cm 1 à 10 cm breit.
512	—	—	1	Bund	Eisenringe	10	512	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	à 5,39 m lang, 0,52 mm Durchmesser.
513	—	—	4	Stück	Eisenröhren	114	513	Hümmighausen	K. E.-D. Hannover	
514	—	—	2	Pack	Eisenrohre	123	514	Duisburg	K. E.-D. Essen	
515	—	—	4	Bund	Eisenrohre	220	515	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
516	—	—	2	—	Eisenröhren	30	516	Karlsruhe	Badische Stb.	
517	—	—	1	„	Eisenstangen	100	517	Emmerich	K. E.-D. Essen	
518	—	—	1	„	halbrunde Eisenstangen	13,5	518	Merklinde	„	
519	—	—	1	Kollo	Eisentheil	8	519	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
520	—	—	1	—	Eisentheil	12	520	Erding	Bayerische Stsb.	
521	—	—	1	Pack in braunem Papier	14 Eisentheile (ovale Platten mit 2 Schrauben und viertheiligem Ansatz)	2	521	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
522	—	—	50	Kolli	Eisenwaaren	—	522	Herford	K. E.-D. Hannover	
523	—	—	1	Korb	Eisenwaaren	49	523	Wiehl	K. E.-D. Elberfeld	
524	—	—	1	Kiste	Eisenwaaren	10	524	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
525	—	—	1	Fass	Essig?	103	525	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
526	—	—	1	Bund	Façoneisen	23	526	Hagen	„	
527	—	—	1	„	9 Stäbe Façoneisen	45	527	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
528	—	—	1	—	gusseis. Façonstück	2	528	Ruhrort Rh.	„	
529	—	—	1	—	braune Fahrradwerkzeugtasche	—	529	Eilg. Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
530	—	—	1	Fass	leer	35	530	Peine	K. E.-D. Hannover	
531	—	—	1	„	leer	22	531	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
532	—	—	1	„	?	83	532	Barop	K. E.-D. Essen	
533	—	—	2	Fässer	leer	—	533	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
534	—	—	1	Wagen	l. Fässer	—	534	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Brbg. 23639.
535	—	—	1	Ball.	Filzwaaren	44	535	Holzminden Eilg.	K. E.-D. Cassel	
536	—	—	1	Gestell	marinirte Fische	30	536	Posen	K. E.-D. Posen	
537	—	—	1	Pack	3 alte, leere Fischkörbe	15	537	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
538	—	—	2	Bund	Flacheisen	104	538	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
539	—	—	1	„	6 Stangen Flacheisen	25	539	Gera	„	
540	—	—	1	Stange	Flacheisen	14	540	Colmar	Reichsbahn	
541	—	—	1	Bund	Flacheisen	59	541	Strassburg	„	
542	—	—	1 1	— —	Rohr gusseis. Fuss	— 3	542	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
543	—	—	1	Bund	eiserne Fussmatten	4	543	Posen	K. E.-D. Posen	
544	—	—	1	Paar	Galoschen	—	544	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
545	—	—	1	Bund	3 Gasrohre	40	545	Aurich	K. E.-D. Münster	
546	—	—	1	„	5 Gasrohre	70	546	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
547	—	—	2	Stück	Gasrohre	15	547	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
548	—	—	1	Sack	ansch. Gelatine	55	548	Norden	K. E.-D. Münster	
549	—	—	1	Säckchen	Gelatine	1	549	Metz	Reichsbahn	
550	—	—	1	Geldkassette	leer	0,5	550	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
551	—	—	1	Ladung	Grubenholz —	—	551	Heissen	K. E.-D. Essen	Wagen Kl. 70943.
552	—	—	1	Bund	3 eis. Haken —	—	552	Emmerich	„	
553	—	—	11	—	eis. Haken —	—	553	Hamm	„	
554	—	—	1	Bund	Halbrundeisen —	50	554	Metz	Reichsbahn	
555	—	—	2	—	Hanteln —	25 17	555	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
556	—	—	2	Stück	Hasen —	7,5	556	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
557	—	—	6	—	eis. Hemmschuhe —	—	557	Carlshafen r/U.	K. E.-D. Cassel	
558	—	—	1	Stück	Herd —	20	558	Malsfeld	„	
559	—	—	2	—	hölzerne Hohlmaasse	3	559	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
560	—	—	1	—	Holzgestell —	—	560	Saalfeld	E. E.-D. Erfurt	
561	—	—	1	Stück	(grosser) Holzschuh	1,5	561	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
562	—	—	2	Pack	Holzschuhe —	10	562	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
563	—	—	2	„	Holzschuhe —	—	563	Kettwig	„	
564	—	—	1	—	Holzmodell —	8	564	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
565	—	—	1	—	Holzstössel, grün —	1,5	565	Schopfheim	Badische Stsb.	
566	—	—	1	Kolli	Holztheil —	2	566	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
567	—	—	1	—	Holzverschlag, leer	19	567	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
568	—	—	1	Korb	Holzwelle —	7,5	568	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
569	—	—	1	Sack	gerösteter Kaffee —	10	569	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
570	—	—	1	„	Kaffee —	26,5	570	Duisburg	K. E.-D. Essen	
571	—	—	1	„	Kaffee —	11,5	571	Altend.-Essen Süd	„	
572	—	—	1	„	Kaffee —	55	572	Neumühl	„	
573	—	—	1	„	Kartoffeln u. Brennholz	47	573	Camen	„	
574	—	—	1	„	Kartoffeln —	86	574	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
575	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	575	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
576	—	—	1	Kollo	2 Kehlleisten —	16	576	Leipzig II	Sächsische Stsb.	4 m lang,
577	—	—	2	—	Ketten —	—	577	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	3,90 „ „
578	—	—	1	—	eis. Kinderschlitten (2 sitzig)	16	578	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
579	—	—	1	Stück	Kinderspielwagen —	—	579	Minden	„	
580	—	—	2	—	Kinderstühlchen —	3,5	580	Heidelberg	Badische Stsb.	
581	—	—	1	—	Kinderwagen —	16	581	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
582	—	—	1	Kiste	? —	21	582	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
583	—	—	1	„	leer —	5	583	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
584	—	—	2	Kisten	Käse —	10	584	Schlettstadt	Reichsbahn	
585	—	—	1	Kiste	leer —	25	585	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
586	—	—	1	„	leer —	3	586	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
587	—	—	31	Kisten	leer —	—	587	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
588	—	—	1	Pappschachtel	1 blauseidenes und 1 weisses Kleid	2	588	Gep.-Abf. Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
589	—	—	1	Sack	alte Kleider, Wäsche und Stiefel	41	589	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
590	—	—	1	Korb	Kleider —	29	590	Gep.-Abf. Dortmund	K. E.-D. Essen	
591	—	—	1	Kiste	Kleider und Geschirr	31	591	Bretten	Badische Stsb.	
592	—	—	1	„	Kleidungsstücke —	103	592	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
593	—	—	1	Sack	Kleidungsstücke —	5,5	593	Utrecht Eilgutabfertigung	Niederl. Centralb.	
594	—	—	1	brauner Koffer mit Segeltuchüberzug	Kleidungsstücke, 3 Gebetbücher, 1 Stempel, 1 Pinsel	20	594	Danzig H.	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
595	—	—	1	Ladung	Kleinschlag —	—	595	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	Wagen Hn. 24236.
596	—	—	1	Bund	Knierohre —	9	596	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
597	—	—	1	Ladung	Kohlen —	—	597	Schalke	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 64734.
598	—	—	1	„	Kohlen —	—	598	Dorstfeld	„	Wagen Essen 46243.
599	—	—	1	Korb	leer —	3	599	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
600	—	—	1	„	leer —	1	600	Finstingen	Reichsbahn	
601	—	—	1	„	leer —	4	601	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
602	—	—	1	—	Waschkübel —	8	602			
603	—	—	1	Bund	Körbe, neue —	13	603	Mannheim	Badische Stsb.	
604	—	—	1	Pack	12 neue leere Körbe	20,5	604	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
605	—	—	2	—	gusseis. Kränze —	46	605	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
606	—	—	1	Korb	Pfeffernüsse —	20	606			
607	—	—	1	Sack	Wäsche —	15	607			
608	—	—	1	Bd.	2 Kreissägen —	—	608	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
609	—	—	1	Kollo	2 Kreissägen —	11	609	„	„	
610	—	—	3	Stück	eis. Kreuzhacken ohne Stiel	8	610	Witzenhausen	K. E.-D. Cassel	
611	—	—	1	Sack	Kümmel —	25	611	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
612	—	—	1	Korb	1 Fl. Lack —	11	612	Utrecht Eilgutabfertigung	Niederl. Centralb.	
613	—	—	2	—	Latirbäume —	—	613	Oldenburg	G. E.-D. Oldenburg	
614	—	—	1	—	abgebrochenes Stück Laufschiene	11	614	Dissen-Rothenfelde	K. E.-D. Münster	75 cm lg.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
615	—	—	1	Bürde	Leder —	46	615	Hainholz	K. E.-D. Hanner	
616	—	—	1	Ballen	Leisten zu Bilderrahmen	33	616	Osterode O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
617	—	—	1	Kiste	Manometer —	13,5	617	Dresden=A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
618	—	—	1	„	Margarinebutter —	10	618	Baarn	Niederl. Centralb.	
619	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	10	619	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
620	—	—	1	—	Maschinentheil —	14	620	Eggenfelden	Bayerische Stsb.	
621	—	—	1	—	eiserner Maschinentheil mit Hebel	25	621	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
622	—	—	1	Bund	Medizinflaschen —	2	622	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
623	—	—	1	Pack	Messingrohre —	48	623	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
624	—	—	3	Kolli	Milchsiebe —	2	624	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
625	—	—	1	Korb	eis. Muffen —	30	625	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	
626	—	—	1	—	Notenständer —	0,5	626	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
627	—	—	1	Sack	Ocker —	34	627	Schwetz	K. D.-D. Danzig	
628	—	—	1	Blechflasche	Oel —	14,5	628	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
629	—	—	1	—	alter Ofen —	13	629	Hamm	K. E.-D. Essen	
630	—	—	1	—	Ofenfuss —	—	630	Barmen=Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
631	—	—	3	—	Ofenfüsse, eis. —	1	631	Karlsruhe	Badische Stsb.	
632	—	—	1	—	Ofenknie —	1	632	Posen	K. E.-D. Posen	
633	—	—	20	Stück	Ofenringe —	12	633	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
634	—	—	1	Bund	Ofenringe —	15	634	Schwandorf	Bayerische Stsb.	
635	—	—	1	„	Ofenroste —	9	635	Oeventrop	K. E.-D. Cassel	
636	—	—	5	—	Ofentheile —	1,5	636	Karlsruhe	Badische Stsb.	
637	—	—	1	Bund	Ofentheile —	0,5	637	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
638	—	58	4	„	Ofenthüren —	35	638	Posen	K. E.-D. Posen	
639	—	—	1	Bll.	Papier —	50	639	Eilg. Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
640	—	—	1	Petroleumfass	leer —	—	640	Vehrte	K. E.-D. Münster	am 13./12. 00 auf Strecke Behn-Vehrte gefunden.
641	—	—	1	Ballen	lebende Pflanzen (Rosenwildlinge)	55	641	Gr.=Rhüden	Braunschweig. Landes-E.	
642	—	—	1	Blechbüchse	eingem. Pflaumen —	5	642	Altend.=Essen Süd	K. E.-D. Essen	
643	—	—	1	Bund	Pflugtheile —	115	643	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
644	—	—	12	„	Piassavabesen ohne Stiele	60	644	Berlin Ahg. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
645	—	—	1	—	Plattform mit Rädern	—	645	Hoerde	K. E.-D. Essen	
646	—	—	1	—	Viehgitter (Privat-) (10 Latten brt.)	—	646	Nilbau	K. E.-D. Posen	
647	—	—	2	—	Puppensportwagen —	4	647	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
648	—	—	2	Stück	Putzbretter —	3	648	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
649	—	—	1	—	Rahmen, gusseis. —	3	649	Heidelberg	Badische Stsb.	Herdtheil.
650	—	—	1	Pack	2 Riemenscheiben —	10	650	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
651	—	—	1	Ladung	Roheisen —	—	651	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	Wagen: Brsl. 30287.
652	—	—	1	Kollo	Rohr —	12	652	Luxemburg	Wilh.-Luxemburg	
653	—	—	1	—	gusseisernes Rohr —	350	653	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
654	—	—	1	—	eis. Rohr, 56 cm lang, 7,5 cm Durchmesser	—	654	Riestedt	K. E.-D. Cassel	
655	—	—	1	—	Sessel mit Rohrsitz und Lehne	—	655	Altenbeken	„	
656	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle —	10	656	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
657	—	—	14	—	Roststäbe —	280	657	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
658	—	—	1	Stück	Rothguss —	1	658	Barmen=Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
659	—	—	1	„	Schneidemesser —	7	659			
660	—	—	1	Blechflasche	ansch. Rüböl —	56	660	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
661	—	—	4	Stangen	Rundeisen, je 4 m lang	—	661	Driburg	K. E.-D. Cassel	
662	—	—	3	Bund	Rundeisen —	167	662	Hayingen	Reichsbahn	
663	—	—	5	Stangen	Rundeisen —	330	663	Spandau	K. E.-D. Berlin	
664	—	—	1	Bund	Rundstahl —	100	664	Emmerich	K. E.-D. Essen	
665	—	—	2	Pack	leere Säcke —	36	665	Herzberg a/H.	K. E.-D. Cassel	
666	—	—	2	„	Säcke —	40	666	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
667	—	—	1	„	Säcke —	12	667	„	„	
668	—	—	1	„	Säcke (leer) —	20	668	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
669	—	—	2	„	leere Säcke —	38	669	Posen	K. E.-D. Posen	
670	—	—	1	„	leere Säcke —	38	670	„	„	
671	—	—	1	„	l. Säcke —	6	671	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
672	—	—	1	„	10 leere Säcke —	6	672	„	„	
673	—	—	1	„	gebr. Säcke —	34	673	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	
674	—	—	2	Säcke	Säcke, leer —	40	674	Bammenthal	Badische Stsb.	
675	—	—	1	Sack	Salz —	50	675	Gütersloh	K. D.-E. Hannover	
676	—	—	1	„	Schienennägel —	100	676	Wanne	K. E.-D. Essen	
677	—	—	1	Korb	5 frische Schinken —	44	677	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
678	—	—	1	Sack	Schnittergut (1 Deckbett, 1 Paar Schuhleisten, 2 P. Stiefel, abgetragene Kleider, 1 Hammer, 1 Zange)	36	678	Gruppe	K. E.-D. Danzig	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
679	—	—	1	Ballen	Schuhwaaren	62	679	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
680	—	—	1	Tafel	Schwarzblech	—	680	Zella St. Bl.	K. E.-D. Erfurt	
681	—	—	18	—	hölz. Schwellen	—	681	Hamm	K. E.-D. Essen	
682	—	—	1	Ballen	Schuhmacherartikel	16	682	Breslau M/F.	E. E.-D. Breslau	
683	—	—	1	—	Seifenfass, leer	5	683	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
684	—	—	1	Ballen	Speck	58	684	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
685	—	—	2	Papp-karton	Spielwaaren (kl. Schiffe)	—	685	Spandau	K. E.-D. Berlin	
686	—	—	1	—	Spritfass, leer	35	686	Berlin H. u. L.	„	
687	—	—	1	Bund	Stahl	55	687	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
688	—	—	1	Stab	Stahl	9	688	Ohligs	„	
689	—	—	1	Bund	Flacheisen	29	689	Ohligs	„	
690	—	—	4	Stück	Stahl	12	690	Wald	„	
691	—	—	1	—	Stuhl mit Patentsitz	5	691	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
692	—	—	1	Bd.	Stahl	6,5	692	Altona	K. E.-D. Altona	
693	—	—	1	Stange	Stahl	?	693	St. Ludwig	Reichsbahn	
694	—	—	6	Stäbe	Stahl	14,5	694	Luxemburg	Wilhelm Luxemburg	
695	—	—	1	Kollo	Stahlguss	14	695	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
696	—	—	1	—	Stahlreifen	?	696	Beuthen R. O. U.	K. E.-D. Kattowitz	
697	—	—	1	—	Stahlrohr	24	697	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
698	—	—	1	—	eiserne Stange	12	698	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
699	—	—	1	Kollo	Roheisen	23	699	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
700	—	—	1	—	vierfache eis. Stufenriemscheibe	—	700	Barmen=Unterbarmen	„	
701	—	—	1	Pack	2 dunkelbraune Stühle	8	701	Langenberg	„	
702	—	—	1	Korb	Tabak	27	702	Siegen	„	
703	—	—	1	Partie	Telegraphendraht	144	703	Chemnitz	Sächs. Stsb.	
704	—	—	1	Ballen	Teppich	10	704	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
705	—	—	1	—	Tisch	20	705	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
706	—	—	1	—	Tisch	—	706	Essen H. B.	„	
707	—	—	1	Lattengestell	Tisch mit 4 Beinen	32	707	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
708	—	—	2	—	Tische	39	708	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
709	—	—	1	—	hölz. Schrank oder Tischaufsatz	—	709	Wesel	„	
710	—	—	1	Ballen	vermuthlich Tischfüsse	23	710	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
711	—	—	1	—	Tischplatte	11	711	Recklingh.=Bruch	K. E.-D. Essen	
712	—	—	2	-	eiserne Träger	130	712	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	roth angestrichen.
713	—	—	1	—	Treppenleiter	14	713	Speldorf	K. E.-D. Essen	
714	—	—	1	—	hölzerne Unterlage	67	714	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
715	—	—	1060	—	Unterlagsplatten	?	715	Chorzow	K. E.-D. Kattowitz	
716	—	—	1	Pack	eis. Verzierungen	8	716	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
717	—	—	40	Stück	kl. Vorleger	—	717	Altona	K. E.-D. Altona	
718	—	—	1	—	hölz. Waagegestell	20	718	Leipzig I	Sächs. Stsb.	
719	—	—	2	—	eis. Waschtischständer	5	719	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
720	—	—	1	Korb	Wäsche	25	720	Gep.-Abf. Carnap	K. E.-D. Essen	
721	—	—	1	„	Weihnachtsgeschenke	—	721	Aplerbeck	„	
722	—	—	1	Kollo	Weissblechtafeln	3	722	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
723	—	—	1	Fass	Wein	262	723	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
724	—	—	1	Bund	Winkeleisen	50	724	Luxemburg	Wilhelm Luxemburg	
725	—	—	1	Stange	Flacheisen	13	725	Luxemburg	Wilhelm Luxemburg	
726	—	—	1	Ballen	Wollgarn	30	726	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	
727	—	—	1	Kollo	Wurstspeilen	7	727	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
728	—	—	1	—	Zinkdach von einem Wagen	?	728	Lemberg	Reichsbahn	
729	—	—	1	—	Zinkplatte	10	729	Dahlhausen (Rhr.	K. E.-D. Essen	
730	—	—	1	Kiste	Zuckerwaaren	5	730	Osnabrück Hn.	K. E.-D. Münster	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	—	1	—	Gussstück	2	1	Cöln Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
2	A K	3732	1	Fass	leer	750	2	Coblenz Rh.	„	
3	B	3605	1	Kiste	Käse	43	3	Cöln=Deutz	„	
4	B S	—	1	Sack	Nüsse	48	4	Cöln=Gereon	„	
5	F	1769	1	„	Kaffee	25	5	„	„	
6	F S	2139	1	Ballen	Leder	48	6	„	„	
7	F S V	487	1	Kiste	leere neue Blechbüchsen	55	7	Uerdingen	„	
8	G B R	8024	1	„	Seife	28	8	Cöln=Gereon	„	
9	G G	100	1	Pack	Papier	18	9	„	„	
10	G H	3513	1	Kiste	gefüllt	127	10	Cöln=Bonnthor	„	
11	G H	3514	1	„	Eisenwaaren	128	11	Cöln=Gereon	„	
12	G L L	803	1	„	leer	8	12	Cöln=Bonnthor	„	
13	G L	12412	1	„	leer	7	13	Cöln=Gereon	„	
14	G W	3650	1	Ballen	?	—	14	Kaldenkirchen	„	
15	H H	12342	1	Kiste	leer	9	15	Cöln=Deutz	„	
16	H M	313	1	„	Schuhnägel	101	16	Aachen	„	
17	H N	951	1	Fass	leer	38	17	Osterath	„	
18	H S	10888	1	Ballen	Damenstoffe	20	18	Cöln=Gereon	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter										
19	K	1030	1	Kiste	Kolonialwaaren	—	19	19	Liblar	K. E.-D. Cöln	
20	L C	8516/15	2	Kisten	gefüllt	—	124	20	Cöln-Bonnthor	„	
21	L M	8144	1	Kiste	?	—	—	21	Dalheim	„	
22	P R	6828	1		Messinglager	—	36	22	Cöln-Gereon	„	
23	P J	196	1	Fass	leer	—	6	23	Cöln Deutz	„	
24	S M	118	1	„	leer	—	60	24	Cöln-Gereon	„	
25	S N	8800	1	„	leer	—	977	25	Coblenz Rh.	„	
26	S W	20	1	Ballen	Garn	—	42	26	Cöln-Gereon	„	
27	T H	15276	1	Kiste	leer	—	17	27	Aachen	„	
28	Adr.	—	1	„	Küchengeräthe	—	3	28	Cöln-Gereon	„	
29	Adr.	—	1	Sack	Haare	—	5	29	Euskirchen	„	
30	Adr.	—	1	Ballen	Haare	—	93	30	Neuss	„	
31	Firma	—	1	—	Privatdecke	—	—	31	Aldenkerk	„	
32	—	107	1		Ofenrohr	—	10	32	Aachen	„	
33	—	478	1	Koffer	versch.	—	—	33	Cöln H.	„	
34	—	—	1	—	Achse mit 2 Rädern	—	—	34	Engers	„	
35	—	—	1	—	Bufferfeder	—	—	35	Kaldenkirchen	„	
36	(Attila)	—	1	—	Fahrrad	—	—	36	Cöln H.	„	
37	—	—	1	Körbchen	Feigen	—	—	37	Goch	„	
38	—	—	1	—	Ofenrohr	—	—	38	Cöln H.	„	
39	—	—	1	Tafel	Zinkblech	—	8	39	Wickrath	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 6. | 19. Januar 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Zur Wirthschaftlichkeit der Pariser Stadtbahn.

In Nr. 99 Jahrg. 1900 d. Ztg. ist durch Mittheilung des Betriebsergebnisses der Centrallondonbahn ein Beitrag zur Wirthschaftlichkeit eines städtischen Schnellverkehrsmittels geliefert worden, das mit Recht als Muster dafür angeführt wird, wie städtische Schnellbahnen eingerichtet und betrieben werden müssen. Sie zeigt, wie man allen an solche Schnellbahn geknüpften Interessen in gleicher Weise gerecht werden kann, wenn gesunde verkehrspolitische Grundsätze die Aufgabe beherrschen. In jener Mittheilung ist auch auf die Pariser Stadtbahn oder vielmehr den bis jetzt eröffneten Theil derselben Bezug genommen worden, ohne dass damals allerdings die Verkehrszahlen mitgetheilt wurden. Inzwischen konnten auch diese Zahlen beschafft werden, mit Ausnahme der ersten drei Wochen des Betriebes. Diese Unvollständigkeit ist indessen ohne jede Bedeutung, da die Betriebsführung in der ersten Zeit mit wesentlichen Mängeln behaftet war. Am 19. Juli v. J. wurde die Stammlinie in Betrieb gesetzt, aber nur mit acht Stationen, nämlich der Anfangsstation Vincennes, den Zwischenstationen Nation, Lyon, Bastille, Hôtel de Ville, Palais Royal, Champs Elysées (Ausstellung) und der Endstation Porte Maillot. Die übrigen Zwischenstationen, zehn an der Zahl, wurden erst später dem Betriebe eingefügt. Die Züge fuhren ferner anfänglich nur alle zehn Minuten, erst nach und nach wurden mehr Züge eingeschoben, aber die geplante schliessliche Zugfolge von zwei Minuten ist auch heute noch nicht erreicht. Die Länge der am 19. Juli v. J. eröffneten Stammlinie der Stadtbahn zwischen Porte Maillot und Vincennes beträgt 10,6 km, fast genau entsprechend der Ausdehnung der Berliner elektrischen Hochbahn (10,4 km) und der Centrallondonbahn (10,5 km). Am 2. Oktober v. J. ist indessen in Paris noch eine kurze Seitenlinie von der Place de l'Etoile nach dem Trocadéro (1,56 km) und am 13. Dezember v. J. noch eine solche von der Place de l'Etoile nach der Porte Dauphine (1,83 m) hinzugetreten, so dass sich jetzt rund 14 km in Betrieb befinden. Jene Uebereinstimmung in den Bahnlängen — ungerechnet die nachträglich eröffneten Seitenlinien der Pariser Stadtbahn — und der Umstand, dass die Pariser und die Londoner Bahn fast genau gleichzeitig eröffnet worden sind — letztere nahm am 30. Juli v. J. den Betrieb auf —, erleichtert sehr die Vergleichung ihrer Ergebnisse.

Wie sich der Verkehr der Londoner Bahn gleich zu Anfang überraschend entwickelt hat, so hat auch die Pariser Bahn über alle Maassen die Erwartungen übertroffen; namentlich ist sie auch über die Ausstellung hinaus zu anfänglich ganz ungeahnten Ziffern gelangt. Man tadelt die Verwaltung, dass nicht mehr Verkehrsmittel für die fahrlustige Menschenmenge vorhanden sind, während es sonst häufig genug an Fahrgästen für die Betriebsmittel mangelt. Die Züge fahren mit vier Wagen, aber wenn man sechs, selbst acht Wagen einstelle, so würden sie alle voll sein, sagt man. Man hat sich jetzt entschlossen, die Länge der Züge zu verdoppeln.

Dass in den ersten Tagen des Betriebes der Verkehr im Durchschnitt nicht über 45 000 Fahrgäste hinausging, liegt daran, dass zu wenig Beförderungsgelegenheiten vorhanden waren; zeitweise mussten die Stationen, welche sich im Betriebe befanden, gegen den Zudrang abgesperrt werden. In den ersten drei Tagen waren sechs Züge 11 Stunden lang im Dienst, am

vierten Betriebstage verkehrten neun Züge 15 Stunden lang, dann aber wieder nur 6 Züge; erst gegen Ende August fuhr man mit 12 Zügen während 15 Stunden. Auf das Zugkilometer — die Züge bestanden aus einem Triebwagen und zwei Beiwagen von zusammen 100 Sitzplätzen — kamen im Durchschnitt der ersten drei Tage 2,98 *M.* Einnahme; im Monat Dezember bei vier Wagen auf den Zug waren es 2,2 *M.*, wenn die Zahl richtig angegeben ist. Auf die einfache Fahrt von einem zum anderen Endpunkt führte der Zug anfänglich 218 Personen, entsprechend einer 2,18 fachen Ausnutzung der Plätze, wenn die Platzfahrt für die ganze Länge als Einheit genommen wird, wie die Pariser Verkehrsstatistik abweichend von sonstiger Gepflogenheit zu rechnen pflegt. Späterhin ist durch den Hinzutritt der weiteren Zwischenstationen die Platzausnutzung günstiger geworden, da die Länge der einzelnen Reise sich verkürzte, die, wie man geschätzt hat, nicht mehr als rund 4 km zur Zeit beträgt. Der Betrieb der ersten drei Tage ergab für die einzelnen Stationen die folgenden Personenziffern: Vincennes 15 995, Nation 10 338, Lyon 10 894, Bastille 16 817, Hôtel de Ville 16 311, Palais Royal 23 682, Champs Elysées (Ausstellung) 13 009 und Porte Maillot 27 745 Personen, d. i. für die drei Tage zusammen 134 791 Personen oder für jeden der drei Tage 44 930 Personen. Die Ausstellung lieferte, wie man sieht, nur einen geringfügigen Antheil des Verkehrs und auch späterhin ist dieser Antheil nicht übertrieben gross gewesen, wie man aus der nachfolgenden Zusammenstellung sofort ersehen kann, die den Verkehr der Pariser Stadtbahn vom 12. August v. J. bis zum Jahresschluss wochenweise angibt, genau so, wie es in Nr. 99 des vorigen Jahrgangs d. Ztg. für die Centrallondonbahn durchgeführt ist. Besserer Vergleichung halber sind die Centrallondonbahnziffern in der Fortführung bis zum Jahresschluss im folgenden nochmals wiederholt. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Pariser Tabelle den Verkehr der nachträglich eröffneten, von der Place de l'Etoile ausgehenden beiden Seitenlinien mit enthält. Bei der Berechnung der Durchschnitte sind der Einfachheit wegen angefangene Wochen voll gerechnet, obwohl das Ergebniss dadurch etwas beeinträchtigt wird.

Verkehr der Pariser Stadtbahn im Jahre 1900.

Betriebswoche	Wocheneinnahme *M.*	Tageseinnahme *M.*	im Tagesdurchschnitt beförderte Personen	Bemerkungen
5. endigend am 18. Aug.	41 549	5 935	44 545	
6. „ „ 25. „	50 350	7 193	54 374	
7. „ „ 1. Sept.	61 575	8 796	66 034	
8. „ „ 8. „	77 217	11 031	82 011	
9. „ „ 15. „	88 219	12 603	93 684	
10. „ „ 22. „	99 044	14 149	105 249	Eröffnung der Seitenlinie nach dem Trocadéro am 2. Okt.
11. „ „ 29. „	105 302	15 043	111 362	
12. „ „ 6. Okt.	110 342	15 763	115 619	
13. „ „ 13. „	120 111	17 159	125 279	
14. „ „ 20. „	115 292	16 470	120 147	
15. „ „ 27. „	106 747	15 249	111 408	
16. „ „ 3. Nov.	114 570	16 367	120 302	
17. „ „ 10. „	121 832	17 405	127 402	Schluss der Ausstellung am 12. Nov.
18. „ „ 17. „	104 989	14 998	109 638	
19. „ „ 24. „	93 732	13 390	98 387	
20. „ „ 1. Dez.	102 642	14 663	108 077	
21. „ „ 8. „	104 138	14 877	109 342	Eröffnung der Seitenlinie nach der Porte Dauphine am 13. Dez.
22. „ „ 15. „	109 147	15 592	114 122	
23. „ „ 22. „	117 087	16 727	121 836	
24. „ „ 29. „	123 057	17 579	128 788	
25. die beiden Tage des 30. und 31. Dezember	—	17 702	131 666	
im Tagesdurchschnitt seit der 18. Woche (Ausstellungsschluss) rund	—	1/8 × 125 528 = 15 691	1/8 × 921 856 = 115 232	

Verkehr der Centrallondonbahn im Jahre 1900

Betriebswoche	Wocheneinnahme *M.*	Tageseinnahme *M.*	entsprechend einer täglichen Personenzahl von (bei 2 d. = $16^2/_3$ ₰ Fahrpreis)
1. endigend am 4. Aug. (6 Tage)	88 189	14 698	88 188
2. endigend am 11. Aug.	102 856	14 694	88 164
3. „ „ 18. „	93 411	13 345	80 070
4. „ „ 25. „	89 454	12 780	76 680
5. „ „ 1. Sept.	91 779	13 111	78 666
6. „ „ 8. „	94 798	13 542	81 252
7. „ „ 15. „	98 593	14 085	84 410
8. „ „ 22. „	99 776	14 254	85 524
9. „ „ 29. „	106 243	15 178	91 068
10. „ „ 6. Okt.	—	rd. 15 400	92 400
11. „ „ 13. „	—	„ 15 700	94 200
12. „ „ 20. „	111 486	15 927	95 562
13. „ „ 27. „	124 480	17 783	106 698
14. „ „ 3. Nov.	133 905	19 130	114 780
15. „ „ 10. „	116 360	16 623	99 738
16. „ „ 17. „	110 282	15 755	94 530
17. „ „ 24. „	117 402	16 772	100 632
18. „ „ 1. Dez.	117 626	16 804	100 824
19. „ „ 8. „	117 096	16 727	100 362
20. „ „ 15. „	122 522	17 503	105 020
21. „ „ 22. „	125 154	17 879	107 275
22. „ „ 29. „	100 184	14 312	85 872
23. die beiden Tage des 30. und 31. Dez. rund	—	„ 14 000	85 000
im Tagesdurchschnitt seit Beginn des Betriebes rund . . .	—	1/23 × 356 002 = 15 480	1/23 × 2 136 915 = 92 910
desgleichen seit der 16. Woche (Schluss der Pariser Weltausstellung)	—	1/8 × 129 752	1/8 × 779 515 = 97 440

Was die Pariser Stadtbahn betrifft, so steht der Durchschnitt der fünften Betriebswoche, wie die Zusammenstellung erkennen lässt, hinsichtlich der beförderten Personenzahl noch etwas hinter dem Verkehr der ersten Tage zurück, dann beginnt aber eine starke Entwickelung, die bis zum Ende der Ausstellung — mit einigen Schwankungen gegen den Schluss derselben — anhält, sodann nach einem kleinen Abfall wieder aufsteigt, soweit die vorhandenen Betriebsmittel eine Steigerung überhaupt ermöglichen. Für den Zeitraum nach der Ausstellung, der für die Betrachtung der Wirthschaftlichkeit der Bahn allein in Betracht kommen kann, würde sich im Durchschnitt die beförderte tägliche Personenzahl auf rund 115 000 stellen. Wenn man aber den Einfluss der beiden am 2. Oktober und 13. Dezember v. J. eröffneten kurzen Seitenlinien berücksichtigt, muss man, um den Verkehr der Stammlinie zu erhalten, einen Abzug machen. Wie gross derselbe zu wählen ist, kann aus den folgenden Angaben ermittelt werden:

Monat	Einnahme auf der Stammlinie	Einnahme auf der Seitenlinie nach dem Trocadéro	zusammen
	ℳ	ℳ	ℳ
Juli	71 684	—	71 684
August	226 331	—	226 331
September	396 440	—	396 440
Oktober	462 639	35 464	498 103
November	428 669	30 741	459 410
Dezember	469 677	26 268	495 945
	2 055 440	92 473	2 147 913

Den Einfluss der Seitenlinie nach der Porte Dauphine auf das Gesammtergebniss der Stammlinie kann man vernachlässigen. Der Einfluss der Trocadéro-Seitenlinie beträgt nach vorstehender Zusammenstellung nur 4,3 % des Ganzen. Der Tagesverkehr auf der Stammlinie Porte Maillot-Vincennes ist nach Schluss der Ausstellung hiernach auf mindestens 110 000 Personen zu veranschlagen. Bei der Centrallondonbahn stellt sich der ganze Verkehrsdurchschnitt des abgelaufenen Jahres auf 92 910 Personen täglich, dagegen auf rund 97 440 Personen für den bei der Pariser Stadtbahn betrachteten Zeitraum nach der Ausstellung. Die Pariser Stadtbahn hat also bereits die Centrallondonbahn nicht unerheblich übertroffen. Die Verkehrsabnahme bei letzterer vor dem Jahresschluss hat seinen Grund darin, dass der Feiertagsverkehr in England sehr gering ist, zumal um die Weihnachtszeit. Die vorstehenden Zahlen sind gleichbedeutend mit einem Jahresverkehre von rund 40 000 000 Personen auf der Stammlinie der Pariser Stadtbahn und von 33 500 000 auf der Centrallondonbahn, wohlbemerkt nach den thatsächlichen Ergebnissen des Betriebes seit dem Schluss der Pariser Ausstellung, für den Jahreszeitraum also vom 12. November 1900 bis 12. November 1901. In Wirklichkeit werden die Zahlen grösser ausfallen, da die Verkehrssteigerung unaufhaltsam fortschreitet. Auf das Bahnkilometer berechnet, entsprechen dem angeführten Gesammtpersonenverkehre rund 4 000 000 Personen im Jahre auf das Bahnkilometer der Stammlinie der Pariser Stadtbahn und rund $3^1/_3$ Millionen im Jahre auf das Bahnkilometer der Centrallondonbahn. Bis Ende 1900 sind gefahren worden auf der Pariser Stadtbahn in ihrer ganzen Ausdehnung 1 990 849 Fahrgäste in der I. Klasse, 12 124 453 Fahrgäste in der II. Klasse, 1 769 758 Personen auf Rückfahrkarten und 5 466 Personen auf Sammelkarten und andere, zusammen 15 890 526 oder rund 16 000 000 Personen mit einer Roheinnahme von 2 155 650 ℳ. Der Verkehr der Centrallondonbahn bis Ende 1900 betrug rund 14 500 000 Personen, nicht ganz so viel, wie auf der Stammlinie der Pariser Stadtbahn, wenn man für diese von jenen 16 000 000 4 bis 5 %, welche auf die Seitenlinien entfallen, in Abzug bringt. Wenn auf die einzelne Fahrt in Paris nur rund $13^2/_3$ ₰ erzielt wurden gegen $16^2/_3$ ₰ in London, so ist dafür auch der durchschnittliche Reiseweg in Paris kleiner, denn während in London der Schwerpunkt des Verkehres am östlichen Ende der Bahn liegt, befindet er sich in Paris im mittleren Theil. Die Verhältnisse der Berliner elektrischen Stadtbahn liegen in letzterer Beziehung ähnlich wie in Paris; sie dürfte auch auf etwa den Pariser Durchschnittsfahrpreis kommen. Entsprechend der obigen Personenziffer muss sich die jährliche Einnahme auf das Bahnkilometer bei der Stammlinie der Pariser Stadtbahn auf etwa 5 500 000 ℳ, bei der Londoner Bahn auf mindestens 5 500 000 ℳ stellen und zwar für eine einjährige Betriebszeit vom Schluss der Pariser Ausstellung ab. Man wird nicht sagen können, dass diese Schätzung, die auf den wirklichen Ergebnissen des Betriebes, und noch dazu denen der unterdurchschnittlichen Verkehrsmonate beruht, übertrieben sei. Die Pariser Stadtbahn dürfte sich mit der Zeit hinsichtlich des Verkehres noch günstiger ausgestalten, als die Londoner Bahn, da der Verkehr der letzteren, wie wir wissen, sich in einzelnen Verkehrsstunden scharf verdichtet, während er sich in Paris etwas gleichmässiger über die Tagesstunden vertheilt, wie dies ja auch in Berlin der Fall ist.

Ueber die Kosten der bisher eröffneten Strecke der Pariser Stadtbahn theilt „Génie Civil“ mit, dass die Kosten des Bahnkörpers, der der Stadt Paris gehört, sich auf 29 550 000 ℳ für 13,96 km stellen; das Kilometer kostet also 2 117 000 ℳ. Die ganze übrige Ausrüstung, welche die Gesellschaft stellte, kostete nach einer Mittheilung der Gesellschaft für die Hauptlinie mit den beiden Zweiglinien, einschliessend die Betriebsmittel, das Kraftwerk am Quai de la Rapée und die Unterstation an der Place de l'Etoile zusammen 19 200 000 ℳ, auf das Kilometer also 1 370 000 ℳ. Das macht zusammen rund 3 500 000 ℳ auf das Kilometer. Das Kraftwerk ist allerdings weit über den Bedarf der Stammlinie gebaut. Die Londoner Bahn ist viel theurer, da für sie rund 3 750 000 £ oder 75 000 000 ℳ aufgewendet worden sind. Auf das Kilometer sind danach über 7 000 000 ℳ für sie aufgewendet.

Nach soeben eingegangenen Mittheilungen stellen sich in Paris die reinen Betriebskosten gegenwärtig auf 41 bis 42 % der Roheinnahme. Dies ist niedrig und man wird wohl erst die weitere Entwickelung des Unternehmens abwarten müssen, ehe man zu einer feststehenden Ziffer gelangt sein wird. Aber die Verwaltung gibt bekannt, dass sie den Betriebskoeffizienten noch auf 37 % herunterzubringen hofft. Ferner ist bekannt geworden, dass die Gesellschaft auf das bisher eingezahlte Kapital von 25 000 000 Fr. aus dem Betriebsergebniss bis zum Schluss des vorigen Jahres, also für den Betriebszeitraum von 5 Monaten 3 % Dividende zahlen will. Der Ueberschuss bis Ende 1900 ist dabei einschliesslich der Zinseinnahmen zu 720 000 ℳ angegeben. Es ist bekannt, dass die Gesellschaft von der Roheinnahme der I. Klasse 40 % und von der der II. Klasse 33 % an die Stadt abführen muss, die ihr ja den Bahnkörper gestellt hat, ähnlich wie es jetzt die Stadt Newyork durchführt.

Streckenblockung auf amerikanischen Bahnen.

(Schluss aus Nr. 5.)

Den grössten Ausgabeposten für diese Form des Blockdienstes auf den amerikanischen Bahnen bilden die persönlichen Ausgaben, die Löhne der Wärter und Aufseher. Auf denjenigen Blockstationen, wo Weichen nicht zu bedienen sind, ist die tägliche Dienstzeit der Wärter an sieben Tagen der Woche eine 12 stündige, der Monatslohn beläuft sich auf 225 bis 275 Fr. Feste Ruhetage scheinen nicht vorgesehen zu sein. Bei weniger einfachen Verhältnissen mit Bedienung einer grösseren Anzahl von Weichen ist der tägliche Dienst nur ein achtstündiger und der Monatslohn beträgt 250 bis 350 Fr. Die Aufseher haben die Gangbarkeit der Apparate und Signale zu überwachen.

Die wichtigsten Eisenbahnen, welche das Blocksystem der Pensylvaniabahn angenommen haben, sind die Newyork Central und Hudson River-, die Erie-, die Chicago-, Burlington- und Quincy- sowie die West Shorebahn, welche dem Netze der Newyork Central einverleibt ist.

Letztere hat zuerst von der Elektrizität zwecks unmittelbarer Einwirkung auf die Signale von einem Wärterposten zum anderen Gebrauch gemacht.

Die West Shorebahn weist geringeren Verkehr und daher einfachere Verhältnisse auf. Die Blockvorschriften stimmen im allgemeinen mit denen der Pensylvaniabahn überein; nur wird die bedingte Fahrt nicht durch Signalstellung, sondern durch schriftliche Mittheilung des Blockwärters an den Lokomotivführer und Zugführer, dass die vorliegende Blockstrecke besetzt ist, zugelassen. Wenn ein Zug in ein nicht unter Aufsicht und Bedienung des Blockwärters stehendes Ueberholungsgleis einfahren soll, so theilt der Zugführer dem Wärter diejenigen Züge mit, welche er vorüberlassen wird, bevor der eigene Zug weiterfährt.

Die West Shorebahn hat seit Eröffnung des Betriebes im Jahre 1883 sich des Blocksystems nach den obigen Grundsätzen bedient; auf der Eriebahn ist dasselbe erst seit 1887 in Anwendung und nur auf der belebteren Strecke dieser Bahn von Jersey City nach Turners (74 km lang) sind elektrische Blockwerke mit Fernwirkung auf die Signale in Anwendung, im übrigen hat auch diese Bahn Streckenblockung mittelst des Telegraphen unter weitgehender Benutzung der zwar einfacheren, aber auch weniger zuverlässigen Klingelzeichen für die häufiger vorkommenden Mittheilungen. Es bedeuten z. B.:

1 Zeichen: Das voraufgegangene Zeichen ist nicht verstanden.
2 „ Ja.
3 „ Ist die Blockstrecke frei?
4 „ Ein Zug ist in den Block eingefahren.
5 „ Der Block ist nicht frei.
2 und 1 Zeichen: Nein usw. bis 9 Zeichen: Der Zug hat kein Schlusssignal, halten Sie denselben an.

Nach unserem Gefühl wird bei einer so weitgehenden Häufung von Zeichen die Möglichkeit von Missverständnissen um so mehr gegeben, als nicht nur die Zahl, sondern auch die Gruppirung der Zeichen maassgebend ist, wie wir oben z. B. bei 3 Zeichen und bei 2 und 1 Zeichen sehen.

Die Einrichtungen für die Benutzung der Klingelzeichen sind etwa ebenso kostspielig, wie diejenigen für Morsetelegraphie; auch die Bediensteten erhalten etwa denselben Lohn bei Benutzung des einen wie des anderen Verständigungsmittels. Der einzige und für amerikanische Verhältnisse wohl Ausschlag gebende Vorzug der Klingelzeichen ist, dass das Erlernen derselben wenig Uebung erfordert, also in wesentlich kürzerer Zeit möglich ist, als die Erlangung der zum selbständigen Arbeiten erforderlichen Fertigkeit auf dem Morseschreiber. Dafür fehlt aber bei den Klingelzeichen die werthvolle Niederschrift und den Bediensteten das für den Betriebsdienst gleichfalls höchst schätzenswerthe Uebergewicht an Uebung, Sachkunde und geistiger Befähigung, welches die des Telegraphierens Kundigen im allgemeinen besitzen. Ob der Fernsprecher für den Blockdienst auf amerikanischen Bahnen in Anwendung ist, darüber fehlt in unserer Quelle eine Mittheilung.

Für eingleisige Strecken der Eriebahn gilt die folgende ergänzende Vorschrift (s. Abb. 9):

Soll ein Zug von *A* nach *C* sich bewegen, so benachrichtigt *A* zunächst *B*, dass ein Zug sich nähert, *B* gibt unmittel-

Abb. 9.

bar darauf die gleiche Mittheilung an *C*, dessen Wärter dafür zu sorgen hat, dass ein Zug von *C* nach *A* erst dann abgelassen wird, wenn der von *A* kommende Zug in *C* angelangt ist.

Nach unserer Anschauung genügt diese Form des Blockbetriebes auf eingleisigen Strecken nicht, um zu verhindern, dass von *A* und *C* gleichzeitig Züge in entgegengesetzter Richtung abgelassen werden; dazu ist nöthig, dass *A* für den hier betrachteten Zug zunächst von *C* die ausdrückliche Erlaubniss einholt, den Zug vorzulassen. Dieselbe Verpflichtung müsste *C* auferlegt werden der Kreuzungsstation *A* gegenüber für einen in entgegengesetzter Richtung abzulassenden Zug.

In nachstehender Abb. 10 geben wir die Grundform einer Ueberholungsstation der Eriebahn:

Die Benutzung der Gleise ist durch Pfeile angedeutet. Die Weichen x—x und z—z sind paarweise gekuppelt und wer-

Abb. 10.

den von der Bude *A* aus gestellt. Die gleichfalls gekuppelten Weichenpaare e - y werden zwar von Hand bedient, aber unter elektrischem Verschluss von der Bude aus gehalten. Die Signale a_1 und a_2 dienen zur Deckung der Weichenpaare e—y; h_1 und h_2 bezeichnen mit dem oberen Arm freie Fahrt für das durchgehende, mit dem unteren Arm für das abzweigende Gleis. d_1 und d_2 sind Fernsignale. Die kleinen Signale f geben den Punkt an, über welchen der Schluss des zu überholenden Zuges vorgerückt sein muss, bevor dem überholenden Zuge freie Fahrt gegeben werden darf. Die Signale a_1 und a_2 sind der Bude auf etwa 450 m nahe gerückt, weil man bei grösserer Entfernung mangelhafte Einstellung befürchtet. Das könnte bei Verwendung von Spanngewichten in der Drahtleitung kaum vorkommen. Die Ueberholungsgleise bieten bei einer Nutzlänge von 1 220 m zwischen den Weichen y—x bezw. z—y Platz für den längsten Zug von 100 Wagen. (Für deutsche Bahnen beträgt die grösste zulässige Zugstärke 120 Achsen, in Ausnahmefällen 150 Achsen.)

Soll ein Zug von Westen überholt werden, so stellt der Blockwärter den unteren Arm des Signals h_2 und das Fernsignal d_2 auf freie Fahrt. Nachdem der Zugschluss über f_2 hinausgekommen, werden die Signale d_2 und h_2 wieder waagerecht gestellt, darauf d_2 und der obere Arm von h_2 für den überholenden Zug auf Fahrt gesenkt, nach dessen Vorüberfahrt der Zugführer des überholten Zuges mittelst einer in der Nähe von e_2 angebrachten Klingelvorrichtung dem Wärter ein Zeichen gibt, worauf dieser die Weichen e_2 und y_2 auf elektrischem Wege entriegelt, die der Zugführer umstellt. Sobald der Zug in das Hauptgleis eingerückt ist, bringt der Zugführer die Weichen wieder in Grundstellung, theilt dies dem Wärter durch Klingelzeichen mit, der die Weichen wieder verriegelt. Der Wärter darf die Entriegelung der Weichen e_2 und y_2 nur vor-

Abb. 11.

nehmen, wenn er die Gewissheit hat, dass der voraufgegangene Zug die vorliegende Blockstrecke verlassen hat.

Die Chicago-, Burlington- und Quincybahn hat auf dem grössten Theile der Strecke von Aurora nach dem Missouri keine Blockstationen zwischen den Bahnhöfen. Diese selbst bilden also die Trennpunkte für die Streckenabschnitte. Auf dem 53 km langen Abschnitt von Chicago nach Aurora wird der Betrieb auf drei Gleisen derart geführt, dass die beiden äusseren nur in einer Richtung, das mittlere aber in beiden Richtungen, und zwar von 4 Uhr Nachmittags bis 4 Uhr Morgens nach Westen zu, in der übrigen Zeit nach Osten zu befahren werden. Die Signalausstattung der Stationen ergibt sich aus vorstehender Abb. 11.

Die am linken Mast jeder Gruppe angebrachten Signale gelten für das mittlere Gleis. Da auf der Strecke das bedingte Blocksystem Platz greift, so wird die unbedingte freie Fahrt durch Senken beider Arme, die bedingte durch Senken des oberen Armes allein gegeben. Das letztere Signal darf nur nach besonderem Auftrage des Stationsbeamten hergestellt werden, nachdem der Signalwärter den Auftrag niedergeschrieben hat. Mehr als zwei Züge soll der Beamte nicht in dieselbe Blockstrecke lassen, und zwar mit einem Zwischenraum von mindestens zwei Minuten. Bei Nacht und unsichtigem Wetter fordert die Vorschrift das Anhalten des Zuges vor bedingter Zulassung zur Fahrt. Auf einzelnen Strecken hat diese Bestimmung allgemeine Gültigkeit und ausserdem muss der Wärter dem Lokomotivführer bei bedingter freier Fahrt einen schriftlichen Erlaubnissschein aushändigen. Der Wärter soll hier auch nicht die Vorbeifahrt des ganzen Zuges am Maste abwarten, bevor das Signal wieder auf Halt gestellt wird, sondern dies hat schon zu geschehen, wenn die Lokomotive und zwei Wagen über den Mast hinausgekommen sind.

Die Streckenblockung ist auf fast sämmtlichen eingleisigen amerikanischen Bahnen nach und nach eingeführt, allerdings nahezu ausschliesslich mit Anwendung des Telegraphen. Die Einführung stiess noch vor 25 Jahren insofern auf Schwierigkeiten, als es an Leuten fehlte, welche für das Erlernen der Telegraphie ausreichende Fähigkeiten besassen.

Die erste eingleisige Bahn, welche das System anwendete, war daher erst im Jahre 1884 die kanadische Pacificbahn. Auffällig ist, dass damals der Verkehr auf dieser Bahn ein sehr geringer war, während sonst gerade die wachsende Dichtigkeit der Zugfolge Anlass zur Einführung von Streckenblocks zu sein pflegt. Aber die kanadische Pacificbahn benutzte die Streckenblockung als Reklamemittel, das ihre Fürsorge für das Wohl der Reisenden in ein möglichst günstiges Licht stellen sollte.

Indessen muss auch, wie unsere Quelle anführt, in Betracht gezogen werden, dass in einem kalten Klima wegen der häufigen Störungen des Betriebes das Fahren in Raumabständen grössere Wichtigkeit hat, als in einem gemässigten Klima. Bei Schneesturm und 30° Kälte, die in jenen Gegenden nicht selten sind, ist das wirksame Eingreifen eines Fahnenträgers zum Schutze eines zum Halten gekommenen Zuges stark in Frage gestellt. Ob und inwieweit diese sonst wohl angebrachte Erwägung infolge Anwendung des bedingten Blocksystems Eintrag erleidet, haben wir nicht erfahren.

Als Vorbild für andere Bahnen haben die von der Chicago-, Milwaukee- und St. Paulbahn auf Grund langjähriger Erfahrungen an einem 10000 km umfassenden Netze eingleisiger Bahnen festgesetzten Bestimmungen über Streckenblockung auf solchen Bahnen gedient.

Diese Bestimmungen umfassen 61 Nummern, zeichnen sich also durchaus nicht durch geringen Umfang und gedrängte Kürze aus. Wir theilen die wichtigeren von den Vorschriften mit, soweit sie ohne näheres Eingehen auf die dienstlichen Befugnisse der Beamten sowie den Bau und die Ausstattung der in Frage kommenden Bahnen verständlich sind.

Das Fahrsignal bedeutet zwar, dass die vorliegende Strecke frei ist, gibt aber nur dann die Berechtigung zur Weiterfahrt, wenn der Fahrplan oder besondere Anweisungen dem nicht entgegen stehen.

Haltsignal bedeutet, dass die vorliegende Strecke besetzt ist oder dass besondere Weisungen zu erwarten sind. Gegen das Haltsignal darf nur mit schriftlicher Ermächtigung des Signalwärters oder des abfertigenden Beamten, unter Umständen beider in die vorliegende Blockstrecke eingerückt werden. Den Erlaubnissschein erhält der Lokomotivführer und der Zugführer. Eine dritte Ausfertigung verbleibt bei dem Signalwärter. An Stelle dieser Scheine treten auf einzelnen Stationen, die dem gesammten betheiligten Personal genau bekannt sind, zweite grün bemalte Arme (bei Nacht grüne Lichter), als untere Arme (bedingte Fahrsignale) derjenigen Signalmaste, deren obere Arme als Haupt-Blocksignale gelten.

Den Führern von Zügen, für welche ein Erlaubnissschein oder ein bedingtes Fahrsignal gegeben wird, ist die Weiterfahrt mit besonderer Vorsicht, d. h. mit so verminderter Geschwindigkeit zur Pflicht gemacht, dass Zusammenstösse mit dem voraufgegangenen Zuge vermieden werden.

Die Rangordnung für die Gleisbenutzung unterscheidet Züge erster und zweiter Ordnung (Personenzüge und Güterzüge). Letztere dürfen aus dem Kreuzungs- (Ueberholungs-) Gleis in einen Gleisabschnitt nicht vorgelassen werden, solange ein Zug erster Ordnung auf demselben erwartet wird. Für den letzteren kommt also die bedingte Fahrt in solchem Falle nicht in Frage.

Ist ein Zug mit dem Schluss an einem Blocksignal vorübergefahren und zum Halten gekommen, so darf eine Rückwärtsbewegung von mehr als 100 m ohne Erlaubniss des Wärters und ohne gleichzeitige Deckung des Zugschlusses durch Fahnenträger nicht stattfinden. Hier erfährt also der oben erwähnte Grundsatz, dass die durchfahrene Strecke dem folgenden Zuge gehört, eine mässige Einschränkung.

Es kommt vor, dass einzelne Blockstationen für gewisse Tages- oder Nachtzeiten ausser Betrieb gesetzt werden, so dass die für die Zugfolge gültige Blockstrecke sich aus zwei solchen zusammensetzt. In diesen Fällen werden die Signale auf „freie Fahrt" gestellt und bei Nacht mit dem entsprechenden Lichtsignal versehen. Das Fehlen des Lichtsignals hat der Führer eines nahenden Zuges als Gefahr zu deuten; die Fahrt darf erst fortgesetzt werden, nachdem Zug- und Lokomotivführer festgestellt haben, dass der zugehörige Signalarm auf Fahrt steht. Ist dies nicht der Fall, so muss von dem alsdann herbeizurufenden Signalwärter eine Erlaubnisskarte erwirkt werden. Die auf solchen ausgeschalteten Blockstationen etwa vorhandenen Kreuzungs- und Ueberholungsgleise dürfen nur mit besonderer Erlaubniss des den Gang der Züge regelnden Beamten benutzt werden. Abschrift dieser Erlaubniss erhalten die der Kreuzungs- (Ueberholungs-) Stelle benachbarten Blockstationen, welche den ankommenden Zügen Halt und mittelst besonderen Scheines von der Sachlage Kenntniss geben.

Ist die telegraphische Verständigung unterbrochen, so dürfen, falls der Fahrplan oder besondere Anweisungen kein Hinderniss bieten, die fälligen Züge mit Erlaubnisskarte gegen das Haltsignal weiterfahren, denselben muss indessen ein Fahnenträger in vorgeschriebener Entfernung vorausgeschickt werden.

Vorbedingung für die Ablassung eines Zuges in einer Richtung sind die telegraphische Aufforderung an die nächste Blockstation, einen etwa in entgegengesetzter Richtung laufenden Zug zurückzuhalten, also die Blockstrecke vom anderen Ende her abzuschliessen, und die Antwort, dass dies geschehen. Die freie Fahrt in eine unbesetzte Blockstrecke darf, auch wenn alle sonstigen Voraussetzungen erfüllt sind, am Signalmast erst gegeben werden, wenn der Führer das Signal zu erkennen vermag, also höchstens so zeitig, dass er die Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit fortsetzen kann. Das Haltsignal wird hergestellt, sobald der Zug mit dem Schlusse am Signalmast vorübergefahren ist; die Rückmeldung an die rückliegende Blockstation darf erst erfolgen, wenn der letzte Wagen 100 m über das Signal hinausgelangt ist.

Muss ein Zug, der das Blocksignal bereits überfahren hat, aus irgend einem Grunde in den rückliegenden Streckenabschnitt zurückdrücken, so darf der Blockwärter das nur zulassen, wenn die rückliegende Blockstrecke frei und durch Vermittelung der rückliegenden Blockstation gesperrt ist. Also auch hier gilt mit einer gewissen Einschränkung der Grundsatz, dass kein Zug mehr ein Anrecht auf die einmal durchfahrene Strecke hat.

Wird eine zeitweilig ausgeschaltete Blockstation wieder in Betrieb genommen, so sind die Signale sofort auf Halt zu stellen und die beiden nächstliegenden Blockstationen und der zugabfertigende Beamte zu benachrichtigen. Die Stellung der Züge in den beiden benachbarten Blockstrecken ist zu erfragen und zu vermerken.

Ueber diejenigen Blockeinrichtungen auf den amerikanischen Bahnen, bei welchen die Freigabe des Signals durch den Wärter der vorliegenden Blockstation erfolgt, sind wir vielleicht später in der Lage, das wissenswerthe und für die amerikanischen Verhältnisse kennzeichnende mittheilen zu können.

Die Frage der selbstthätigen Blocksysteme bildete einen Berathungsgegenstand für den kürzlich in Paris abgehaltenen internationalen Eisenbahnkongress. Der Berichterstatter für die amerikanischen Bahnen war Edw. C. Carter, Oberingeniör der Chicago & Nordwestbahn. Man täuscht sich aber, wenn man annimmt, dass in dessen Bericht eine für Fernerstehende, wie die Kongressmitglieder doch grösstentheils waren, verständliche Darstellung der in Amerika eingeführten selbstthätigen Blocksysteme, ihrer besonderen Einrichtungen unter Verwendung von Elektrizität und Druckluft sowie ihrer Wirkung bei allen möglichen Betriebsvorkommnissen gegeben ist. Es fehlt vor allem auch an skizzenhaften, zweckmässig angeordneten Darstellungen der Systeme. Leider steht uns weiterer Nachrichtenstoff als dieser Bericht*) vorläufig nicht zur Verfügung und wir beschränken uns daher auf die Mittheilung des wesentlichen aus dem Berichte.

Die gegenwärtig in Amerika eingeführten selbstthätigen Blocksysteme sind das Ergebniss langjähriger und nach Ansicht des Berichterstatters Carter endlich von Erfolg gekrönter Erfahrungen und Versuche, die bis auf das Jahr 1871 zurückreichen, indessen bis 1883 keine praktische Bedeutung gewonnen haben. Bis 1885 waren 650 selbstthätige Blocksignale in Betrieb genommen; bis zum Jahre 1899 ist die Zahl auf 5 834 gestiegen.

Die selbstthätigen Signale sind nicht durchweg Armsignale, es kommen auch Scheibensignale in zwei Formen vor. Bei der einen ist die Scheibe in einen Glaskasten eingeschlossen, bei der anderen frei und um eine senkrechte Achse um 90° drehbar, so dass das Haltsignal mit voller Scheibe, das Fahrsignal mit parallel zum Gleis stehender Scheibe gegeben wird. Der Glaskasten der ersten Form hat an der Vorder- und Rückseite, also senkreckt zum Gleis grosse Glasscheiben, zwischen denen die Signalscheibe in der Haltstellung sich befindet, also die Durchsicht behindert. Bei Fahrtstellung des Signals verschwindet die Signalscheibe und die Glasscheiben gewähren dem Führer freien Durchblick.

Die für uns neue Form der eingeschlossenen Signalscheibe findet ihre Erklärung in dem Bestreben, den Kraftbedarf zum Stellen des Signals thunlichst unabhängig von Witterungseinflüssen, namentlich von Schnee und Frost zu machen und überhaupt die Zuverlässigkeit der Signalgebung zu erhöhen. Die Entscheidung darüber, ob das Armsignal oder die eingeschlossene Scheibe den Vorzug verdient, ist noch nicht gefallen. Die amerikanischen Bahnen haben keiner Form den Vorrang eingeräumt. Beide Formen sind annähernd gleichmässig vertreten.

Für die Führung des elektrischen Stromes, welcher in allen Fällen, sei es ausschliesslich, sei es im Verein mit Druckluft, zur Verwendung kommt, dienen weitaus vorwiegend die Schienen; besondere Leitungen mit Radtastern werden selten angelegt. Die Signale werden bei ruhendem Zugverkehr in Haltstellung verschlossen gehalten.

Von Interesse sind noch die Statistik der Versager im selbstthätigen Blocksystemder Chicago & Nordwestbahn sowie die Unterhaltung dieser Blockeinrichtungen. Auf 203 Blockstrecken sind in 15 Monaten 4 062 340 Signalstellungen durch die Züge ausgeführt, dabei in 844 Fällen aus verschiedenen Gründen Aufenthalte von Zügen veranlasst worden, d. i. auf 4 813 Stellungen ein Zugaufenthalt. In 446 Fällen trugen Drahtbrüche, Sprünge in den Batteriegläsern und Mängel der Batteriefüllungen, in 62 Fällen mangelnde Sorgfalt in der Ueberwachung, in 107 Fällen schlechte Unterhaltung, in 151 Fällen zufällige Einwirkungen (Blitzschläge, Brüche der Leitungen an den Schienenstössen infolge Unachtsamkeit der Unterhaltungsrotten usw.), in 78 Fällen unbekannte Ursachen die Schuld an den Zugaufenthalten. Die 844 Versager sind bei einem Verkehr von 20 000 Zügen auf einer Strecke von 328 km vorgekommen, d. h. jeder 24. Zug ist auf der ganzen Strecke einmal aufgehalten worden. Das würde also unter der Voraussetzung eines sehr mässigen Verkehres von 24 Zügen täglich auf fraglicher Strecke e i n e n Versager an jedem Tage bedeuten. Zieht man die schwerwiegenden Folgen der Versager im selbstthätigen Blocksystem für die Betriebssicherheit einer mit Personal äusserst schwach besetzten Strecke in Betracht, so muss der ermittelte Durchschnitt der Versager als ein recht hoher bezeichnet werden. 8 Mal während der erwähnten 15 Monate ist es andererseits vorgekommen, dass die Signale das Vorhandensein von Wagen, welche das Hauptgleis sperrten, von Schienenbrüchen und falscher Weichenlage angezeigt haben. Auf etwa 950 000 selbstthätige Signalstellungen kommt eine f a l s c h e Stellung. Es ist allerdings nicht angegeben, ob bezw. in wie weit die Falschstellungen gleichzeitig gefährliche waren.

Mit der Unterhaltung der selbstthätigen Signale ist der Chefingeniör für das Signalwesen betraut, welchem eine Anzahl von Elektrotechnikern, elektrotechnischen Gehilfen und Lampenputzern unterstellt ist. Dem Elektrotechniker mit einem Monatsgehalt von etwa 375 Fr. ist eine Strecke von ungefähr 32 km Länge (zweigleisig) zugetheilt, er hat die Signale und sonstigen Blockeinrichtungen zu überwachen und zu unterhalten, zu diesem Zwecke seine Strecke zweimal täglich zu bereisen und den Zustand der Einrichtungen zu prüfen. Ueber jede vorgefundene oder ihm gemeldete Unregelmässigkeit hat er zu berichten. Monatlich mindestens einmal muss er eine genaue Untersuchung aller Blockeinrichtungen bis in alle Einzelheiten vornehmen. Bei Unwetter soll das gesammte Personal Tag und Nacht thätig sein, die Strecke ablaufen und für die Aufrechterhaltung des zuverlässigen Wirkens der Blockeinrichtungen sorgen.

Den mit etwa 225 Fr. monatlich besoldeteten Gehilfen liegt hauptsächlich die Unterhaltung der Batterien ob. Sie müssen zu diesem Zwecke Füllmaterial und Elemente zum Ersatz bereit haben, für Erhaltung der erforderlichen Stromspannung und der sicheren Verbindung zwischen den Elementen und der Leitung sorgen. Aus der Zahl der Gehilfen werden im Bedarfsfalle die Elektrotechniker ausgewählt. Jedem der letzteren sind meist zwei Gehilfen zugetheilt.

Der Lampenputzer sorgt für Speisung, Reinigung und Anstecken der Signallampen auf einer im Durchschnitt 16 km langen Strecke und hat den elektrotechnischen Gehilfen zu unterstützen. Der Monatssold des Lampenputzers beträgt etwa 150 Fr.

Der Berichterstatter Carter knüpft an die fortschreitende Einführung des selbstthätigen Blocksystemes die weitgehendsten Hoffnungen für Sicherheit des Eisenbahnbetriebes selbst bei dichtester Zugfolge und hält auch in wirthschaftlicher Beziehung das System für vortheilhaft. Ob diese Urtheile berechtigt sind, lässt sich an der Hand des vorliegenden Stoffes nicht entscheiden. Wir müssen das aber bezweifeln, nachdem wir aus den vorstehenden Darstellungen erkannt haben, dass die in den Vorschriften der deutschen Bahnen niedergelegten und zum Ausdruck gebrachten Anschauungen über Betriebssicherheit unbedingt wesentlich strengere sind, als die für amerikanische Bahnen maassgebenden. Auf den letzteren Anschauungen beruhen aber die eben angeführten Urtheile des amerikanischen Berichterstatters.

Berlin, im Dezember 1900. S t r u c k.

*) S. „Bulletin de la commission internationale du Congrès des chemins de fer“ vom Februar v. J. (2. Heft).

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Etat der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen im Reichstag.** In der Budgetkommission begann am 15. d. Mts. die Berathung der der Kommission überwiesenen Theile des Etats. Zunächst stand der Etat der Eisenbahnen nicht der preussischen Staatsbahnen, wie man nach dem Verlauf der Verhandlungen annehmen könnte, sondern der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zur Verhandlung. Der Berichterstatter Abg. Möller-Duisburg (natl.) besprach zunächst die Frage der Verbesserung der Personenwagen, besonders der D-Zug-Wagen und das Offenbacher Eisenbahnunglück. Auch Korreferent Müller-Sagan meinte, dass die Einrichtung der D-Züge gründlicher Nachprüfung bedürfe. Der Regierungsvertreter, Geheimerath Glöckner, bemerkte, die letzten Eisenbahnunfälle hätten das Reichseisenbahnamt veranlasst, in Verbindung mit den Regierungen auf Maassregeln Bedacht zu nehmen, welche geeignet erscheinen, solchen Unfällen für die Zukunft vorzubeugen. Ueber die Tarifreform schweben ebenfalls noch Verhandlungen, die noch nicht zum Abschluss gelangt seien. Auf eine Herabsetzung der Tarife sei angesichts der gestiegenen Ausgaben kaum zu hoffen. Es wurden dann Klagen über Heizung und Beleuchtung der D-Züge und die Kuppelung der Güterwagen vorgebracht. Vom Regierungstisch wurde über den Stand dieser letzteren Frage, der ja unseren Lesern bekannt ist, Mittheilung gemacht. In neuester Zeit sei die Frage mit Nachdruck behandelt worden, es seien Versuche in grösserem Umfange geplant und man könne hoffen, dass die Frage bald gelöst werden würde. Dann wurden die bekannten Wünsche wegen Vermehrung der Thüren in den D-Zügen und Verbreiterung der Gänge vorgebracht, doch auch die bedeutenden Vorzüge der D-Wagen vom Abg. v. Tiedemann (Reichspartei) anerkannt.

Der Centrumsabg. Müller-Fulda ging auf die Tariffrage ein. Diese müsse einheitlich geregelt werden, noch nothwendiger als Ermässigung sei Vereinfachung der Tarife. Auch der Gütertarif sei reformbedürftig. Eine Neuregelung des Zolltarifes ohne Neuregelung des Gütertarifes sei unmöglich. — Abg. Müller-Sagan erbat Auskunft über die „süddeutsche Eisenbahngemeinschaft“. Geheimerath Glöckner erklärte, ihm sei von einer „süddeutschen Eisenbahngemeinschaft“ nichts bekannt. Es hätten zwar unter einzelnen Bundesstaaten Verhandlungen über Tariffragen stattgefunden, jedoch ohne jede Spitze gegen Preussen. Der Referent Möller-Duisburg sprach sich in seinem Schlusswort gegen die Verbilligung der Personentarife aus.

— **Umgestaltung des Netzes der Köln-Bonner Kreisbahnen.** Die „Köln. Ztg.“ berichtet in ausführlicher Weise über eine vom Vorstand und Aufsichtsrath der Köln-Bonner Kreisbahnen veröffentlichte Denkschrift wegen der von dieser Verwaltung geplanten Umgestaltung ihres Netzes namentlich durch Aenderung der Spurweite. Die Neugestaltung, welche im ganzen einen Kostenaufwand von 11 500 000 ℳ. erforderlich machen wird, erstreckt sich neben verschiedenen Aenderungen von mehr örtlichem Interesse auch auf den Ausbau der 28 km langen Rheinuferbahn Köln-Wesseling-Bonn zu einer vollspurigen Nebenbahn, auf welcher stündlich unter Annahme von 14 Betriebsstunden in jeder Richtung ein Schnellzug gefahren werden wird zur Vermittelung des Verkehrs zwischen den Orten Köln, Wesseling und Bonn. Für den Lokalverkehr dürfte es zunächst genügen, alle zwei Stunden je einen Zug von Köln und Bonn abzulassen, wenn auch die Bahnanlagen und die Betriebsmittel für einen stündlichen Verkehr beschafft werden sollen. Nach § 27 der Bahnordnung hat bekanntlich eine vollspurige Nebeneisenbahn das Recht, mit einer Geschwindigkeit bis zu 40 km in der Stunde zu fahren.

— **Die Betriebseröffnung der Elberfelder Schwebebahn,** welche, wie anfänglich in Aussicht genommen war, gleich nach dem Kaiserbesuch erfolgen sollte, ist nach der „Rhein.-westf. Ztg.“ wiederum um mehrere Wochen hinausgeschoben worden. In einer in Nürnberg abgehaltenen Sitzung der unternehmenden und ausführenden Gesellschaften wurde beschlossen, bei der Regierung den 15. Februar d. J. als Abnahmetermin zu beantragen. Zunächst soll nach der Abnahme der Verkehr auf der Strecke Kluserhöhe-Zoologischer Garten aufgenommen werden. Die Ausdehnung des Betriebes bis Vohwinkel wird noch etwas weiter hinausgeschoben werden, da die Rangirvorkehruugen noch nicht fertig gestellt sind. Der Verkehr soll im Anfang in einzelnen Wagen in Abständen von drei Minuten erfolgen; sofern sich ergeben sollte, dass der Zuspruch nicht den Erwartungen entspricht, sollen die Wagen in grösseren Abständen fahren, jedenfalls soll aber nicht über fünf Minuten hinausgegangen werden.

— **Bayerischer Eisenbahnrath.** Am 29. d. Mts. tritt der Eisenbahnrath zu seiner 47. Sitzung in München zusammen. Der erste Gegenstand der Tagesordnung betrifft Ausnahmetarife; es wird hierbei eine Zusammenstellung der mit ministerieller Genehmigung in der Zeit vom 16. Juni bis 31. Dezember 1900 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife in Vorlage gebracht; der letzteren sind es 2, der ersteren 16, darunter betreffend Bezugserleichterung für Steinkohlen, Koks und Briketts, Wegfall des Sperrigkeitszuschlags von Rücken gewaschener Wolle, Aufhebung der Lokalbahnzuschläge auf 10 bayerischen Lokalbahnen usw. Der zweite Gegenstand betrifft die Fahrpreisermässigung für Zwecke der Arbeitsvermittelung. Im Laufe der letzten Tagung des bayerischen Landtages ist u. a. in der Kammer der Abgeordneten angeregt worden, es möchte solchen Arbeitern, welchen ausweislich durch Arbeitsämter Arbeit vermittelt wird, für den aus derartigem Anlasse stattfindenden Ortswechsel eine Fahrpreisermässigung eingeräumt werden. Da bei einer Nachbarbahn eine derartige Einrichtung bereits bestehe und da von ihr dort in erheblichem Umfange Gebrauch gemacht werde, so ersucht nunmehr die Generaldirektion den Eisenbahnrath um gutachtliche Aeusserung über die angeregte Angelegenheit unter gleichzeitiger Bekanntgabe der bei der Nachbarbahn hierüber bestehenden tarifarischen und sonstigen Bestimmungen. Den dritten und letzten Gegenstand bildet die Berathung über den zur Vorlage kommenden Entwurf der Sommerfahrordnung 1901. Nach den diesem Entwurfe beigegebenen Erläuterungen ist ihr im grossen und ganzen die gegenwärtige Fahrordnung unter Einfügung jener Schnell- und Personenzüge zu Grunde gelegt, welche im vorigen Sommer für den Reise- und Ausflugverkehr vorgesehen waren. Ausserdem enthält die Fahrordnung zwei neue Schnellzugverbindungen (eine zwischen München-Dresden-Leipzig-Berlin über Regensburg und eine zwischen Paris-Berlin über Metz-Mannheim-Würzburg-Bamberg-Eger-Hof-Dresden) sowie zahlreiche durch die Fahrplankonstruktion und durch das Verkehrsbedürfniss gebotene Zugverlegungen.

— Hinsichtlich **Heizung der Personenwagen** hat die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen an ihre Betriebswerkstätten sowie an das Wagenaufsichts- und an das gesammte Zugpersonal eine besondere Weisung dahin ergehen lassen, dass — falls bei grösseren Aufenthalten der Personenzüge auf Stationen die Dampfheizung infolge irgend welcher Umstände, z. B. wegen Wagenwechsel usw., längere Zeit abgestellt werden muss — beim Wiederanstellen der Heizung das gleiche Verfahren einzuhalten sei, wie es für das Wagenaufsichts- und Bremspersonal bezüglich des Vorwärmens der Züge vorgeschrieben ist. Um Zugversäumnisse durch Ausführung dieser Maassnahme zu vermeiden, haben sich Zugführer und Schaffner an der nöthigen Bedienung der Regelungshebel in den Wagen zu betheiligen, während die Wagenwärter ihr Augenmerk hauptsächlich auf die Schlauchventile und den Schlusshahn zu richten haben. Ferner wurden die Schaffner angewiesen, in den D-Zügen auch während der Fahrt sich öfter von der richtigen Wirkung der Heizung zu überzeugen und bei Vorfinden einzelner mangelhaft erwärmter Wagen oder Abtheile in sachentsprechender Weise für den Abfluss des Niederschlagwassers, welches oftmals Ursache der ungenügenden Heizung ist, zu sorgen.

— **Freifahrt zum Kirchen- und Schulbesuche.** Da das zuständige bayerische Staatsministerium in einem früheren Erlasse schon den ständig nothwendigen und verpflichteten Arbeitern des Eisenbahnbetriebs- und Bahnunterhaltungsdienstes freie Fahrt zum Einkaufe von Lebensmitteln gewährte, hat dasselbe nach neuester Verfügung auf Antrag der Generaldirektion genehmigt, dass auch den Angehörigen vorgenannter Bediensteten Freifahrtausweise zum Zwecke des Kirchen- und Schulbesuches ausgestellt werden sowie dass beim Vorhandensein der in der bestehenden Freifahrtordnung angegebenen Voraussetzung diesen Arbeitern selbst auch für ihre Person monatlich zweimal freie Fahrt zum Kirchenbesuche bewilligt werden dürfe.

— **Aus der württembergischen Thronrede.** Der württembergische Landtag ist am 15. d. Mts. durch den König mit einer Thronrede eröffnet worden, in der sich folgende auf das Verkehrswesen beziehende Stelle befindet:

Im Bereiche des Verkehrswesens ist für die Beschaffung der Mittel zur Fortsetzung und Vollendung bereits beschlossener Eisenbahnbauten, zu Verbesserungen und Ergänzungen der im Betrieb befindlichen Bahnen, namentlich zur Entlastung der Hauptbahnstrecke Stuttgart-Plochingen und zur Erleichterung des Betriebes auf dem Hauptbahnhof Stuttgart sowie zur Schaffung neuer Postanlagen und zur Erweiterung des Tele-

graphen- und Telephonnetzes Vorsorge zu treffen. Mit der Errichtung von Wohngebäuden für Angestellte und Arbeiter der Verkehrsanstalten wird auch in den nächsten Jahren fortgefahren werden.

Der Bau von Nebenbahnen soll fortgesetzt werden. Zur Ausführung als Staatsbahnen sind die Linien von Laupheim nach Schwendi, von Rossberg nach Wurzach und von Kirchheim unter der Teck nach Weilheim an der Teck vorgesehen; weitere Nebenbahnstrecken sollen unter Bewilligung angemessener Staatsbeiträge der Privatunternehmung überlassen werden.

— Etat der württembergischen Eisenbahnverwaltung für die Finanzperiode vom 1. April 1901 bis 31. März 1903. Der Etatsentwurf, welcher der Ständeversammlung sofort nach ihrem am 15. d. Mts. erfolgten Zusammentritt zugegangen ist, wurde von einem Vortrag des Staatsministers der Finanzen begleitet, dem bezüglich der Eisenbahnen und der württembergischen Bodenseedampfschifffahrt folgendes zu entnehmen ist.

1. Der Reinertrag der Eisenbahnen ist angenommen: für das Etatsjahr 1901 zu 17 412 870 ℳ, für 1902 zu 17 538 000 ℳ und beträgt gegenüber 1900 für 1901 mehr 635 970 ℳ, für 1902 mehr 761 100 ℳ. Die durchschnittliche Betriebslänge der Bahnen beträgt:

	für den Personenverkehr:	für den Güterverkehr:
im Etatsjahr 1901	1 879,29 km	1 885,63 km
„ „ 1902	1 917,42 „	1 923,76 „

Die gesammten Roheinnahmen sind für das Etatsjahr 1901 zu 57 490 000 ℳ, für 1902 zu 59 000 000 ℳ veranschlagt, mithin höher gegen 1900 im ersten Jahr um 5 110 000 ℳ, im zweiten Jahr um 6 620 000 ℳ.

Bei dem Personen- und Gepäckverkehr ist unter Zugrundelegung einer kilometrischen Einnahme für 1901 von 10 467 ℳ und für 1902 von 10 702 ℳ eine Mehreinnahme im ersten Jahr von 2 440 000 ℳ, im zweiten Jahr von 3 290 000 ℳ und bei dem Güterverkehr bei einer kilometrischen Einnahme für 1901 von 17 379 ℳ und für 1902 von 17 320 ℳ eine Mehreinnahme im ersten Jahr von 1 750 000 ℳ, im zweiten Jahr von 2 300 000 ℳ berechnet. Hierbei ist mit Rücksicht auf die Verkehrsentwickelung der letzten Jahre für die beiden Etatsjahre 1901 und 1902 gegenüber dem Etatsjahr 1900 bei den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr von einer jährlichen Steigerung um 4 % und bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr von einer jährlichen Steigerung um 1,5 % ausgegangen worden. Im Etatsjahr 1899 betrug die wirkliche kilometrische Einnahme bei dem Personen- und Gepäckverkehr 10 073 ℳ, bei dem Güterverkehr 17 702 ℳ.

Die Ausgaben betragen im ganzen für das Etatsjahr 1901 40 077 130 ℳ, für 1902 41 462 000 ℳ, mithin gegenüber dem Etat von 1900 für 1901 mehr 4 474 030 ℳ, für 1902 mehr 5 858 900 ℳ. Von diesem Mehrbedarf gegen 1900 entfällt je rund die Hälfte auf die persönlichen Ausgaben der Betriebsverwaltung und die sachlichen Ausgaben.

Bei den persönlichen Ausgaben trifft auf Gehälter ein Mehr für 1901 von 611 855 ℳ, für 1902 von 897 355 ℳ.

Es ist eine namhafte Vermehrung der Zahl der etatsmässigen Stellen in Aussicht genommen, welche theils durch die Inbetriebnahme weiterer Bahnlinien und die im Anwachsen der Einnahmen sich zeigende allgemeine Steigerung des Verkehrs begründet ist, theils die Ermöglichung etatsmässiger Anstellung für einen weiteren Theil des zur Zeit gegen Tagegeld verwendeten Personals bezweckt. Eine grössere Vermehrung der Stellenzahl ist insbesondere vorgesehen bei den Eisenbahnsekretären, Eisenbahnassistenten, Expedienten und namentlich für das Zugbegleitungs-, Wagenrevisions-, Lokomotiv- und Wärterpersonal. In Gehälter von Kollegialräthen sollen 5 Oberbeamte der Eisenbahnverwaltung, 3 Betriebsinspektoren, 4 Bauinspektoren und der Vorstand der Werkstätteninspektion Cannstatt eingesetzt werden. Für die Besorgung der bisher den Betriebsoberinspektoren obliegenden Geschäfte soll eine neue Kategorie von Beamten, „Betriebskontrolöre“, geschaffen werden. Etatsmässige Anstellung ist erstmals vorgesehen für eine Anzahl Bau- und Werkschreiber sowie Stationsgehilfinnen.

Bei den anderen persönlichen Ausgaben ergibt sich ein Mehrbedarf für 1901 von 1 635 978 ℳ, für 1902 von 2 092 648 ℳ, welcher hauptsächlich auf Tagegelder des ohne Anstellung verwendeten Personals, Tage- und Akkordlöhne, Fahr- und Nachtgelder, Dienstkleidung und höheren Zuschuss zur Unterstützungskasse der Verkehrsanstaltendiener entfällt.

Von dem Mehrbedarf bei den sachlichen Ausgaben, welcher für 1901 2 227 630 ℳ, für 1902 2 870 330 ℳ beträgt, rührt über ein Drittel allein von der Mehrausgabe für Brennmaterialien her. Im übrigen fällt namentlich noch der Mehraufwand für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen, der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen infolge der Inbetriebnahme neuer Bahnen sowie der Steigerung der Arbeitslöhne und der Materialienpreise ins Gewicht.

Hiernach ist bei der Eisenbahnverwaltung nicht nur bei den Einnahmen, sondern auch bei den Ausgaben ein erheblicher Zuwachs zu erwarten. Immerhin übersteigt der muthmaassliche Zuwachs bei den Einnahmen denjenigen bei den Ausgaben noch um durchschnittlich rund 700 000 ℳ jährlich.

Nach den Bestimmungen des Gesetzes, betreffend die Einrichtung eines Reservefonds der Staatseisenbahnen, vom 29. Juli 1899 wird von dem veranschlagten Reinertrag der Eisenbahnen, insolange als der zehnjährige Durchschnitt der Ablieferungen der Eisenbahnhauptkasse die Summe von 16 300 000 ℳ noch nicht erreicht hat, nur dieser Betrag in den Hauptfinanzetat eingestellt, der überschiessende Betrag der Reineinnahmen aber für den Reservefonds der Staatseisenbahnen bestimmt. Da jener Durchschnitt für die in Betracht kommenden zehn Etatsjahre von 1890 bis 1899 erst 15 298 625 ℳ beträgt, so kommt für die beiden Etatsjahre 1901 und 1902 je der Betrag von 16 300 000 ℳ der laufenden Verwaltung und der überschiessende Betrag der Reineinnahmen mit 1 112 870 ℳ für 1901 und 1 238 000 ℳ für 1902 dem Reservefonds der Staatseisenbahnen zu. Von dem Ertrag des Rechnungsjahres 1899 ist dem Reservefonds die Summe von 1 107 691,47 ℳ zugeflossen.

2. Der Reinertrag der Bodenseedampfschifffahrt ist für das Etatsjahr 1901 zu 11 580 ℳ und für 1902 zu 10 880 ℳ, d. i. gegen 1900 mehr 7 180 bezw. 6 480 ℳ, angenommen. Die Rücksicht auf die neue Bodenseegürtelbahn lässt eine vorsichtige Einnahmeschätzung geboten erscheinen, immerhin aber kommt in Betracht, dass die Inbetriebnahme der Theilstrecke Friedrichshafen-Lindau dieser Bahn nach den bis jetzt vorliegenden Erfahrungen nicht den bei der letzten Etatsaufstellung erwarteten Ertragsausfall zur Folge gehabt hat. Von dem Reinertrag soll in beiden Etatsjahren 1901 und 1902 je der Betrag von 1 000 ℳ wie für 1900 zur laufenden Verwaltung fliessen, während der Restbetrag zur Rückerstattung der Vorschüsse der Grundstocksverwaltung für die Anschaffung eines neuen Dampfboots zu verwenden wäre.

Den Etats der Verkehrsanstalten ist eine Uebersicht über die Tarifeinheitssätze für die gesammten Verkehrsanstaltenverwaltungen nach dem Stande vom 1. August 1900 sammt einer Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. Oktober 1898 bis zum 1. August 1900 eingetretenen erheblicheren Tarifänderungen beigegeben.

— Eine veränderte Organisation des bautechnischen Büros der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ist am 1. d. Mts. ins Leben getreten. Danach gliedert sich das Büro künftig in fünf Fachabtheilungen und zwar in eine Bahnbauabtheilung, Hochbauabtheilung, Brückenbauabtheilung, Stellwerks- und Oberbauabtheilung und in eine Abtheilung für Pläne, Statistik und technische Revisionen usw.

— Die Loschwitzer Schwebebahn. Die Schwebebahn in dem gegenüber dem bekannten Vorort Blasewitz liegenden Ort Loschwitz wird demnächst ihrer Vollendung entgegensehen und dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. In erster Linie soll dieses neue Verkehrsmittel, das ein Gegenstück und eine mit Freude begrüsste Ergänzung der bereits mehrere Jahre bestehenden Drahtseilbahn Loschwitz-Weisser Hirsch ist, dazu dienen, eine bequeme Verbindung zwischen dem Elbthal, in dem Loschwitz liegt, und der steil abfallenden, 100 m über der Thalstation liegenden Rochwitzer Höhe herstellen. Ferner wird diese neue Verkehrsanlage dazu beitragen, die Loschwitzer Hochfläche zu erschliessen, um dieses Gebiet nach Möglichkeit der Baulust und dem grossen Verkehr nahe zu bringen, was ohne Frage in kürzester Zeit gelingen wird, so dass die Kosten der technisch sehr interessanten Anlage sich bald belohnt machen dürften. Die ganze Bergbahn – die erste Bergschwebebahn überhaupt — unterscheidet sich von der nach dem gleichen System erbauten Schwebebahn zwischen Barmen und Elberfeld insofern, als hier das Langen'sche System den besonderen Anforderungen einer Bergbahn angepasst werden musste. Die Bahn zerfällt in drei Theile: in die beiden Bahngebäude, die sogenannte obere und untere Station, und in die eigentliche zweigleisige Bahnstrecke, die etwa 300 m lang ist. Die Führungsschienen ruhen auf einem festen und 32 losen, bis etwa 13 m hohen Jochen und die Steigung beträgt 1:3. Die Wagen schweben an der Schiene frei pendelnd durch die Luft, die eine Schiene dient für die Berg-, die andere für die Thalfahrt. Das Gewicht der für den Bau der kräftigen Stützen verwendeten Eisenmassen beläuft sich auf 330 t. Der Weg der Bahnstrecke beginnt auf der unweit der Loschwitzer Kirche gelegenen unteren Station, überbrückt die nach der Rochwitzer Hochfläche führende Viktoriastrasse und endet dicht bei dem Restaurant „Loschwitzhöhe“, neben welchem die obere Station gelegen ist. Für die Sicherheit der Fahrgäste sorgt eine dreifache Bremsvorrichtung: eine Betriebsbremse, die vom Maschinisten in der Kraftstation bedient wird, eine Bremse für jeden Wagenführer und eine Nothbremse. Letztere wird

nicht nur im Falle eines Seilbruches, sondern auch bei einem etwaigen Nachlassen des Seiles selbstthätig ausgelöst. Nicht ohne architektonischen Reiz sind die beiden Stationsgebäude, von denen das untere im vlämischen Renaissancestil, das obere mit den vier reizenden Thürmchen im modernen Stil ausgeführt ist. Die inneren Einrichtungen beider Stationsgebäude sind so praktisch wie nur möglich. Das untere enthält den Fahrkartenschalter, von welchem links und rechts Treppenaufgänge — der eine für die ankommenden, der andere für die abfahrenden Fahrgäste — nach dem Bahnsteig führen, der durch ein grosses Glasdach gegen die Unbilden der Witterung geschützt ist. Selbstverständlich ist auch kein Mangel an Wartezimmern für das Publikum, Diensträumen für das Bahnpersonal usw. Umfänglicher ist das Gebäude der oberen Station, in der vor allem das Maschinenhaus mit seinen zwei grossen Dampflokomobilen untergebracht ist. Unmittelbar neben diesem Stationsgebäude liegt eine geräumige Aussichtsterrasse, von der aus man, ebenso wie während der Fahrt, eine herrliche Fernsicht über Dresden mit seinem grossartigen Elbpanorama geniesst.

Zur Personenbeförderung werden vor der Hand vier Wagen in Betrieb gestellt, von denen jeder 40 Sitz- und 10 Stehplätze aufweist und die sämmtlich mit grossem Geschmack und bequem eingerichtet sind.

Der Bau dieser Bahn wurde von der Gesellschaft „Elektra“ ausgeführt. Die maschinelle Einrichtung stammt von der Augsburger Maschinenfabrik her und mit der architektonischen Herstellung der Stationsgebäude war der bekannte Dresdener Architekt F. Reuter betraut.

— **Die Erbauung der elektrischen Verbindungsbahn Crimmitschau-Meerane-Glauchau** ist, wie die „Dresd. Ztg.“ erfährt, genehmigt. Aus dem Erlass des Ministeriums des Innern an die Aktiengesellschaft für elektrische Bahnen und Anlagen in Dresden geht hervor, dass die von der Regierung bisher nicht genehmigten Punkte des Projektes, wie z. B. die Anschlüsse an den Bahnhöfen in Glauchau und Meerane, die Benutzung von Unterschiebewegen und Kommunikationswegen usw., entsprechend den Vorschlägen der auszuführenden Gesellschaft die Genehmigung der Regierung gefunden haben.

— **Ueber den Bau des Tunnels der elektrischen Untergrundbahn am Potsdamer Platz in Berlin** veröffentlicht das „Centralb. der Bauverw.“ einen ausführlichen interessanten Aufsatz, dem wir folgende Mittheilungen entnehmen.

Der Endbahnhof des nach dem Potsdamer Platz gerichteten Zweiges der im Bau befindlichen elektrischen Bahn ist nur ein vorläufiger, der bei ihrer Weiterführung in nördlicher Richtung in einen Aufstellbahnhof umgewandelt werden dürfte, während ein Durchgangsbahnhof auf dem Potsdamer Platz selbst an seine Stelle tritt. Die in dem vorläufigen Endbahnhof angekommenen Bahnzüge sollen mittelst Ausziehgleises, das in den Raum der späteren Hauptgleisverlängerung fällt, von der Ankunft- auf die Abfahrtsseite übergeführt werden. Durch Veränderung der Häuser Nr. 16 u. f. der Köthenerstrasse, die an der Hinterseite um die Tunnelbreite verkürzt worden sind, ist am Viadukt des Südringbahnhofes entlang Raum für das Vordringen der elektrischen Bahn nach dem Potsdamer Platz gewonnen worden. Die von Süden als Viadukt herankommende Bahn ist zwischen der Häuserreihe und dem Südring mit einem Gefälle von 1 : 38 unter die Erde hinabgeführt und setzt sich dann auf dem Seitenplatzgelände zwischen den Häusern der Köthenerstrasse und dem Empfangsgebäude der Potsdamer Bahn als Unterpflasterbahn fort. Ausser dem Bahnhof der elektrischen Bahn können in diesem Tunnel noch einige Nebengleise Platz finden, die bei späterer Verlegung der Station eine weitere Ausdehnung erfahren. Im Zuge der Königgrätzerstrasse wird sich später der Tunnel des durch diese Strasse gelegten Zweiges eines anderen engeren Netzes von Schnellverkehrslinien befinden, das die Stadt Berlin, allerdings nur innerhalb der Grenzen des eigenen Weichbildes, herzustellen gedenkt. Dieser Tunnel liegt so tief, dass der des Siemens & Halske'schen Unternehmens darüber hinweg fortgesetzt werden kann. Mit Rücksicht auf die tiefere Lage der städtischen Bahn wird der mehrgenannte Ausziehtunnel, soweit er sich unmittelbar neben jene legt, im Grundmauerwerk so tief hinabgeführt, dass dieses bei einem späteren Bau der städtischen Bahn nicht unterfahren zu werden braucht.

Die Tunnelanlage liegt im Grundwasser. Der Untergrund besteht, wie allgemein in Berlin, aus Sand. Der Tunnel ist gleichsam ein in den Untergrund und das Grundwasser gebettetes Gefäss, dessen Sohle und Wandungen ein einheitlich verbundenes Ganzes bilden, das durch eine in den Gefässkörper eingelegte, in 15 cm Entfernung von den Aussenflächen um dasselbe sich herumziehende Schicht aus mehreren Lagen mit Goudron dicht verklebten Asphaltfilzes wasserdicht gemacht ist. Der Baustoff für den Tunnelkörper ist Beton. Die Firma Siemens & Halske hat nun bei der Vergebung der Arbeiten zur Bedingung gemacht, dass die gesammten Tunnelarbeiten bei abgesenktem, d. h. durch Abpumpen bis unter die Tunnelsohle niedergebrachtem Grundwasserspiegel im Trocknen ausgeführt werden müssen, ein Verfahren, das ja in Berlin bereits bei einer Reihe verschiedenartiger Bauausführungen erfolgreiche Anwendung erfahren hat. Sonst ist die Art und Weise der Bauausführung von der Entwurfsaufstellerin, der Firma Siemens & Halske, den Ausführenden freigestellt worden. Der beim Tunnelbau verwandte Beton ist theils von der Hand, zum grössten Theil aber mit der Maschine hergestellt worden. Die Decke des Tunnels ist aus Stampfbetonkappen zwischen Eisenträgern hergestellt.

— **Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen.** Durch die Presse lief vor einigen Tagen die Notiz, dass die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin eine elektrische Schnellbahn von Berlin nach Zossen in Betrieb genommen habe, die in Hinsicht der Fahrgeschwindigkeit dasjenige leisten soll, was man sich von diesen Zukunftsschnellbahnen verspricht. Die Zeitungen berichten jetzt, dass sie sich geirrt haben: es handele sich nicht um eine bereits fertige Bahn, sondern um Versuche, die auf der Militäreisenbahn, die ja von Berlin nach Zossen führt, angestellt werden sollen. Letztere Lesart ist thatsächlich die richtige. Es ist lediglich über die Thatsache, dass der Generaldirektor der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, Geheimer Baurath Rathenau, dem Kaiser über die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen, über die unsere Leser aus früheren Mittheilungen unterrichtet sind, Vortrag gehalten hat, missverständlich berichtet worden. Jene Besprechung mit dem Kaiser betraf allgemein, wie wir hören, das Thema der Schnellbahnen zwischen entfernten Grossstädten des Deutschen Reichs und des europäischen Festlandes, ähnlich wie sie beispielsweise zwischen Brüssel und Antwerpen, Manchester und Liverpool, Wien und Budapest usw. geplant waren oder noch sind. Dem Kaiser wurde berichtet, dass noch im Laufe dieses Jahres auf der Militäreisenbahn Versuche mit zwei elektrischen Schnellbahnfahrzeugen angestellt werden sollen, von denen eins die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, das andere die Firma Siemens & Halske liefern. Herr Rathenau legte eingehend dar, dass die Neuzeit ganz andere weitergehende Forderungen hinsichtlich der Schnelligkeit der Beförderung im Personenverkehr zwischen Grossstädten stelle, als sie der Dampf zu erfüllen vermöge. Er denkt an eine Einrichtung schneller, häufiger und dabei doch billiger Verkehrsmittel und die Trennung des Schnellverkehrs von dem örtlichen und Güterverkehr. Herr Rathenau hob hervor, dass Deutschland auf dem Wege vorangehen könne und solle, solchen Schnellverkehr, für den vielleicht 200 bis 250 km Geschwindigkeit in der Stunde in Frage kommen, zu schaffen, und der Kaiser hat ihm, wie berichtet wird, versichert, dass er mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln dieses wahrhaft nationale Unternehmen fördern wolle.

Soweit die Zeitungsberichte. Unsererseits ist häufig über eine Vervollkommnung des Eisenbahnverkehrs in vorstehend erörtertem Sinne berichtet worden. Zahlreiche Pläne elektrischer Schnellbahnen der vorgedachten Art sind bisher unverwirklicht geblieben, aber die Zeit wird nicht fern sein, wo der technische Theil der Aufgabe thatsächlich gelöst sein wird. Hinsichtlich der Wirthschaftlichkeit eines solchen Betriebes — über den wir auch bereits Mittheilung gemacht haben — wird man dann Erfahrungen sammeln können.

— **Ueber amerikanische Lokomotiven für Deutschland** brachte kurz vor den Weihnachtstagen ein Berliner Blatt die nachstehende Notiz:

„Amerikanische Lokomotiven für Deutschland? Wie eine uns vorliegende Newyorker Meldung besagt, sind bei der Richmond Lokomotivenfabrik in Richmond, Westvirginia, für deutsche Eisenbahnen 24 Lokomotiven eines verbesserten Systems bestellt worden, die so rasch wie möglich im nächsten Jahre abgeliefert werden müssen. Dieselbe Fabrik liefert für Finnland Lokomotiven im März und April.“

Es hat seiner Zeit einiges Aufsehen erregt, dass die bayerischen Staatsbahnen zwei Güterzug- und zwei Schnellzuglokomotiven in Amerika bei den Baldwin-Works bestellt hatten. Die Güterzuglokomotiven sind schon seit längerer Zeit in Bayern in Betrieb, mit welchem Erfolge, ist noch nicht bekannt geworden; die Schnellzuglokomotiven sollen unterwegs sein. Nach den von den „Berl. Polit. Nachr.“ an allen nur irgend möglichen Stellen eingeholten Erkundigungen ist von einer neuen Bestellung amerikanischer Lokomotiven für deutsche Bahnen und noch dazu von 24 Stück nirgends etwas bekannt. Die Meldung aus Newyork scheint daher erfreulicherweise auf einem Irrthum zu beruhen.

— **Kaisersgeburtstagsfeier im Staatseisenbahnverein zu Stolp i/Pom.** Der Verein hat am 12. d. Mts. in den festlich geschmückten Räumen des Schützenhauses seine diesjährige Kaisergeburtstagsfeier veranstaltet, die einen glänzenden Verlauf nahm. Zu dieser Feier waren die Mitglieder (Beamte und Arbeiter) mit ihren Angehörigen — etwa 1 200 Personen — erschienen. Auch viele auswärtige, dem Verein angehörende Mit-

glieder, namentlich Eisenbahnarbeiter, welche an ihren Wohnorten keine Gelegenheit hatten, diesen Geburtstag angemessener Weise festlich zu begehen, nahmen an dieser Feier theil.

Nach einigen gut ausgeführten Konzertstücken hielt der Vorsitzende des Vereins, Eisenbahnbauinspektor Kucherti, die von patriotischem Geiste erfüllte Festrede, welche mit einem dreifachen Hoch auf den Kaiser schloss, in welches die alle Plätze des Schützenhauses füllende Menge mit Begeisterung einstimmte. Hierbei ging der Vorhang der Bühne hoch und ein von Vereinsmitgliedern und deren Angehörigen dargestelltes Gruppenbild, in der Mitte die „Germania" darstellend, präsentirte sich in farbigem Lichte der zuschauenden Menge, die stehend und unter Musikbegleitung das „Heil Dir im Siegerkranz" sang.

Ein dann folgendes humoristisches Theaterstück „Grosses Reinemachen", das ebenfalls von Mitgliedern des Vereins mit grosser Sicherheit aufgeführt wurde, fand viel Beifall. Hierauf wurden sieben lebende Bilder: Des Mädchens Traum, Der Spaziergang, Auf dem Balle, Die Trauung, In Tirol, Der Abschied und Das Erwachen vorgeführt, die von sinnigen Versen und anheimelnder Musik begleitet waren.

Nachdem auch dieser äusserst genussreiche Theil vorüber war, trat der Tanz in seine Rechte. Während der den Tanz unterbrechenden Kaffeepause gaben noch verschiedene Mitglieder humoristische Vorträge zum besten, die allgemeinen Beifall fanden. Erst in vorgerückter Stunde endete die schöne Feier, welche allen Theilnehmern noch lange in Erinnerung bleiben wird.

— Ankauf der Berliner elektrischen Strassenbahnen der Akt.-Ges. Siemens & Halske durch die Stadt Berlin. Der Berliner Magistrat hat der Stadtverordnetenversammlung folgende Vorlage zur Beschlussfassung übersandt: „Die Stadtverordnetenversammlung stimmt zu, dass der Magistrat 5 500 000 Mark Aktien der Berliner elektrischen Strassenbahnen zum Kurse von 166⅔ ankauft und dem Bankhause v. Koenen & Co., hier, das Recht einräumt, bis zu 500 000 ℳ. dieser Aktien innerhalb Monatsfrist nach Annahme der Offerte vom 31. Dezember 1900 nachzuliefern." Es handelt sich hier um den Erwerb der beiden elektrischen Strassenbahnlinien Behrenstrasse-Treptow und Mittelstrasse-Pankow, bei welchen die Stromzuführung theils unterirdisch nach einem eigenen System, theils durch Oberleitung unter Anwendung des Bügelsystemes für die Stromabnahme erfolgt und die sich im vorigen Winter vortheilhaft dadurch auszeichneten, dass der Schnee ihren Betrieb nicht störte. Verhandlungen mit der Grossen Berliner Strassenbahn wegen Ankaufes dieser Linien waren gescheitert. In der Begründung der Magistratsvorlage wird ausgeführt, dass beim Magistrat von der Grossen Berliner Strassenbahn gegen die in erster Linie von der Verkehrsdeputation in Aussicht genommenen und wichtigsten städtischen Linien mit der Begründung Einspruch erhoben wurde, dass der Bau und Betrieb dieser Linien ähnlich, wie das in einer Streitsache der Stadt Köln a. Rh. gegen die dortige Strassenbahngesellschaft vom Reichsgericht angenommen worden, als mit den bestehenden Verträgen, weil sie Konkurrenzlinien wären, unvereinbar erachtet werden müssten. Ein Erwerb jener Aktien und damit der beiden Linien durch die Grosse Berliner Strassenbahn würde die für die Stadt bei der Herstellung eines städtischen Strassenbahnnetzes bestehenden Schwierigkeiten noch vermehren. Die beiden Linien, die zu besonders verkehrsreichen Punkten führen, lassen sich mit den geplanten städtischen Linien verbinden, die Stadt erhält sofort einen Stamm geschulten Personals und zwei Bahnhöfe. Die Aktiengesellschaft Siemens & Halske hat für die Aktien bis 1904 eine Zinsgarantie von 5 % übernommen. — In der am 17. d. Mts. stattgehabten Stadtverordnetenversammlung gelangte die Angelegenheit zur Verhandlung. Sie wurde einem Unterausschuss zur Vorberathung überwiesen.

Oesterreich-Ungarn.

— Bestreitung des Staatsaufwandes für das I. Halbjahr 1901. Das „Reichsgesetzblatt" verlautbart eine auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. Dezember 1867 erlassene kaiserliche Verordnung vom 27. Dezember 1900, nach welcher die in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juni 1901 sich ergebenden Auslagen nach Erforderniss für Rechnung der durch das Finanzgesetz für das Jahr 1901 festzustellenden Kredite zu bestreiten sind. Zugleich wird die Regierung ermächtigt, die in der Verordnung aufgeführten, mit Ende 1900 ablaufenden Kredite (Beträge) noch bis Ende Juni 1901 zu verwenden. Diese Ermächtigung bezieht sich auch auf eine Anzahl von Krediten aus dem Etat des Eisenbahnministeriums.

— Erhöhung der Zuckertarife. Wie bekannt, haben die österreichischen Staatsbahnen am 15. August 1900 eine Erhöhung der Zuckertarife vorgenommen, welche zunächst im Lokalverkehr in Kraft trat. Mit dem 1. Januar wurde diese Tariferhöhung auch auf den Uebergangsverkehr und den Verkehr in Mitbewerb tretender Strecken ausgedehnt. Der letztere Umstand hat gleichwie die österreichische Nordwestbahn (vergl. Nr. 3 S. 41 d. Ztg.) auch die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft in die Lage versetzt, sich den Tariferhöhungen der Staatsbahnen anzuschliessen.

— Wiedereinführung der tarifmässigen Ladefristen. Nunmehr hat auch die österreichische Nordwestbahn infolge der Besserung der Wagenverhältnisse die auf ihren Linien mit Wirksamkeit vom 1. Oktober v. J. eingeführte Herabsetzung der Fristen für die Entladung und Beladung der Güterwagen auf 6 Tagesstunden aufgehoben und seit 1. Januar d. J. die tarifmässigen, 12 stündigen Ladefristen wieder eingeführt.

— Sonderwagen für Beförderung von Eiern. Die königliche Eisenbahndirektion in Berlin hat, wie gemeldet wird, dem Aeltestenkollegium der Berliner Kaufmannschaft mitgetheilt, dass es ihr nicht gelungen sei, die österreichischen Verwaltungen für die Ausführung eines Antrages der Aeltesten auf Herstellung von Eiersonderwagen zu interessiren. Die österreichischen Bahnen lehnen den Bau von Güterwagen mit besonderen Einrichtungen für die Beförderung bestimmter Güter grundsätzlich ab und stellen es den Parteien anheim, entweder selbst solche Wagen anzuschaffen oder entsprechend eingerichtete Leihwagen zu miethen.

— Die Neubearbeitung der Güterklassifikation der Eisenbahnen nimmt ihren ununterbrochenen, aber, wie sich dies aus der Schwierigkeit der einschlägigen Verhandlungen und der gebotenen Rücksichtnahme auf die zahlreichen und wichtigen hierbei in Betracht kommenden Interessen erklärt, langwierigen Verlauf. Die letzte Besprechung in dieser Angelegenheit, an welcher Vertreter der betheiligten Ministerien, der Privatbahnen sowie der Interessenten theilnahmen, hat am 17. Oktober v. J. stattgefunden und galt der Artikelgruppe „Eisen und Stahl". Der Verlauf dieser Berathungen lässt gewärtigen, dass es zwischen den Bahnen und den Interessenten zu einem Einvernehmen kommen werde. Die Berathungen über die Klassifikation der Gruppe „Metalle und Metallwaaren" werden demnächst beginnen.

— Besteuerung der Reservefonds der Eisenbahnen. Nach § 98 des Gesetzes vom 25. Oktober 1896 über die direkten Personalsteuern sind den auf Grund dieses Gesetzes der Besteuerung unterzogenen Rücklagen aus dem Erträgnisse eines der öffentlichen Rechnungslegung unterliegenden Unternehmens die unter der Herrschaft des Einkommensteuerpatentes vom 29. Oktober 1849 gebildeten Rücklagen rücksichtlich der Nichteinbeziehung in die Besteuerungsgrundlage für die Erwerbsteuer solcher Unternehmungen nur dann gleichzuhalten, wenn sie mit der ausschliesslichen Widmung zur Ergänzung, Erneuerung oder Nachschaffung des Betriebsinventars bezw. der Betriebseinrichtung sowie zur Deckung besonders bezeichneter Verluste hinterlegt wurden, ihrer besonderen Widmung gemäss verwendet werden, und insofern nachgewiesen wird, dass von den hinterlegten Beträgen die Steuer in dem im Einkommensteuerpatente vom 29. Oktober 1849 bezeichneten Ausmaasse thatsächlich entrichtet wurde.

Im Jahre 1897 richtete die Buschtêhrader Eisenbahngesellschaft an die Steuerbehörde unter Berufung auf obige Gesetzesbestimmung das Ersuchen, die Reservefonds ihrer Unternehmen lit. A und lit. B mit den nach dem alten Einkommensteuerpatente bereits versteuerten Rücklagen gleichzustellen. Alle Finanzbehörden (in letzter Instanz das Finanzministerium) verweigerten diese Gleichstellung mit der Begründung, dass diese Rücklagen des Reservefonds nicht eine besondere Widmung zur Deckung bestimmt bezeichneter Verluste tragen, sohin die Voraussetzung zur Gleichstellung nach § 98 des Steuergesetzes nicht vorhanden sei. Gegen die Entscheidung des Finanzministeriums erhob die Buschtêhrader Eisenbahngesellschaft die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Der Vertreter der Bahngesellschaft suchte nachzuweisen, dass die fraglichen Reservefonds, deren Gleichstellung mit bereits versteuerten Rücklagen die Eisenbahngesellschaft verlange, sowohl aus ihrer Bezeichnung, als aus dem statutarischen Zwecke ihrer Verwendung gesetzlichen Anspruch auf diese Gleichstellung haben. Der Ministerialvertreter führte aus, dass die Reservefonds zur Deckung besonders bestimmter Verluste bestimmt sein müssen, wenn sie als bereits versteuerte Rücklagen gelten sollen. Der Verwaltungsgerichtshof wies die Beschwerde der Buschtêhrader Eisenbahn als unbegründet ab. In den Enscheidungsgründen wurde ausgeführt, dass die gesetzlichen Voraussetzungen der Gleichstellung der in Frage kommenden Reservefonds mit bereits versteuerten Rücklagen nicht gegeben seien.

— **Zillerthalbahn.** Die Eröffnung der für den Sommer-Turistenverkehr Tirols so wichtigen Bahnstrecke Jenbach-Fügen (9,1 km) im Zillerthale fand am 20. Dezember v. J. statt. Der Bahnhof in Jenbach steht auf der dem Südbahnhof Jenbach entgegengesetzten Seite der Südbahnstrecke Kufstein-Innsbruck. Der Inn wird unfern des Schlosses Rothholz auf einer neuen eisernen Brücke übersetzt. Diese Strecke bildet einen Bestandtheil der am 2. Dezember 1899 konzessionirten schmalspurigen Lokalbahn von Jenbach über Strass, Fügen und Zell am Ziller nach Mayrhofen. Die Bahn ist nach der Konzessionsurkunde bis längstens 2. Dezember 1901 dem Betriebe zu übergeben, und wird der letztere nicht vom Staate übernommen, sondern von der Gesellschaft der Zillerthalbahn selbst besorgt. Die Fortsetzungslinie Fügen-Mayrhofen (11,2 km) ist bereits im Baue und dürfte schon im Frühjahre d. J. dem Verkehre übergeben werden.

— **Eröffnung der Eisenbahnstrecke Kimpolung-Valeputna.** Diese 18,9 km lange Linie der Bukowinaer Lokalbahnen wurde am 9. Januar d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Den Betrieb führt die Staatsbahndirektion Stanislau bezw. die Betriebsleitung der Staatsbahnen in Czernowitz.

— **Rechtsgültige Verlautbarung von Tariferhöhungen.** Das Brünner Bezirksgericht hat in einem Streitfalle entschieden, dass eine Veröffentlichung von Tariferhöhungen in dem vom Eisenbahnministerium herausgegebenen „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt“ für sich allein nicht als eine für die Parteien rechtswirksame Verlautbarung der betreffenden Erhöhung anzusehen sei. In den Entscheidungsgründen führte das Gericht folgendes aus: Es ist allerdings richtig, dass die Bahnen das Recht haben, die Tarife mit staatlicher Genehmigung abzuändern. Allein, sollen Tarife gegen das Publikum wirksam sein, so muss demselben auch die Möglichkeit geboten werden, die Tarife kennen zu lernen und muss deshalb für die gehörige Kundmachung derselben vorgesorgt werden. Deshalb bestimmt das Betriebsreglement vom 10. Dezember 1892, dass die Berechnung der Transportpreise nur nach Maassgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife erfolgt, und dass Tariferhöhungen und sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen nicht vor Ablauf von sechs Wochen nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten. Wann ist nun der Tarif gehörig kundgemacht? Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass der Staat dazu berufen ist, die Interessen des Publikums gegen die Eisenbahnunternehmungen, welche der Allgemeinheit zu dienen haben und dafür mit grossen Privilegien ausgestattet sind, zu schützen, dass daher die Staatsverwaltung auch berechtigt ist, bezüglich der gesetzlich angeordneten Pflicht zur Veröffentlichung der Tarife im Interesse des Publikums Durchführungsvorschriften zu erlassen, deren Einhaltung die Verlautbarung erst zu einer wirksamen macht; daher bestimmt die Handelsministerialverordnung vom 1. November 1890, dass solche Verlautbarungen vor allem durch Anschlag in den Stationen, dann durch Kundmachung in den öffentlichen Blättern (insbesondere durch Kundmachung im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt“), ferner durch Aufliegen zur Einsicht des Publikums, dann durch Uebermittelung an die Handels- und Gewerbekammern zu geschehen habe. Da nun die Verklagte den fraglichen Tarifnachtrag erst Ende 1899 hinausgegeben hat, die bezogene Verordnung aber ausdrücklich vorschreibt, dass sowohl die Tarife wie ihre Nachträge in den betreffenden Stationen zur Einsicht und zum Bezuge durch das Publikum bereitzuhalten sowie an die Handels- und Gewerbekammern zu übermitteln seien, so kann die frühere Veröffentlichung im Verordnungsblatte nicht als eine gehörige und für das Publikum bindende angesehen werden. Demnach kann in einem solchen Falle die sechswöchentliche Frist für das Inkrafttreten der Erhöhung nicht schon von dem Tage der Kundmachung im Verordnungsblatt gerechnet werden.

— **Der Lokaltarif der ungarischen Staatsbahnen.** Unter diesem Titel brachte jüngst ein Wiener Tageblatt die Nachricht, dass in dem seit 1. September 1900 gültigen Gütertarife der ungarischen Staatsbahnen die früher durchgeführte Deklassifikation gewisser Artikel aufgehoben worden sei und dadurch Erhöhungen der Tarife eingetreten seien. Weiter theilte dasselbe Blatt mit, dass bei den ungarischen Staatsbahnen die Absicht zu bestehen scheine, durch Einschränkung des Refaktiewesens die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen zu verbessern, aus welchem Grunde die für das laufende Jahr erneuerten Tarifbegünstigungen diesmal blos bis Ende Juli verlautbart worden seien. Demgegenüber verweist der „Pester Lloyd“ zunächst darauf, dass in den Ausnahmetarifen der ungarischen Staatsbahnen nicht nur keine Einschränkungen, sondern sogar einige Erweiterungen eingetreten seien. Ebenso wenig entspreche die zweite Nachricht den Thatsachen. In dem am 11. d. Mts. erschienenen Verzeichnisse der Begünstigungen, welches 500 Posten umfasst, seien im ganzen blos etwa 20 Ermässigungen bis Ende Juli verlautbart, während alle übrigen bis Ende des Jahres gelten. Die Einschränkungen beziehen sich auf Zuckerrüben, Zucker, Holz und Getreide und bezüglich dieser Artikel auch nur auf einen Theil der betreffenden Begünstigungen; diese Umstände allein liefern, wie der „Pester Lloyd“ hervorhebt, den Beweis, dass es sich nicht um weitgehende Aenderungen handle, die zu der Folgerung berechtigen würden, dass etwa eine allgemeine Einschränkung der Tarifbegünstigungen geplant werde. Inwieweit bei der einen oder anderen Post vielleicht ab 1. Juli d. J. auch mässige Frachterhöhungen oder Abweichungen von den bisherigen Bedingungen eintreten werden, darüber soll dem Vernehmen nach noch nicht endgültig entschieden sein, weil die einschlägigen Fragen noch Gegenstand der Erwägung bilden; keinesfalls soll es sich jedoch um Frachterhöhungen handeln, welche den Handel oder die Industrie zu beeinträchtigen geeignet wären. Schliesslich betont der „Pester Lloyd“, dass das Vorgehen der ungarischen Staatsbahnen, Tarifmaassnahmen nicht unvermittelt einzuführen, sondern das Publikum Monate vorher darauf vorzubereiten, eine anerkennenswerthe Berücksichtigung der berechtigten Verkehrsinteressen bedeute.

— **Eisenbahnunfall in Gyorok.** Am 14. d. Mts. stiessen in der Station Gyorok der ungarischen Staatsbahnen zwei Güterzüge zusammen. Infolge des Zusammenstosses wurden die Lokomotiven der beiden Züge und zehn Wagen beschädigt. Von den Zugbediensteten ist ein Bremser infolge der bei dem Unfall erlittenen Verletzungen gestorben. Ein zweiter Bremser erlitt gleichfalls schwere Verletzungen. Drei weitere Bedienstete wurden leicht verletzt.

— **Zugförderungsanlagen der ungarischen Staatsbahnen.** Im Sinne des Gesetzartikels XXX vom Jahre 1897 sollen für die Ergänzung und Einrichtung der Zugförderungsanlagen der ungarischen Staatsbahnen in dem Zeitraume von 1901 bis 1906 5 950 000 Kr. verwendet werden. Auf Anordnung des Handelsministers hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen einen Plan für die Verwendung dieses Kredits ausgearbeitet, welcher vom Ministerium genehmigt wurde mit dem Bedeuten, dass die Direktion nun in diesem Rahmen den endgültigen Vorschlag bezüglich der Verwendung der einzelnen Raten zu machen habe.

— **Die Fahrkarten-Stadtbüros in Arad und Miskolcz** sind mit Rücksicht auf deren geringe Inanspruchnahme von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen mit 31. Dezember v. J. aufgelöst worden.

Uebrige europäische Länder.

— **Lesens- und schreibensunkundige Arbeiter der belgischen Eisenbahnen.** Der belgische Eisenbahnminister hat den provisorisch angestellten Eisenbahnarbeitern, welche nicht lesen und nicht schreiben können, eine neue Frist von einem Jahre zur Aneignung dieser Kenntnisse gewährt. Der Minister hat die Betriebsleiter angewiesen, den Betheiligten mitzutheilen, dass sie entlassen werden, wenn sie innerhalb des festgesetzten Termins nicht genügende Kenntniss in diesen Fächern sich angeeignet haben. Andererseits werden die Arbeiteranwärter, welche bisher noch nicht eingezogen werden konnten, weil sie lesens- und schreibensunkundig sind, von der Aufnahmeliste gestrichen. Während es in Deutschland derartige Leute nur noch in wenigen Ausnahmen gibt, bilden sie in Belgien noch einen hohen Prozentsatz.

— **Die Eisenbahngemeinschaft im Kanton Bern.** Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz, welche bekanntlich nur die Hauptbahnen einbezieht, scheint auch auf einen gewissen Zusammenschluss der Nebenbahnen hinzuwirken. So hat sich jetzt unter Führung der Berner Regierung bezw. des kantonalen Bau- und Eisenbahndirektors im grössten schweizer Kanton, in Bern, eine „Betriebsgemeinschaft“ gebildet. Sie besteht aus den sogenannten „Dekretsbahnen“, d. h. denjenigen, welche mit Hilfe von Kantonsbeihilfen gebaut oder deren Aktien in der Mehrheit vom Kanton erworben worden sind. Auf der betreffenden Konferenz waren folgende Bahnen vertreten: Die Thunerseebahn; die Linien Spiez-Frutigen; Spiez-Erlenbach und Erlenbach-Zweisimmen; die Gürbethalbahn; die (direkte) Bern-Neuenburg-Bahn. Zweck der Vereinigung ist möglichst zweckentsprechender, einheitlicher Betrieb. Die beschlossene Betriebsgemeinschaft umfasst zunächst ein Netz von rund 85 km. Mit dem Beitritt der Gürbethalbahn, deren erste Sektion Bern-Pfandermatt in diesem Sommer und deren ganze Linie im Sommer 1902 dem Betrieb übergeben werden soll, würde das gemeinsam betriebene Netz auf 115 bis 120 km anwachsen. Die Eröffnung der direkten Bern-Neuenburg-Bahn wird für unmittelbar nach Ostern, spätestens Mitte April angekündigt. Der Berner „Bund“ versichert, von einer

eigentlichen Vereinigung der verschiedenen Linien sei nicht die Rede, ebensowenig handle es sich um die Vorbereitung eines Konkurrenzkampfes gegen die Bundesbahnen. Die „Dekretsbahnen" hätten ihre besondere wirthschaftliche Aufgabe; laut der Botschaft des Berner grossen Raths zum Subventionsbeschluss von 1897 sind sie dazu bestimmt, „die abgeschlossenen Gegenden zu bedienen, sie den Hauptverkehrsplätzen näher zu bringen und an die grossen Verbindungslinien anzuschliessen". Zu diesem Zweck hat der Kanton Bern sich mit etwa 12 000 000 ℳ an seinen Eisenbahnen betheiligt. Bei der Eisenbahnverstaatlichung durch die Eidgenossenschaft sind thatsächlich schon kantonale und andere Rivalitäten genug hervorgetreten. Wegen der Grösse der Aufgabe scheute der Bund vor der gleichzeitigen Uebernahme der Nebenbahnen zurück. Es wird eine interessante Probe sein, wie sich künftig diese Zweitheilung bewährt.

— **Albulatunnel.** Bei gebesserten Gesteins- und Wasserverhältnissen rücken die Arbeiten wieder schneller vor; auf der Nordseite sind sie im Dezember 33 m, auf der Südseite 126 m fortgeschritten. Auf der Südseite sind 272 m, auf der Nordseite 825 m fertig.

— **Umwandlung der Londoner Untergrundbahn auf elektrischen Betrieb.** Unlängst konnte man in den Zeitungen von einem 100 Millionenpreise lesen, der den elektrischen Firmen in London winkte. Die beiden Gesellschaften, welchen die Londoner innere Ringbahn gehört, die Distriktbahngesellschaft und die Metropolitangesellschaft, hätten alle namhaften elektrischen Firmen der Welt zu einem Wettrennen um die Umwandlung von einigen 60 km Stadtbahnen auf elektrischen Betrieb eingeladen. Das war selbstverständlich Phantasie. Aber wie so oft, hatte das Gerücht doch einen gewissen Kern. Wir haben schon berichtet, dass auf der Distriktbahn seit einiger Zeit ein elektrischer Versuchszug verkehrt, um Erfahrungen zu sammeln, die bei der etwaigen Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Ringbahn zu verwerthen wären. Die Ringbahn, eine fortlaufende Reihe von Tunneln in der Gesammtlänge von 21 km, wird befahren von Ringzügen rechts und links herum, ausserdem von einer grossen Anzahl anderer Züge, die von Aussenlinien hereinkommen und auf Stationen der Untergrundbahn endigen und zurückkehren. Diese Stationen, welche als Durchgangs- und Endstationen gleichzeitig ausgebildet sind, sind Mansion-House, Moorgate Street sowie Aldgate. Die Ringzüge sollen fernerhin elektrisch fahren. Ob auch die anderen Züge auf der Untergrundbahn elektrisch betrieben werden sollen, ist nicht berichtet.

Die Umwandlung der Ringbahn auf elektrischen Betrieb ist aber beschlossene Sache und Anfang Dezember 1900 wurden dann die elektrischen Firmen aufgefordert, Entwürfe nebst Kostenanschlägen für diese Umwandlung einzureichen, die, wie sich ergab, 666 000 £ oder 13⅓ Millionen Mark kosten würde. Die Gesellschaften sannen nun auf Mittel und Wege, für die Umwandlung jenen Geldbetrag zu beschaffen. Näheres in dieser Angelegenheit erfahren wir aus den Verhandlungen der ausserordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre der Distriktbahn, welche am 7. d. Mts. stattfand.

Die Gesellschaft hat eine Gesetzesvorlage eingebracht, in der für die Aufnahme neuer Mittel im gedachten Betrage beim Parlament die Genehmigung nachgesucht ist. Es heisst in der Begründung der Vorlage, dass „infolge der Belästigung durch die verunreinigte Tunnelluft, die mit dem Betrieb durch die Dampfzüge verbunden ist, soweit die Bahn unterirdisch geführt ist, die Gesellschaft eine bedeutende Anzahl Fahrgäste, die früher auf der Eisenbahn fuhren, jetzt aber von anderen Verkehrsmitteln abgezogen werden, verloren hat und noch weiter verliert. Die Einnahmen der Gesellschaft haben infolge dessen abgenommen und es ist daher sowohl im Interesse des Publikums, als auch der Gesellschaft dringend nöthig, dass der Dampfbetrieb durch elektrischen ersetzt werde. Da es unter diesen Umständen im allgemeinen Interesse der Gesellschaft einschliesslich der Inhaber von Schuldverschreibungen liegt, dass das für die Umwandlung nöthige Kapital gesichert werde, die Gesellschaft aber nicht in der Lage ist, es durch Vorzugs- oder gewöhnliche Aktien oder Obligationen zu beschaffen, wenn sie nicht die Besitzer der vorhandenen Vorzugs- und gewöhnlichen Antheile und die laufenden Interessen der Gesellschaft selbst schädigen will, so ist sie darauf angewiesen, Schuldverschreibungen auszugeben, die mit mässiger Verzinsung ausgestattet, den bestehenden Schuldverschreibungen vorangehen. Durch die Beschaffung dieses Kapitals ist die Gesellschaft gegen ferneren Rückgang in den Einnahmen gesichert und der Betrieb von allen den Nachtheilen, die mit der Beförderung durch Dampflokomotiven verbunden sind, befreit; vielmehr ist eine derartige Vermehrung der Einnahmen vorauszusehen, dass die Sicherheit sowohl der Schuldverschreibungen als der Vorzugsaktien vergrössert wird usw."

Die unter der Leitung von Sir John Wolfe Barry und Sir William H. Preece ausgeführten Versuche lassen technisch das beste erhoffen. Beim elektrischen Betrieb verschwinden die Lüftungsmissstände gänzlich, der Zugbetrieb wird wirthschaftlicher und wirksamer und die Umwandlung ist in kürzester Zeit zu bewirken.

In der Hauptversammlung am 7. d. Mts. ist nun den Aktionären ein anderweitiger Plan der Geldbeschaffung vorgelegt worden, der von dem vorstehend erörterten völlig abweicht und zur Ausgabe von Aktien zurückkehrt. Dieser neue Plan hat die Billigung der Aktionäre gefunden und damit wird der dem Parlament unterbreitete Antrag gegenstandslos. Der Beschluss der Aktionäre würde aber nicht Rechtskraft haben, wenn nicht das Parlament bereits früher diesen letzteren Finanzirungsplan genehmigt hätte; der neue Antrag beim Parlament war thatsächlich nur erfolgt, weil bei dem geringen Werth, den die gewöhnlichen Aktien der Gesellschaft nach all' den Nackenschlägen, die sie erduldet hat, nur noch haben, der Weg der Geldbeschaffung durch Ausgabe junger Aktien aussichtslos schien. Dass er jetzt wieder aufgenommen ist, ist zurückzuführen auf das Umwandlungsangebot der Westinghousegesellschaft, das dadurch schmackhaft gemacht ist, dass damit die Geldbeschaffung unmittelbar verknüpft wurde: Die Gesellschaft sorgt für den Absatz der jungen Aktien oder behält sie, bis das Unternehmen die gebührende Entwickelung genommen hat. Der Vorsitzende bemerkte, dass ihn das Angebot geradezu „elektrisirt" habe. Der Beschluss der Hauptversammlung lautet dahin, 1. dass unter Vollmacht der Metropolitan-Distrikteisenbahnakte von 1897 und 1900 geschaffen und ausgegeben werden dürfen 500 000 £ gewöhnliches Kapital und dass die Direktoren diese Aktien nach ihrem Ermessen ausgeben können; 2. dass die Gesellschaft Schuldverschreibungen bis zur Höhe von 166 000 £ in Gemässheit jener Eisenbahnakte ausgeben darf, die bis 5 % Zinsen tragen.

Fremde Welttheile.

— **Deutsch-Ostafrika.** Ueber die Verkehrsverhältnisse am Nyassasee wird der „Deutsch-ostafrikanischen Zeitung" von einem Deutschen aus Fort Johnston, dem englisch-centralafrikanischen Hafen am Ausfluss des Shireflusses in den Nyassasee, geschrieben:

„Im Verhältniss zu der Entfernung von der Küste und den ungeheueren Transportschwierigkeiten, welche von dort her zu überwinden sind, herrscht ein ungewöhnlich reges Treiben auf dem Nyassasee, in seinen Hafenstädten und angrenzenden Gebieten. Augenblicklich sind es in der Hauptsache noch die englischen Häfen Fort Johnston und Koronga (Nordwestufer des Nyassasees), die als wichtigste Stapelplätze der aus Chinde kommenden Einfuhrwaaren gelten können, und in ersterem Orte haben sich deshalb auch die beiden grössten Transportgesellschaften am See, die ‚Flottilla Company' und die ‚Afrikan Lakes Company' niedergelassen. In dem Augenblick jedoch, in welchem von der deutsch-ostafrikanischen Küste her der See durch einen Schienenstrang mit dem indischen Ozean in Verbindung stehen wird, wird sich der Schwerpunkt des ganzen Handels und Wandels am Nyassa auf das dortige deutsche Gebiet und die deutschen Häfen verlegen. Schon lange beabsichtigt englisches Kapital in Anbetracht der sicheren Rentabilität, Fort Johnston mit der portugiesischen Pombabay am indischen Ozean durch eine Bahn zu verbinden, jedoch hat man nach Aussage von Fachleuten auf dieser Strecke mit erheblich viel mehr technischen Schwierigkeiten zu kämpfen, wie die Deutschen sie auf der Strecke Kilwa-Wiedhafen (im Süden des Gebiets) zu überwinden hätten. Höhere Beamte im englischen Gebiet haben versichert, dass, falls die Deutschen innerhalb einiger Jahre nicht mit dem Bahnbau begonnen hätten, man sich englischerseits doch wohl zu dem Bau der Bahn entschliessen würde; man zögere nur so lange, weil man es für selbstverständlich hält, dass deutscherseits demnächst mit den Bahnarbeiten begonnen wird und der Bau der erheblich theureren englischen Bahn dann doch — weil nutzlos — unterbrochen werden müsste. — Der Dampferverkehr auf dem See ist in den letzten Jahren immer ein sehr reger gewesen, augenblicklich laufen allerdings die meisten der englischen Privat- und Regierungsdampfer grösserer an ihnen auszuführender Reparaturen wegen nicht und der deutsche Regierungsdampfer ‚Hermann von Wissmann' vermag allein bei weitem nicht den Waarenverkehr auf dem See nach den deutschen, englischen und kongostaatlichen Ufern zu bewältigen, trotzdem er stets 40—50 t Ladung führt und seine Fahrten beschleunigt. Warum hier noch keine deutsche Gesellschaft einen Dampfer unter deutscher Flagge für die Fahrten auf dem Nyassasee hat erbauen lassen, ist mir unerklärlich; die Baukosten (2—300 000 ℳ bei 60—80 t Ladungsvermögen) würden in 2—3 Jahren verdient sein, wenn man bedenkt, dass der ‚Hermann von Wissmann' augenblicklich gegen 120 000 ℳ im Jahr einbringen soll und der Verkehr sich noch ständig hebt."

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Januar d. J. von der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen in Betrieb genommene Lokalbahn Lam-Kötzting (17,75 km) ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 15. Januar d. J. ist die an der Strecke Jablonowo-Freystadt Wpr. zwischen den Stationen Jablonowo und Buchwalde Wpr. belegene Güterladestelle Adlig-Neudorf für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet worden. Dieselbe liegt von Jablonowo 3,114 km und von Buchwalde 3,607 km entfernt.

Aenderung in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher für den Gesammtverkehr offenen Stationen Millie an der Linie Nepolokoutz-Wiznitz, Tereblestie an der Linie Hliboka-Sereth, Panka an der Linie Hliboka - Berhometh a S., Galanestie, Unter-Wików und Straza der Linie Hadikfalva-Brodina und Eisenau der Linie Hatna-Valeputna werden vom 1. März 1901 ab in Personenhaltestellen mit der Befugniss zur Auf- und Abgabe von Frachtgütern in Hornvieh in Wagenladungen umgewandelt. In der Station Unter-Wików werden ausnahmsweise an Wochentagen täglich von 9 bis 10 Uhr Vormittags und von 2 bis 3 Uhr Nachmittags auch Stückgüter als Eil- und Frachtgut angenommen und ausgefolgt werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4142 vom 11. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Lokalbahnaktiengesellschaft in München auf Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der schmalspurigen Bahnen Ravensburg-Weingarten, Walhallabahn und Feldabahn mit den Vereinsbahnen und Zurechnung der Strecken dieser Bahnen zu den übrigen Vereinsbahnstrecken der Lokalbahnaktiengesellschaft (abgesandt am 16. Januar d. J.).

Nr. 4209 vom 3. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abänderung des Uebereinkommens über die Aussetzung von Preisen (abgesandt am 11. Januar d. J.).

Nr. 26 vom 8. Januar d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Antrag der bayerischen Staatsbahn auf Aenderung der Festsetzungen in Ziffer 5 Absatz 5 der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 11. Januar d. J.).

Nr. 64 vom 11. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 16. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schliessung von Stationen.

Infolge Verlegung eines Theiles der Strecke Neuss-Kaarst wird der an der alten Strecke gelegene, nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltepunkt Weissenberg bei Neuss am 2. März d. J. nach Abgang des letzten Zuges geschlossen. Ein Ersatz für den Haltepunkt an der neuen Strecke ist nicht geschaffen.

Cöln, den 16. Januar 1901. (170)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen, nordöstliche Linien.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr eingestellt:

auf der Lokalbahn Borki wielki-Grzymalow vom 2. bis 9. Januar d. J.

Aus gleicher Ursache wurde der Gesammtverkehr auf den Kolomeaer Lokalbahnen am 2. Januar l. J. bis auf weiteres eingestellt.

Wien, am 12. Januar 1901. (171)

3. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. wird die Station Marktleuthen der bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III mit folgenden Theilfrachtsätzen einbezogen:

Schnittpunkt I . 0,63 ℳ } für 100 kg.
„ II . 0,28 „ }

Cöln, den 15. Januar 1901. (172)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Am 1. März d. J. tritt ein neuer Theil II A (deutsche Schnittsätze) in Kraft.

Der neue Tarif enthält in der Hauptsache die derzeit bestehenden Frachtsätze; einige Stationen, mit welchen sich kein Verkehr entwickelt hat, wurden aus dem Tarife weggelassen, dafür sind aber Stationen neu in den Tarif einbezogen worden.

Der Tarif kann von Mitte n. Mts. ab von den Verbandsverwaltungen und unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.

Bis dahin ertheilt das Verbands-Abrechnungsbüreau in Strassburg i/Els. weitere Auskunft.

Strassburg, den 14. Januar 1901. (173)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Vom 1. März d. J. ab erhöhen sich im Verkehre mit den Stationen der Brölthalbahn die Gesammtentfernungen bei Ermittelung über den Schnittpunkt Siegburg um 2 km, bei Ermittelung über den Schnittpunkt Hennef um 1 km.

Die z. Zt. für die Ueberführung der Wagenladungsgüter in Siegburg zur Erhebung gelangende Rangirgebühr von 50 ₰, sowie die Anrückegebühr von 25 ₰ für die Zuführung der Wagen in Hennef fallen mit gleichem Tage fort.

Ferner werden im Verkehr mit der Brölthalbahn die für die Umladung der Sendungen auf den Stationen Hennef und Siegburg zu erhebenden Beträge den für die Gesammtentfernungen sich ergebenden Frachtsätzen bezw. den Frachtsätzen der Ausnahmetarife vom 1. März cr. ab nicht mehr hinzugerechnet, sondern für die Folge in seitherige Höhe besonders festgesetzt und als Nebengebühren der Brölthalbahn erhoben.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Münster, den 15. Januar 1901. (174)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1901 werden die Rohstofftarife im hessisch-, rheinisch-nassau-, Saarbrücken- und

Main-Neckarbahn-bayerischen Güterverkehre durch Einbeziehung der Artikel: „Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, Holzkohlenbriketts unverpackt" erweitert.

Die Frachtsätze gelten jedoch nur bei Verkehrsleitung über Aschaffenburg.

Näheren Aufschluss geben die betheiligten Stationen.

München, den 15. Januar 1901. (175)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

(Ausnahmetarif für Getreide etc. Theil III, Heft 1 vom 1. Januar 1898.)

Mit 1. Februar 1901 gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie des Nachtrages I und wird kostenlos abgegeben.

München, den 11. Januar 1901. (176)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirkung wird die Station Diedenhofen-Beauregard der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Wagenladungsverkehr in die Tarifhefte IB und IIB des südwestdeutsch-schweizerischen Verbands einbezogen und zwar mit den Taxen und Entfernungen der Station Diedenhofen, zuzüglich einer Ueberführungsgebühr von 2 ℳ = 2 Fr. 50 Cts. für den Wagen.

Karlsruhe, den 13. Januar 1901. (177)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch - schweizerischer Eisenbahnverband.

Die im 2. Heft der württembergisch-schweizerischen Gütertarife und im Ausnahmetarif für Getreide usw. Württemberg - Vereinigte Schweizerbahnen usw. vom 1. Januar 1901 enthaltenen Frachtsätze für Bretten, Mengen, Mergentheim, Sigmaringen und Pfullendorf (bei letzterer Station nur im Verkehr mit Gossau) gelten mit sofortiger Wirkung auch für die gleichnamigen badischen Stationen (im südwestdeutsch - schweizerischen Verbande), insoweit die entsprechenden Taxen des südwestdeutsch - schweizerischen Verbands höher sind oder soweit in letzterem Verbande keine Taxen bestehen.

Karlsruhe, den 13. Januar 1901. (178)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 20. d. Mts. treten ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen etc. von Camen und Courl nach den Stationen der Eisern-Siegener Bahn in Kraft. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 15. Januar 1901. (179)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Stettin - sächsischer und norddeutsch-sächsischer Verbandsverkehr.

In die Seehafen - Ausnahmetarife für die Beförderung von roher Baumwolle und von Baumwollabfällen nach Sachsen wird mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. der Artikel „Baumwollgarnabfälle" aufgenommen.

Dresden, den 17. Januar 1901. (180)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Kohlenausnahmetarif Theil V Heft Nr. 2 vom 1. Mai 1900.)

Am 1. Februar 1901 gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und wird unentgeltlich abgegeben.

München, den 15. Januar 1901. (181)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Güterverkehr (I/II).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 wird die Station Inowrazlaw des Direktionsbezirks Bromberg in den Ausnahmetarif 5a für Steine widerruflich einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 11. Januar 1901. (182)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-hessischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1901 findet der Ausnahmetarif Nr. 10 auf Thon (lose oder in Säcken verpackt) im Verkehr zwischen Wiesau und Käferthal-Wohlgelegen unter den im Tarif angegebenen Bedingungen Anwendung.

München, den 14. Januar 1901. (183)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Februar 1901 gelangt zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 für die kgl. bayerischen Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnstationen) der XXII. Nachtrag zur Einführung.

München, den 13. Januar 1901. (184)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Theil III, Heft Nr. 2 (Getreide usw.) vom 1. Februar 1898.

Am 1. Februar 1901 gelangt der Nachtrag II zur Einführung, welcher Aenderungen der Tarifbestimmungen sowie neue und geänderte Frachtsätze enthält. Soweit sie durch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. März 1901 in Kraft.

Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.

München, den 11. Januar 1901. (185)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Heft 1.

Mit dem 1. Februar 1901 werden die Stationen Danzig und Neufahrwasser in den Ausnahmetarif Nr. 46 (Kleesaaten) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 15. Januar 1901. (186)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-belgischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Overpelt (Usines) in den Ausnahmetarif 12 für die Beförderung roher Kalisalze usw. aufgenommen. Die Frachtsätze sind die gleichen wie die für die Station Moll. Von demselben Zeitpunkte an erhält der Ausnahmetarif die Bezeichnung:

„Ausnahmetarif 12 für nachbenannte Düngemittel:
1. Rohe Kalisalze usw." (Vergl. Nachtrag XX Seite 112.)

Cöln, den 14. Januar 1901. (187)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn.

Im Verkehr mit Neuoffstein i. d. Pfalz werden mit Wirkung vom 1. November 1900 für Entfernungen von 1—100 km nicht die Frachtsätze der Kilometertariftabelle Seite 28—30 des Tarifs, sondern jene der allgemeinen Kilometertariftabelle vom 1. Oktober 1898 angewendet.

Darmstadt, den 12. Januar 1901. (188)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Die Erhöhungen, welche in den in Dt.-Eylau zu erhebenden Ueberführungsgebühren durch den mit Gültigkeit vom 10. Februar 1901 eingeführten Nachtrag I zu unserem Binnengütertarif eintreten, gelten erst vom 1. März 1901 ab.

Danzig, den 12. Januar 1901. (189)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Russisch-westpreussischer Verkehr über Mlawa.

Vom 15. Januar 1901 n. St. werden im Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. von den Stationen Mordwes und Wenew der Rjäsan-Uralsker Bahn nach Danzig und Neufahrwasser direkte Frachtsätze eingeführt, welche von den betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie von unserem Tarifbüreau zu erfahren sind.

Danzig, den 11. Januar 1901. (190)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Pferde aus Ungarn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 gelangt ein Ausnahmetarif für die eilgutmässige Beförderung von Pferden in Wagenladungen sowie Gebühren für die Beförderung von Thierbegleitern im Verkehr zwischen Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungar. Linien) einerseits und Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen, der grossh. badischen Staatseisenbahnen, der pfälzischen Eisenbahnen, der k. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz, der Main-Neckarbahn und der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. andererseits zur Einführung. Exemplare dieses Nachtrages werden von den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen sowie von dem Materialdepot der

Generaldirektion der k. bayerischen Staatseisenbahnen unentgeltlich abgegeben.
München, den 11. Januar 1901. (191)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Holz- und Rinden-Ausnahmetarif, Theil IV, Heft 1 vom 1. Oktober 1898.)
Am 1. Februar 1901 erscheint der Nachtrag III, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes sowie der Nachträge I und II enthält.
Derselbe wird auf Verlangen kostenlos abgegeben.
München, den 11. Januar 1901. (192)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Klassentarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1897.)
Ab 1. Februar 1901 gilt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 17, Abtheilung b (Seite 28 des Nachtrages I) auch für Magnesitmehl und zwar unter den dortselbst angegebenen Bedingungen.
München, den 11. Januar 1901. (193)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.
Im Tarife vom 1. November 1900 wird mit Gültigkeit vom 10. März d. J. auf Seite 23 der Frachtsatz Ullersdorf - Görlitz i. Schl. von 57,8 in 59,8 ℳ berichtigt.
Dresden, den 15. Januar 1901. (194)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch - hessisch - sächsischer Verband.
Vom 1. Februar 1901 ab erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) unter Ziffer 5 (Brennstoffe des Spezialtarifs III) am Schlusse des Absatzes b den Zusatz:
„Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte.“
Erfurt, den 14. Januar 1901. (195)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ueberführungsgebühren in Dt.-Eylau.
Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. wird die im Gruppentarif I auf Seite 20 vorgesehene Bestimmung über die in Dt.-Eylau zu erhebende Ueberführungsgebühr geändert.
Die bei Ueberführung nach Laderechtstellung von Sendungen über 10 000 kg gegenüber der bisherigen Gebühr eintretenden Erhöhungen gelten erst vom 1. März d. J.
Näheres ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.
Danzig, den 13. Januar 1901. (196)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen etc.
Die Station Chrast b. Pilsen (k. k. österr. Stsb.) wird vom 1. Februar d. J. ab in den Tarif für den oben genannten Verkehr einbezogen. Auf Seite 9 dieses Tarifes (Schnitttafel II) ist hinter „Budweis“ die Station Chrast b. Pilsen mit dem Theilfrachtsatz von 97,4 Heller nachzutragen.
Breslau, den 7. Januar 1901. (197)
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).
Mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. treten in dem Verbandsgütertarif für den französisch-deutschen Güterverkehr (über Belgien) folgende Aenderungen in den Bestimmungen und Frachtsätzen für die französischen Strecken ein:
1. Im Theile I Abtheilung B tritt in den besonderen Vorschriften für bestimmte Güter unter „10. Waaren aller Art“ (Nachtrag II Seite 2) an Stelle des letzten Satzes, lautend „Bahnseitiges Auf- oder Abladen ist ausgeschlossen“, folgende Bestimmung: „Wird auf Antrag des Absenders oder Empfängers das Auf- oder Abladen eisenbahnseitig bewirkt, so kommt hierfür eine Gebühr von 30 Cts. für die Tonne zur Erhebung.“
2. Im Hefte 1a vom Theile II erfahren in der Tariftabelle für die frachtgutmässige Beförderung von Fahrzeugen (Seite 36–39) die Frachtsätze der Spalten 2, 3, 4, 7, 8 und 9 durch Herabsetzung der Abfertigungsgebühren eine Ermässigung von 50 Cts. für jedes Fahrzeug von oder nach einer Station der französischen Nordbahn, und eine solche von 1 Fr. für jedes Fahrzeug im Transit über diese Bahn.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.
Cöln, den 12. Januar 1901. (198)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Bukowina-Galizien-Frankreich.
Tarif vom 1. Januar 1895.
Der in Nr. 1 dieses Blattes vom 2. Januar 1901 unter fortlaufender Nr. 26 prolongirte Tarif für den Güterverkehr Bukowina-Galizien-Frankreich vom 1. Januar 1895 wird nunmehr mit 31. Januar 1901 vollständig aufgehoben.
Wien, am 5. Januar 1901. (199)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.
Einführung des Nachtrages III.
Am 1. Februar 1901 — für Erschwerungen und Frachterhöhungen am 1. März 1901 — tritt der Nachtrag III zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 in Kraft. Derselbe enthält unter anderem Aenderungen und Ergänzungen der Klassengut- und der Ausnahmetarife.
Exemplare desselben sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 30 h oder 25 ₰ pro Stück ab 18. Januar d. J. erhältlich.
Wien, am 11. Januar 1901. (200)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.
Tarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Einbeziehung der Station Annen-Nord in den Ausnahmetarif Nr. 12e (Roheisen nach Oesterreich).
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1901, wird die Station „Annen-Nord“ der königl. Eisenbahndirektion Essen in den Ausnahmetarif Nr. 12e (für Roheisen nach Oesterreich) des Tarifes, Theil II, Heft 2 für den obbezeichneten Eisenbahnverband einbezogen.
Auf Seite 275 dieses Tarifheftes ist in Schnitttafel B, Schnitt II unter e der Frachtsatz von 0,73 ℳ für 100 kg einzutragen.
Wien, am 13. Januar 1901. (201)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österr.-ungarischer Transitverkehr.
Frachtsätze für die Beförderung von eisernen Pflügen und Ackerbaugeräthen von Raudnitz nach Genf transit mit der Bestimmung nach Marseille.
Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901, treten für die Beförderung von eisernen Pflügen und Ackerbaugeräthen von Raudnitz nach Genf transit folgende Frachtsätze in Kraft:

	pro Wagen auf einen Frachtbrief
für Sendungen unter 5000 kg .	93,50 Fr.
„ Ladungen von 5000 „ .	74,45 „
„ „ „ 7000 „ .	54,70 „
„ „ „ 10000 „ .	48,15 „

pro 1000 kg.
Die Abfertigung der betreffenden Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif, Theil I, Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B des österr.-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverbandes.
Wien, am 12. Januar 1901. (202)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Lieferung von Filz, Glas und Schwämmen.
Die Lieferung von 550 qm Filz, 6 040 qm Glas und 40 kg Schwämmen soll, nach Loosen getrennt, verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst, Fürstenstrasse 1 bis 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.
Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
4. k. Mts., Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. k. Mts.
Magdeburg, den 11. Januar 1901. (203)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 35 000 cbm gesiebtem Kies zur Oberbau-Einbettung für die königliche Eisenbahndirektion Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 29. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin**, W. 35 Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 109 einzureichen.
Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) be-

zogen werden. Zuschlagsfrist bis 27. Februar 1901.

Berlin, den 14. Januar 1901. (204)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 48 000 cbm Steinschlag zur Oberbau-Einbettung für die königliche Eisenbahndirektion Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin**, W. 35 Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 109 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 25. Februar 1901.

Berlin, den 14. Januar 1901. (205)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr 1901 für die königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Hannover, Münster i/W., und zwar:

A. 2878 t Stab- und Bandeisen, 1185 t Eisenbleche, 4510 Stück Buffer-Unterlagsplatten, 12 t eiserne Rohrwände,
B. 503 t Winkel- und Formeisen,
C. 90 t Roststabflusseisen (nur für den Bezirk Hannover).

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 8. Februar 1901,
zu A. Vormittags 10 Uhr,
„ B. „ 11½ „
„ C. Mittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 9. März 1901.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von:
1 ℳ für Gruppe A,
70 ₰ „ „ B,
50 „ „ „ C

vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden.

Hannover, den 16. Januar 1901. (206)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung nachverzeichneter, zur Unterhaltung der Kunstbauten usw. im Jahre 1901 erforderlichen Hölzer soll vergeben werden:

A. Eichenholz:
82,715 cbm Schwellen und Balken,
9,154 „ Dielen;
B. Kiefernholz:
171,632 cbm Schwellen und Balken,
167,071 „ Dielen;
C. Buchenholz:
35,525 cbm Dielen;
D. Tannenholz:
1,382 cbm Rundholz.

Lieferzeit März bis Ende Mai 1901.

Lieferungsbedingungen und Verzeichniss der Hölzer liegen im bautechnischen Büreau der Direktion zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 1,50 ℳ Schreibgebühren abgegeben.

Die Angebote per Kubikmeter frei Waggon einer beliebigen, jedoch näher zu bezeichnenden pfälzischen Bahnstation gestellt, sind mit der Aufschrift
„Angebot auf Lieferung von Brückenhölzern“
bis zum 31. d. M. hierher einzureichen.

Ludwigshafen a/Rh., 15. Januar 1901.
Die Direktion.
v. Lavale. (207)

Verdingung der Lieferung von 9 900 Stück Gummischläuchen zu Luftdruckbremsen, 2 475 Stück Gummischläuchen zu Tendern, 2 335 kg Gummischläuchen zu Gasleitungen, 985 kg Gummispritzschläuchen, 60 Stück Wasserfüllschläuchen, 250 m Gasfüllschläuchen, 82 180 Stück Gummiringen, 5 980 kg Gummiplatten, 460 kg Fenstergummi und Fensterbuffer, 85 kg Gummischnur, 2 270 kg Asbestschnur und 12 960 kg Asbestpappe für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken, getheilt in 160 Loose.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Gummischläuchen usw.“ versehen bis zum 7. Februar 1901, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 16. März 1901, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 12. Januar 1901. (208)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von **A.** 8 200 Stück Chamottsteinen für Feuerschirme zu Lokomotiven, 45 400 Stück Chamottmauersteinen, 32 400 kg Chamottmehl und 16 800 kg feuerfestem Thon. **B.** 3 500 Tafeln braunem Haarfilz, 6 000 m Filzstreifen aus braunem Haarfilz, 250 Tafeln weissem Wollfilz aus weisser Schafwolle, 1 300 kg Schmirgel, 40 000 Bogen Glaspapier, 1 000 Bogen Sandpapier, 115 000 Bogen Schmirgelleinen, 2 000 Bogen grauer Pappe und 640 Bogen brauner Glanzpappe in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 2. Februar 1901, Mittags 11½ Uhr für A. und 12 Uhr für B. an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ für A. und 0,50 ℳ für B. **in baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 2. März 1901.

Berlin, den 15. Januar 1901. (209)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. württ. Staatseisenbahnen.

Lieferung von Kleineisenzeug.

Die Lieferung des nachstehend verzeichneten Kleineisenzeugs ist mit Lieferungstermin bis 31. März 1902 zu vergeben:

Laschenbolzen, Schienennägel, Krampen, Schlussstücke, Keile, Unterlagsplatten, Federringe, Schwellenschrauben, Klemmplatten, Hackenschrauben und Futterplättchen.

Zeichnungen, Bedingungen und Sortenverzeichniss liegen bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht auf und werden auf Verlangen an lieferungslustige Werke abgegeben; in etwaigen hierauf bezüglichen Gesuchen ist das Kleineisenzeug, welches geliefert werden will, anzugeben. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Lieferung von Kleineisenzeug“ versehen, spätestens bis 1. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt.

Heilbronn, den 14. Januar 1901. (210RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Verdingung von 10 000 Stück Waschschwämmen, 7 000 kg natürlichem und 7 500 Stück gepresstem Bimstein, 120 kg Bienenwachs, 1 300 kg Kolophonium, 1 000 kg Schellack, 1 100 kg blausaurem Kali, 1 100 kg Borax, 2 000 kg Leim, 5 000 kg Salmiakgeist und 260 kg Salmiak in Stücken in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 8. Februar 1901, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 2. März 1901.

Berlin, den 15. Januar 1901. (211)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserem Bezirk lagernden alten Oberbaumaterialien, wie Eisenschienen, Stahlschienen, eiserne Schwellen, Kleineisenzeug etc. sollen öffentlich verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 40 ₰ in baar — nicht in Briefmarken — von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Die Gebote sind bis zum 28. Januar, Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Mainz, den 12. Januar 1901. (212)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Ostpreussische Südbahn.

Von sofort ist die Stelle des Abtheilungs-Ingenieurs in Lyck zu besetzen. Anfangsgehalt 3 600 ℳ, steigend alle 3 Jahre um 300 ℳ bis 5 400 ℳ, neben Wohnungsgeldzuschuss von 600 ℳ. Pensionsberechtigung. Geprüfte Bauingenieure wollen sich unter Beifügung des Lebenslaufes und der Zeugnisse bei der Direktion in Königsberg melden. Bewerber, die bereits Erfahrung im Bau, der Unterhaltung und dem Betriebe von Eisenbahnen besitzen, werden bevorzugt.

Direktion. (213)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 7. | 23. Januar 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Die gegenwärtigen Betriebsverhältnisse der italienischen Bahnen.

(II. Theil des in Nr. 76 Jahrg. 1900 d. Ztg. begonnenen Aufsatzes.)

Die Untersuchungskommission. „A correr miglior acque alza le vele omai la navicella“ . . . . (Dante Inferno.) Günstigere Fluthen zu durchfahren, hisst endlich das Schifflein der italienischen Eisenbahnpolitik, welche nun jene Sturmzeit hinter sich hatte, deren Drangsale wir im I. Theile dieser Abhandlung in knappen Zügen geschildert haben. Wir berichten nun zunächst über die Arbeiten und Beschlüsse der Untersuchungskommission, welche laut Bestimmung des Gesetzes vom 8. Juli 1878 zu prüfen hatte, ob die Grundsätze und Berechnungen, auf denen die ertheilten Bahnkonzessionen und Betriebsverträge fussten, den allgemeinen Staatsinteressen entsprächen und welche Art der Betriebsführung durch Privatgesellschaften vorzuziehen sei. Diese Kommission fällte vielfach das schärfste Urtheil über alles, was im Bahnwesen geschehen oder aus jenem Zeitraum hervorgegangen war, von dem in der That gesagt werden kann, dass kein Werk den Voraussichten entsprach, dass beinahe keiner der vielen abgeschlossenen Verträge eine auch nur annähernd zufriedenstellende Ausführung erfuhr, und dass keine anderen Verpflichtungen eingehalten wurden, als jene, welche eine Belastung des Staates bildeten; die Arbeiten der Kommission geben zugleich die sicherste Grundlage für die Lösung der Frage der neuen Beordnung der italienischen Bahnen und stehen mit derselben in innigstem Zusammenhange.

Während der Zeit vom Jahre 1878 bis zum Jahre 1881, in welcher besagte Kommission unter dem Vorsitze des Senators Brioschi und des Abgeordneten Genala als Referenten ihre ungeheure Arbeit vollbrachte, hatte man auf dem Netze der Alta Italia Staatsbetrieb; aber die Regierung, welche sich der kurzen Dauer ihrer Wirksamkeit als Betriebsführerin bewusst war, konnte und wollte sich nicht die sehr bedeutenden Auslagen aufladen, welche zu einer regelrechten, guten Dienstführung nöthig gewesen wären. Die italienischen Südbahnen, welche sich nicht verhehlen konnten, dass auch ihr Bestehen gefährdet sein könnte, waren schon deshalb nicht in der Lage, neue Summen für Bauten und Materialienbeschaffungen aufzuwenden, weder für die eigenen Linien, noch für das von ihnen betriebene Netz der Gesellschaft der römischen Bahnen, deren Liquidation durch das Gesetz vom 29. Januar 1880 endlich beschlossen und deren Linien vom Staate gegen Bezahlung ihres Werthes in 5prozentiger Rente erworben wurden. So war der thatsächliche Stand der Betriebsverhältnisse, welche bis zum Abschlusse der neuen Betriebsverträge im Jahre 1885 fortdauerten. Ehe die Kommission zur Beantwortung der Frage schritt, ob es in Italien rathsam sei, den Privatbetrieb der Bahnen aufzugeben und dafür den Staatsbetrieb einzuführen, unterliess sie es nicht, ausdrücklich darauf aufmerksam zu machen, dass die kurzen, mit dem Staatsbetrieb gemachten Erfahrungen keinerlei Einfluss auf ihre Beschlüsse haben könnten. Nachdem sie in einer meisterhaften Zusammenfassung die Gründe für und gegen den Privatbetrieb und für und gegen den Staatsbetrieb in Italien auseinandergesetzt hatte, kam sie zu dem einstimmigen Beschlusse, dass es vorzuziehen sei, den Betrieb der italienischen Eisenbahnen Privatunternehmungen anzuvertrauen.

Die Kommission trat sodann in die Prüfung der Frage ein, welches der beiden Hauptsysteme des Privatbetriebes vorzuziehen wäre, dass heisst, ob es angezeigter sei, die volle Konzession (Eigenthum und Betrieb) zu vergeben, oder aber nur den Betrieb, und sie sprach sich dahin aus, dass grundsätzlich dem ersten System der Vorzug einzuräumen wäre, obwohl man mit diesem gerade in Italien keine guten Erfahrungen erzielt hatte; die Kommission fügte

jedoch bei, anerkennen zu müssen, dass nach den vom Staate gemachten Bahnerwerbungen wenig Aussicht vorhanden sein dürfte, dass das befürwortete System verwirklicht werden könnte. Sie beschäftigte sich daher in ihren Erwägungen nur mit der Verpachtung des blossen Betriebes und kam zu folgenden hauptsächlichsten Anträgen: 1. Die Regierung stelle auf Grund des Verkehres der letzten drei Jahre die für eine regelrechte Dienstführung nöthige Menge an rollendem Material, Maschineneinrichtungen, Betriebs- und Ausrüstungsgegenständen der Bahnhöfe fest. Der Betriebsübernehmer, welcher das im Eigenthum des Staates befindliche Material zum Schätzungswerthe übernehmen muss, hat gleich bei der Betriebsübernahme oder nach einer kurzen, vereinbarten Zeit den Nachweis zu liefern, dass er die nöthigen Betriebsmittel dazu besitze. Die Betriebsgesellschaft hat die Betriebsunkosten zu tragen (Ueberwachung, ordentliche und ausserordentliche Unterhaltung der Linien, der Gebäude und des Zubehörs, Erhaltung des Rollmaterials, des Oberbaues, der sonstigen Betriebsmittel, der Maschineneinrichtungen, der Betriebs- und Ausrüstungsgegenstände der Bahnhöfe, ferner die Auslagen für den Verkehr, Zugförderung usw.). 2. Es wurden folgende Reserve- und Erneuerungsfonds durch Entnahme von Beiträgen aus den Roheinnahmen gebildet, deren Höhe sich theils nach den durch Verkehrssteigerung nothwendig werdenden Auslagen richten und theils durch eine feststehende Zahl wegen der durch Abnutzung des Betriebsmaterials verursachten Unkosten bestimmt wurde: a) Fonds für die Vermehrung des rollenden Materials, welches nach Ablauf des Vertrages sammt den allfälligen Ueberschüssen des Fonds Eigenthum der Gesellschaft bleibt; b) Fonds für die Erneuerung des Oberbaues und des Zubehörs; allfällige, nach Aufhören des Betriebes sich ergebende Ueberschüsse verbleiben dem Staate; c) Fonds für die Erweiterung und Verbesserung der Betriebsmittel und für die unabwendbaren Zufälle (Erdbeben, Ueberschwemmungen, Meeresschäden und Bergstürze, welche den Bahnkörper so beschädigen, dass der Verkehr unterbrochen werden muss und bei denen den Betriebsinhaber keine Schuld trifft); die bleibenden Ueberschüsse gehören dem Staate; d) Fonds für den Betrieb neuer Bahnlinien, aus welchem der Betriebsführer für den Ausfall entschädigt wird, wenn die Einnahmen neuer Linien ihre Betriebskosten nicht decken. Sobald aber durch zwei aufeinanderfolgende Jahre die Gesammteinnahmen die Betriebsauslagen überschreiten, wird die neue Linie endgültig dem übrigen Netze einverleibt und wird zu denselben Bedingungen wie dieses betrieben. Zu diesen besonderen Fonds treten noch die gewöhnlichen Rücklagen, welche dazu bestimmt sind, die Interessen der Inhaber von Aktien und Schuldverschreibungen zu wahren und auch dem Staate einen Mindestantheil an den Roheinnahmen zu sichern. 3. Von den nach Entnahme der Erneuerungs- und Reservefonds bleibenden Roheinnahmen gebührt dem Staate ein Antheil, welcher auf Grund der Einnahmen aus den drei Verkehrszweigen Personen-, Eilgut- und Frachtgutverkehr bestimmt wird; einen bestimmten Mindestbetrag hat die Gesellschaft in jedem Falle dem Staate zu zahlen. Die übrige Einnahme gehört der Gesellschaft, bis die Dividende einen gewissen Prozentsatz überschreitet, von dem an auch der Staat einen Antheil am Reingewinn hat. 4. Einen wesentlichen Theil des Betriebsertrages bildet der vereinbarte oder vom Staate erlassene Tarif, der sowohl die allgemeinen als auch die Spezial- und Ausnahmetarife sowie deren Anwendungsbedingungen zu enthalten hat. Die aufgenommenen Beförderungspreise dürfen ohne ein besonderes, gesetzlich genehmigtes Uebereinkommen nicht erhöht werden. Die Gesellschaft hat die Befugniss, Ermässigungen vorzuschlagen, kann sie aber erst nach Genehmigung des Staates in Kraft treten lassen. Diesem steht hinwieder das Recht zu, die Einführung von Tarifherabsetzungen zu verfügen; sobald die Betriebsgesellschaft jedoch erklärt, die Ermässigungen ihrerseits nicht anzunehmen, so gehen die daraus entstehenden Gewinne oder Verluste auf Rechnung des Staates. 5. Die Anzahl der Personenzüge hat die gleiche, wie in dem der Betriebsübernahme vorhergehenden Jahre zu bleiben; die Regierung kann eine Vermehrung der Züge auf jenen Linien anordnen, deren Einnahmen aus dem Personen- und Eilgutverkehr die entsprechenden des Vorjahres um einen gewissen Betrag überschritten haben. Die Fahrpläne werden von der Regierung bestimmt, nach Kenntnissnahme der von der Gesellschaft gemachten Vorschläge und Bemerkungen. 6. Die von der Gesellschaft ausgegebenen Schuldverschreibungen und Gutscheine dürfen die Hälfte des Aktienkapitals nicht überschreiten. 7. Die Dauer des Vertrages wird auf 60 Jahre festgesetzt, getheilt in zwei Zeiträume von je 30 Jahren; nach Ablauf der ersten 30 Jahre steht jedem der beiden Vertragschliessenden das Recht zu, den Vertrag nach vorhergegangener, innerhalb einer bestimmten Zeit gegebener Kündigung zu lösen. 8. Das Aufsichtsrecht des Staates hat sich besonders auf die Kontrole der Roheinnahmen und auf die Ausgaben zu Lasten der Reservefonds zu erstrecken. 9. Die Festlandsbahnen Italiens werden nach dem Vorschlag von Depretis in zwei Längsnetze getheilt, in das Mittelmeernetz mit 3 680 km Bahnlänge und in das adriatische Netz mit 3 727 km im Betriebe und mit 1 938 bezw. 2 103 km noch zu bauender oder bereits im Bau befindlicher Linien, welche den ersten drei Klassen des Gesetzes Baccarini vom 29. Juli 1879, von dem weiter unten noch die Rede sein wird, zugetheilt waren.

Unter diesen Vorschlägen der Kommission sind es ganz besonders die folgenden, welche die charakteristischen Grundsätze für den zu schaffenden Betriebsvertrag bilden: 1. Der Pachtschilling nimmt die Form eines verhältnissmässigen Antheiles des Staates an den Roheinnahmen an; ein weiterer Antheil des Staates tritt ein, falls die Reineinnahme, welche als Dividende vertheilt wird, eine gewisse Grenze überschreitet. 2. Der Betriebsinhaber ist Eigenthümer des beweglichen Betriebsmaterials. 3. Der für den Antheil des Staates maassgebende Prozentsatz ist je verschieden für die Einnahmen aus dem Personen-, aus dem Eilgut- und Frachtgutverkehr; die Einnahme des Staates C ergäbe sich also aus der folgenden Formel, in welcher a und Ep den Prozentsatz und die Einnahme aus dem Personenverkehr, b und Eeg aus dem Eilgutverkehr und e und Ef aus dem Frachtgutverkehr bedeuten: $C = a\,Ep + b\,Eeg + e\,Ef$. 4. Durch Beiträge von den gesammten Einnahmen werden besondere Reserve- und Erneuerungsfonds gebildet.

Der Vorschlag des verschiedenen Ausmaasses der Einnahme des Staates je nach den drei Hauptverkehrszweigen für die Ermittelung des Pachtzinses wurde, so viel bekannt, zum ersten Male von jener Kommission vorgebracht; wenngleich theoretisch unanfechtbar, so konnte diese Ermittelung doch praktisch in den Verträgen des Jahres 1885 nicht durchgeführt werden. Die verschiedenen gewinnbringenden Zweige der Eisenbahnindustrie, welche sich in den obengenannten Verkehren gut zusammenfassen lassen, erheischen bekanntlich verschiedene Ausgaben und stellen also einen verschiedenen Werth dar. Aus den genauen, von der Kommission angestellten Berechnungen ergab sich nun, dass in den 11 Jahren 1869—1879 an den Roheinnahmen des gesammten Bahnnetzes der Personenverkehr Ep sehr annähernd mit 0,445 %, der Eilgutverkehr Ee mit 0,12 % und der Frachtgutverkehr Ef mit 0,435 % betheiligt war und dass für die letzten sechs Jahre die Betriebsausgaben A durch folgende Formel zum Ausdruck gebracht werden konnten: $A = 0{,}49\,Ep + 1{,}12\,Eeg + 0{,}61\,Ef$. Das will so viel sagen, dass bei den damals bestandenen Verhältnissen und Tarifen die bezüglichen Betriebsausgaben $^{49}/_{100}$ der Roheinnahmen des Personenverkehres und $^{61}/_{100}$ der Einkünfte der Frachtgüter aufzehrten, während die durch die Eilgutbeförderung verursachten Unkosten nicht nur die Einnahmen dieses Verkehrszweiges vollständig verschlangen, sondern noch $^{12}/_{100}$ darüber hinaus erheischten. Freilich gestattete das vorhandene statistische Material für die Ausgaben keine so genaue Berechnung wie für die Einnahmen.

In Anbetracht des grossen Unterschiedes im Verhältnisse zwischen den Einnahmen aus den genannten drei Verkehren und den für diese erforderlichen Auslagen könnte es nun leicht

der Fall sein, dass, wenn alle Einnahmen mit dem gleichen Koeffizienten zu Gunsten des Antheiles des Staates belastet wurden, dies die Entwickelung einzelner Verkehre beeinträchtigte, oder es könnte die Gesellschaft im Hinblicke auf ihr eigenes Interesse verleitet werden, den Personenverkehr zum Nachtheile des Frachtenverkehres zu fördern und der Entwickelung des Eilgutverkehres alle möglichen Hindernisse in den Weg zu stellen. Nach der Absicht der Kommission sollten den je nach den Verkehren verschiedenen Antheilen des Staates Gleichungen zu Grunde gelegt werden, für welche aus der Statistik Faktoren entnommen werden mussten, die diese nicht mit der erforderlichen Genauigkeit angeben konnte. Infolge dessen erschien es als das einzig thatsächlich durchführbare und als das angezeigteste, einen gleichmässigen Koeffizienten für die Berechnung des Staatsantheiles aus den gesammten Roheinnahmen zu wählen.

Gesetz Baccarini. Durch dieses Gesetz (vom 29. Juli 1879) wurde auf einmal der Bau von über 5 000 km Bahnlinien genehmigt. Die Erwägung, dass eine übermässige Festlegung von Kapital in Eisenbahnen einen wirthschaftlichen Schaden für das Land bedeutet, dass dort, wo die wirthschaftliche Entwickelung des Landes schneller fortschreitet als der Ausbau seines Bahnnetzes, die kilometrischen Einnahmen der Bahnen grösser werden, dass sie dagegen zurück gehen, sobald die neuen Bahnbauten die Entwickelung der bedienten Landestheile überflügeln, hatte in Italien die gebührende Beachtung nie gefunden. Die meisten blieben steif und fest bei der Ansicht, dass Italien im Bezug auf die Entwickelung seines Eisenbahnnetzes ungeheuer weit hinter den anderen Ländern Europas zurückgeblieben sei, weil das Verhältniss zwischen der Länge seiner Bahnen und seinem Flächeninhalte und der Einwohnerzahl um vieles niedriger wäre als anderswo, und nur wenige fragten sich, ob denn wirklich ein Land, z. B. Russland, weniger seinem wirklichen Bedürfnisse nach Bahnverbindungen entsprochen habe, als z. B. Belgien, nur weil dieses ein weit günstigeres Verhältniss zwischen Bahnlänge und Flächeninhalt aufweist als jenes, und ob wirklich ein Hirt der am wenigst vorgeschrittenen Landestheile Italiens das nämliche Bedürfniss nach Eisenbahnen haben könne, als der Bewohner eines industriellen Bezirkes in Deutschland, was nothwendig der Fall sein müsste, wenn der obige Grundsatz als einzig richtig angesehen werden sollte.

Aber alles wollte damals Bahnen haben, und so wurde der Gesetzesvorschlag Baccarini für den Ausbau des italienischen Eisenbahnnetzes von der grossen Mehrheit der Bewohner freudig begrüsst und vom Parlamente angenommen.

Dieses Gesetz bestimmte die zu erbauenden Linien mit einer Gesammtlänge von etwa 5 000 km und theilte sie je nach ihrer Bedeutung in 4 Klassen ein. Alle Linien baut der Staat. Die Linien der ersten Klasse sind auf ausschliessliche Rechnung und Kosten des Staates fertigzustellen unter alleiniger Annahme der allfälligen Beiträge der Gemeinden und Provinzen, denen dafür ein entsprechender Antheil am Ertrage der Linien gesichert wird; die Linien zweiter Klasse werden gebaut, jedoch gegen Beisteuer von einem Zehntel der Kosten des Baues und des Oberbaues seitens der unmittelbar betheiligten Gemeinden und Provinzen in zwanzig Jahresraten; zum Baue jener dritten Klasse ist es nöthig, dass die betheiligten Provinzen, welche 20% der Baukosten beitragen müssen, sich zur Zahlung ihrer Antheile innerhalb sovieler Jahre verpflichten, als der Bau voraussichtlich in Anspruch nimmt. Die Linien der vierten Klasse wurden vom Gesetze nicht besonders festgesetzt, und es blieb dem Staate überlassen, 1 530 km davon selbst als Schmalspurbahnen zu bauen, sobald die betheiligten Gemeinden und Provinzen für eine Beisteuer von $^4/_{10}$ der Bau- und Oberbaukosten bis zu einer Auslage von 80 000 Lire für 1 km, von $^3/_{10}$ für allfällige weiter nöthige 70 000 Lire und von $^1/_{10}$ für den Rest aufkamen.

Für diesen überreichen Segen an Bahnen sollte der Staat die Summe von 1 260 000 000 Lire ausgeben, welche den Staatshaushalt durch 21 Jahre mit weiteren 61 Millionen jährlich belasten sollten. Es wurde hier absichtlich gesagt, „sollte ausgeben", da die Voranschläge zu häufig weit hinter den wirklichen Kosten zurückgeblieben sind, und da ferner bald darauf das Gesetz Baccarini, welches wie das damalige Ministerium von höchster Stelle aus sagen liess, den Männern Ehre gebracht, die es erdacht und unterstützt und welche dafür gestimmt hatten, von anderen Gesetzen vielfach abgeändert wurde. Zu diesen gehört das Gesetz vom 23. Juli 1881, welches sich auf die Bewilligung von 169 Millionen zur Begleichung der Baukosten von bereits früher (vor 1879) bewilligten Linien beschränkte, und dasjenige vom 5. Juli 1887, welches unter anderem bestimmte, dass die Regierung über die Summen, „deren Verwendung für die ursprünglich in Aussicht genommenen Bauten und Anschaffungen im betreffenden Jahre nicht möglich ist, verfügen kann, um die Kosten jener Bauten zu zahlen, zu deren Ausführung die ausgesetzten, bereits bewilligten Beträge nicht langten". Beide Gesetze enthalten überdies Bestimmungen, um den Bau der durch das Gesetz vom Jahre 1879 bestimmten Strecken zu beschleunigen.

Inzwischen war bereits das Uebereinkommen über die neue Beordnung der italienischen Bahnen unter dem Minister Genala am 5. Mai 1884 dem Parlamente vorgelegt und durch das Gesetz vom 27. April 1885 genehmigt.

(Schluss folgt.)

Die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben des Etats der preussischen Eisenbahnverwaltung für 1901

umfassen einen Gesammtbetrag von 101 037 000 ℳ, während der vorjährige Etat nur 86 838 550 ℳ forderte. Die Gegenstände der Ausgabe sind nach Direktionsbezirken getrennt, innerhalb deren zunächst die Schlussraten, dann die ferneren Raten schon früher bewilligter Posten eingestellt werden, und schliesslich die neu beabsichtigten Ausführungen mit näherer Begründung folgen. Unter der Bezeichnung „Centralfonds" sind am Schlusse die sich auf das ganze preussisch-hessische Staatsbahngebiet gemeinschaftlich beziehenden Beträge aufgeführt. Bauausführungen, deren Anschlag 100 000 ℳ nicht übersteigt, werden, so viel uns bekannt, in das sogenannte „Extraordinarium" nicht aufgenommen, sondern gehören in den eigentlichen Betriebsetat.

Wir stellen hier zunächst diejenigen geplanten Neuausführungen der einzelnen Direktionsbezirke zusammen, die einen Aufwand von mehr als 500 000 ℳ erfordern oder sonst ein allgemeineres Interesse bieten, und setzen überall den Betrag des Gesammtkostenanschlags in Klammern, während wir die zunächst nur in den Etat eingestellten ersten Raten unberücksichtigt lassen.

Direktionsbezirk Altona: a) Erweiterung des Bahnhofes Wittenberge (870 000 ℳ); b) Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Nordschleswigsche Weiche-Flensburg (420 000 ℳ); c) Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Stade-Cuxhaven und Verstärkung des Oberbaues des ersten Gleises (3 161 000 ℳ). Die Begründung führt aus, dass mit Fertigstellung der neuen Hafenanlage in Cuxhaven im Frühjahre 1902 dort in grösserem Umfange, als bisher, transatlantische Personendampfer werden abgefertigt werden, so dass die Reisenden von Hamburg bis Cuxhaven auf der Eisenbahn befördert werden. Sämmtliche Kajütsreisende der Hamburg-Amerikalinie, die nach Nordamerika reisen, sowie die ankommenden Zwischendecksreisenden, das Gepäck und die Post werden vertragsmässig

mit Sonderzügen befördert werden, sofern die Züge eine grössere Geschwindigkeit erhalten. Dies ist nur durch Herstellung des zweiten Gleises auf der bezeichneten Reststrecke erreichbar.

Direktionsbezirk Breslau: a) Erweiterung des Bahnhofes Schweidnitz-Oberstadt (550 000 ℳ); b) Erweiterung des Bahnhofes Hirschberg (2 000 000 ℳ), auf dem allein der Personenverkehr in den letzten sieben Jahren um 40 % gestiegen ist, dessen weiteres erhebliches Anwachsen durch die geplanten Klein- und Nebenbahnen bevorsteht.

Direktionsbezirk Cassel: a) Erweiterung des Bahnhofs Nordhausen (395 000 ℳ) und b) Kreiensen (552 000 ℳ).

Direktionsbezirk Danzig: a) Errichtung eines neuen Empfangsgebäudes auf dem Bahnhof Marienwerder (210 000 ℳ), wo der eingeschossige Holzfachwerkbau dem Bedürfniss nicht mehr genügt. b) Besonders freudig wird von der ganzen Provinz Westpreussen der Ausbau der Nebenbahn Thorn-Marienburg zur Hauptbahn (2 400 000 ℳ) begrüsst werden. Die Begründung geht zunächst von dem wirthschaftlichen Fortschritt des betreffenden westpreussischen Bezirks aus. Der Güterverkehr ist dort seit 1888/89 um 80 % (in der Drucksache steht 45 %, die Berechnung ergibt aber 80 %), der Personenverkehr sogar um 90 % gestiegen (in der Drucksache steht 48 %, die Berechnung ergibt aber 90 %). Die jetzige Reisedauer zwischen Thorn und Marienburg von 4½ Stunden auf 137 km ist nicht mehr angemessen, da diese Strecke für eine Anzahl wichtiger Orte, Thorn, Culm, Graudenz, Marienwerder, die nächste Verbindung unter einander und mit Danzig bildet. c) Gleichfalls von Bedeutung für die wirthschaftliche Entwickelung Westpreussens und Danzigs insbesondere ist die beabsichtigte Herstellung einer Verbindungsbahn von Danzig nach dem Holm. Das jetzt von den Rayonbeschränkungen befreite Gelände der Holminsel bietet für die Anlage industrieller Werke guten Raum. In der Nähe sollen dort Liegeplätze für grosse Schiffe sowie Lösch- und Ladevorrichtungen für den Umschlagverkehr geschaffen werden. Die Verbindungsbahn ist auf Staatskosten herzustellen. Veranschlagt werden 2 150 000 ℳ.

Direktionsbezirk Elberfeld: a) Grunderwerb für den Bahnhofsumbau in Vohwinkel, dessen Gesammtkosten auf 9 520 000 ℳ veranschlagt sind. b) Umgestaltung der Bahnanlagen in Mülheim a. Rhein, für welche die Gesammtkosten auf 9 000 000 ℳ veranschlagt sind. c) Dem Betrage nach verhältnissmässig gering, aber von grundsätzlicher Wichtigkeit ist die Forderung von 150 000 ℳ für die Betheiligung der Staatseisenbahnverwaltung an der Ausstellung zu Düsseldorf im Jahre 1902. Durch Vorführung von Modellen, Zeichnungen und für die Verwendung im Betrieb bestimmter Einrichtungen soll den Besuchern der Ausstellung ein eindrucksvolles Bild von der Entwickelung der Eisenbahnen in den bezeichneten Bezirken gegeben werden.

Direktionsbezirk Erfurt: a) Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Weida-Triptis (840 000 ℳ), b) Erweiterung des Bahnhofs Wernshausen (664 000 ℳ).

Direktionsbezirk Essen: Herstellung von Einfahrtgleisen auf Bahnhof Dortmunderfeld (740 000 ℳ).

Direktionsbezirk Frankfurt a. M.: Erweiterung des Bahnhofs Limburg a. d. Lahn (1 093 000 ℳ).

Direktionsbezirk Halle: Herstellung eines Rangirbahnhofs bei Wahren und einer Güterverbindungsbahn von Leutzsch nach Wahren. Diese auf 6 900 000 ℳ Gesammtkosten veranschlagten Anlagen sind durch die Unzulänglichkeit der Bahnanlagen auf dem thüringer und Magdeburger Bahnhof zu Leipzig für den Güterverkehr begründet. Da das verfügbare Gelände in Leipzig beschränkt ist, kann eine Erweiterung der Anlagen nur durch Verlegung des gesammten Rangirverkehrs aus Leipzig heraus erreicht werden. Das für die Neuanlagen erforderliche Gelände ist schon zum grössten Theil durch Ankauf aus Mitteln des Dispositionsfonds erworben.

Direktionsbezirk Hannover: Auf der Strecke Hildesheim-Goslar soll das zweite Gleis hergestellt werden; es ist dies der einzige noch eingleisige Theil der sonst zweigleisigen Linie Halle-Hildesheim-Hannover. Kostenanschlag 2 697 000 ℳ.

Direktionsbezirk Kattowitz: In Gleiwitz soll eine neue Lokomotivreparaturwerkstätte errichtet werden, die für den Direktionsbezirk zur unbedingten Nothwendigkeit geworden ist. Gleiwitz liegt zum Zuführungsgebiet der Lokomotiven günstig, Grund und Boden ist von der Stadtgemeinde billig zu haben, der Ort bietet in der Arbeiter- und der Arbeiter-Wohnungsfrage keine Schwierigkeiten. Kostenanschlag 2 750 000 ℳ. b) Erweiterung des Bahnhofs Leobschütz (573 000 ℳ), c) Erweiterung des Bahnhofs Myslowitz (1 360 000 ℳ).

Direktionsbezirk Köln: a) Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Krefeld-Viersen (520 000 ℳ), b) Erweiterung des Bahnhofs Stolberg (Rh.) (532 000 ℳ), c) Erweiterung des Bahnhofs M.-Gladbach (B. N.) (6 000 000 ℳ), der ein Knotenpunkt des niederrheinischen Eisenbahnnetzes geworden ist und dessen Anlagen noch aus früherer Zeit stammen.

Direktionsbezirk Magdeburg: a) Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Westerhüsen-Schönebeck, begründet durch den stetig wachsenden Verkehr (530 000 ℳ), b) Erweiterung des Bahnhofs Helmstedt (500 000 ℳ).

Direktionsbezirk Münster: Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Osnabrück-Eversburg (228 000 ℳ).

Direktionsbezirk Posen: Erweiterung des Bahnhofs Lissa (Posen). Gesammtkostenanschlag 1 170 000 ℳ.

Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken: Erweiterung des Hauptgeschäftsgebäudes der Eisenbahndirektion (600 000 ℳ), deren Diensträume sich jetzt in fünf verschiedenen Gebäuden befinden, von denen zwei angemiethete Häuser noch dazu räumlich entfernt in Malstatt-Burbach liegen.

Direktionsbezirk Stettin: a) Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Nechlin-Pasewalk-Jatznick (780 000 Mark), b) Erweiterung des Bahnhofs Stralsund (1 000 000 ℳ), dessen jetzige Gestalt mit dem Empfangsgebäude in Holzfachwerk noch aus der Zeit der ersten Anlage stammt, da Stralsund Festung war.

Ausser diesen erheblicheren Bauten sind noch eine grössere Anzahl von geringerer Bedeutung neu vorgesehen, aus deren Zahl wir nur folgende kurz hervorheben: Erweiterung der Hauptwerkstätte zu Harburg, Herstellung eines Wasserwerks auf Bahnhof Halensee, Erweiterung der Werkstattsgleise auf Bahnhof Lauban, der Post- und Zollabfertigungsräume auf Bahnhof Thorn, der Gasanstalt Nippes durch Anlage von Generatoröfen, Erweiterung des Bahnhofs Praust, des Rangirbahnhofs Danzig, der Gleis- und Bahnsteiganlagen auf Bahnhof Gerresheim, der Bahnhöfe zu Finnentrop und Sprockhövel, Apolda, der Gleisanlagen auf Bahnhof Recklinghausen, der Bahnhöfe zu Herbede, Erweiterung der Gleise und Herstellung einer Wegeüberführung auf Bahnhof Berge-Borbeck, Erweiterung der Fernladeanlagen auf Bahnhof Oberhausen, des Bahnhofs Winterswyk, des Personenbahnhofs Rosslau, des Bahnhofs Peine, des Bahnhofs Kandrzin, der Güterschuppenanlage auf Bahnhof Eydtkuhnen, der elektrischen Beleuchtungsanlage auf Bahnhof Magdeburg und Rangirbahnhof Sudenburg, des Nordflügels des Bahnhofs Karthaus, Erweiterung des Ortsgüterbahnhofs Burbach und der Güterschuppenanlagen auf dem Ortsgüterbahnhof Saarbrücken; endlich Anlage neuer Lokomotivschuppen auf Bahnhof Düsseldorf-Derendorf, Recklinghausen und Speldorf, einer Strassenüberführung auf Bahnhof Duisburg und Bahnhof Friedberg, einer elektrischen Beleuchtungsanlage auf den Bahnhöfen zu Falkenberg (Bez. Halle).

Aus der Zahl der geforderten Schlussraten erwähnen wir nur diejenigen für die Herstellung besonderer Vorortgleise der Anhalter Bahn von Berlin bis Gr.-Lichterfelde, des Rangirbahnhofs Tempelhof, für die Verbindungsbahn Ehrenbreitstein-Coblenz, Bahnhofserweiterung Ruhrort, Geschäftsgebäude der Eisenbahndirektion Halle, Bahnhofserweiterungen zu Bischofsheim und Bentschen, endlich für die Erweiterung des Centralgüterbahnhofs Stettin. Fernere Raten sind in grosser Zahl angefordert, wir erwähnen hier nur die für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Hamburg in Höhe von 5 000 000 ℳ, für den Ausbau der an den schlesischen Bahnhof zu Berlin angrenzenden Strecken der Ostbahn und schlesischen Bahn in Höhe von 1 000 000 ℳ, für die Herstellung besonderer Vorortgleise vom schlesischen Bahnhof zu Berlin bis Erkner in Höhe von 1 500 000 ℳ, für dritte und vierte Gleise der Berliner Ringbahn von Rixdorf bis Ebersstrasse, Ausbau der Berlin-Görlitzer Bahn bis Niederschöneweide-Johannisthal und der Anschlussbahn von Rixdorf her sowie Grunderwerb für späteren Ausbau bis Grünau, zweites Gleise Schönholz-Tegel, Vorortgleise Berlin-Schönholz, Umgestaltung der Bahnanlagen in Coblenz, Bahnhofserweiterungen Neuss, Rheydt, Graudenz, Schwerte, Eisenach, Neudietendorf, Wanne, Dortmund, Bochum-Süd, Gelsenkirchen, Witten West, Wiesbaden, Giessen, Cottbus, Herford, Kattowitz, Allenstein, Neustadt-Magdeburg, Oschersleben, Cochern, Schleifmühle und Trier.

Bei den Centralfonds sind vorgesehen: a) zur Herstellung und Verbesserung von Weichen- und Signal-Stellwerken als 24. Rate 2 500 000 ℳ, b) zur Verhütung und Beseitigung von Schneeverwehungen als 12. Rate 300 000 ℳ, c) zur Herstellung von elektrischen Sicherungsanlagen als achte Rate 1 000 000 ℳ, d) zur Aufstellung von Ausfahrsignalen als zweite Rate 1 500 000 ℳ, e) zur Errichtung von Dienst- und Miethswohngebäuden für untere Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenzgebieten als zweite Rate 2 000 000 ℳ, mittelst deren 430 Kleinwohnungen in 85 Orten hergestellt werden sollen. Der Durchschnittsbetrag ist der allgemeinen Preissteigerung entsprechend etwas höher angenommen als im Vorjahr, wo für denselben Betrag 460 Wohnungen an 110 Orten hergestellt werden sollten.

Ferner sind f) für die Vermehrung der Betriebsmittel auf

den bestehenden Staatsbahnen 35 000 000 ℳ vorgesehen gegen nur 25 000 000 ℳ im Vorjahr. Es ist die Beschaffung von etwa 255 (im Vorjahr 215) Lokomotiven, 505 (im Vorjahr 295) Personenwagen und 3 960 (im Vorjahr 2 000) Gepäck- und Güterwagen für Rechnung des Etats-Extraordinariums in Aussicht genommen. Die Kosten sind zu 35 715 000 ℳ veranschlagt, wovon 715 000 ℳ auf Hessen entfallen.

g) Der Dispositionsfonds zum Erwerb von Grund und Boden für Eisenbahnzwecke, der früher alljährlich nur zu 5 000 000 ℳ angenommen war, ist diesmal mit dem doppelten Betrage in Ansatz gebracht, um dem zeitweilig gesteigerten Bedürfniss entsprechen zu können. Dagegen ist h) der Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben mit demselben Betrag, wie im Vorjahr, mit 2 500 000 ℳ eingestellt.

Die Interpellation der Frankfurter Landtagsabgeordneten Funck und Sänger über das Offenbacher Eisenbahnunglück

kam, wie der Mehrzahl unserer Leser aus den Tageszeitungen bekannt ist, in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Januar zur Verhandlung, deren wesentlichen Inhalt wir wegen der grossen Bedeutung der Sache wiedergeben, obgleich wir durch die Tageszeitungen längst überholt sind. Die lichtvollen, in das tiefste der Sache eindringenden Ausführungen des Staatsministers v. Thielen bilden insbesondere ein bleibendes Wahrzeichen für die unablässige Sorge, mit der in der preussischen Staatseisenbahnverwaltung die Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen gehütet und ihre Pflege als *erstes* Gesetz anerkannt wird, zugleich aber auch für den Umfang und die Tüchtigkeit der Arbeit, die ihr gewidmet wird.

Nachdem der Abg. Funck die Interpellation begründet und eine ganze Anzahl von Urtheilen und Besserungsvorschlägen vorgebracht hatte, nahm der Herr Minister das Wort. Er dankte zunächst dafür, dass ihm Gelegenheit gegeben werde, sich über das Offenbacher Unglück und dessen Ursachen wie über die Mittel zur Beseitigung ähnlicher Unfälle auszusprechen. Die Erregung, die das grausige Unglück überall hervorgerufen habe, sei eine vollberechtigte gewesen. Seine eigene Erregung habe wochenlang gedauert. Alle Mittel und Wege habe er sofort in Bewegung gesetzt, um von neuem alle die aus diesem Anlass zu erhebenden Fragen zu erörtern; auch das Reichseisenbahnamt habe sogleich die Sache in die Hand genommen, und eine gemeinschaftliche Erörterung aller Bundesregierungen, die Staatseisenbahnen besitzen, werde demnächst erfolgen. Der Minister fuhr dann fort:

„M. H., die Vorwürfe, die aus Anlass des Offenbacher Unglücks gegen die preussische Staatseisenbahnverwaltung in der Presse, in Vereinen und Versammlungen und nicht zum wenigsten auch in der hessischen Kammer gerichtet worden sind, lassen sich in zwei Gruppen zusammenfassen. Zunächst wird behauptet, dass aus übertriebener Sparsamkeit oder, wenn man minder höflich ist, so sagt man, aus übergrosser Fiskalität die zur Erhöhung der Betriebssicherheit nothwendigen und zweckmässigen Dinge unterlassen worden seien. M. H., die preussische Staatseisenbahnverwaltung sollten gegen diesen Vorwurf eigentlich die von ihr seit langen Jahren und insbesondere seit den letzten 10 Jahren vorgelegten jährlichen Etats schützen. Man würde daraus ersehen, welche ganz gewaltigen Summen gerade zur Erhöhung der Betriebssicherheit der preussichen Staatseisenbahnen vorgesehen und auch ausgegeben worden sind. Kein Gebiet verträgt die Sparsamkeit oder gar eine übertriebene Sparsamkeit so wenig, wie das Gebiet der Betriebssicherheit. In der Beziehung stimme ich vollständig mit dem Herrn Vorredner überein.

M. H., wenn ich auf ein psychologisches Moment hier andeutungsweise kommen darf, so können Sie versichert sein, dass die schwere Arbeit nicht auf mir so schwer lastet, wie die tägliche schwere Sorge und Verantwortung, die daraus erwächst, dass in einem so ungeheuren Gebiet täglich Leben und Gesundheit von etwa 6 000 000 Menschen, die befördert werden, unter der Verantwortung der Staatsverwaltung steht. 1897 haben wir die Züge zählen lassen; es waren damals innerhalb 24 Stunden 26 000; sie sind seit den drei Jahren naturgemäss erheblich gestiegen. M. H., glauben Sie mir, jeden Morgen und jeden Abend fühle ich die Sorge schwer auf mir lasten, ob diese 26 000 oder jetzt etwa 30 000 Züge durch Tag oder Nacht ungefährdet an ihrem Endpunkt ankommen. Sparsamkeit ist sicher eine Tugend, vor allem, wenn man Gelder des Staates verwaltet. Um dieser Tugend willen, den Ruhm, sparsam zu sein auf Kosten der Betriebssicherheit, dürfte mich indessen niemand beneiden; ich selbst am allerwenigsten würde geneigt sein, mir diesen Ruhm zu erwerben.

Was ist denn geschehen in den letzten 10 Jahren zur Verbesserung der Betriebssicherheit? Unseren Oberbau haben wir verstärkt. Die Unterbettung ist in einer Weise auf allen schwerer belasteten Strecken durchgeführt worden, dass der Oberbau ruhig und sicher auf ihr liegt. Dafür sind ganz enorme Summen ausgegeben worden. Das ganze kleine Eisenzeug, von den Laschen bis zu den Schrauben, ist erheblich verstärkt worden. Es sind ferner die Weichenkonstruktionen verbessert worden. Es sind keine Kosten gescheut worden, um auch das Schwellenmaterial so gut als irgend möglich zu beschaffen. Es sind die Streckensicherungseinrichtungen ganz wesentlich umgeändert und verbessert worden, es sind auf allen ausgedehnten Stationen die Weichen automatisch mit den Signalen verbunden. Es sind Stellwerke eingerichtet worden, die es unmöglich machen, dass ein Signal gezogen werden kann, wenn eine Weiche feindlich steht. Es sind ferner auf dem Gebiet der Konstruktion der Lokomotiven Neuerungen eingeführt worden, die den Gang derselben wesentlich ruhiger und sicherer gemacht haben. Auf die Konstruktion der Wagen werde ich nachher noch kommen; ich will hier nur sagen, dass unser Wagenpark in jeder Beziehung einen Vergleich mit irgend einem Wagenpark eines anderen Kulturstaates aushalten kann. (Sehr richtig!) Im Güterwagenpark sind wir unzweifelhaft allen anderen Staaten: England, Amerika, Frankreich — ich will sie nicht alle nennen — weit voraus; wir sind es aber auch in der Konstruktion unserer Personenwagen, und auf diesen Punkt gestatten Sie mir noch nachher näher einzugehen.

M. H., wir haben aber auch — und das bitte ich sagen zu dürfen gegenüber den Ausführungen des Herrn Vorredners — das im Betriebsdienst beschäftigte Personal, die Beamten, Hilfsarbeiter und Arbeiter nach zwei Richtungen sehr viel besser gestellt aus der Erwägung der Humanität, aber auch aus der Erwägung, dass mit der Besserstellung dieser Beamten auch in gewissem Maasse eine Erhöhung der Betriebssicherheit verbunden ist. Wir haben sie im Gehalt besser gestellt; wir haben sie aber zweitens auch sehr wesentlich besser gestellt in Bezug auf die Dauer ihrer täglichen Beschäftigung. Wir sind in der Beziehung allen anderen, inländischen wie ausländischen Eisenbahnverwaltungen vorangegangen, sogar auch den Bestimmungen, die vom Bundesrath erlassen worden sind, und wenn Sie das Gehalt an sich betrachten, so möchte ich doch darauf aufmerksam machen, dass in einzelnen Fällen die anderen Bundesstaaten mit uns gleichstehen, in den meisten Fällen aber unsere Gehälter die der anderen Bundesstaaten überragen, und zwar zum Theil ziemlich erheblich. Was in dieser Beziehung namentlich in den letzten Jahren geschehen ist, ist in Ihrer aller Gedächtniss; ich brauche darauf nicht näher hier einzugehen.

M. H., durch die den Botschaften und Gesandschaften beigegebenen höheren technischen Beamten haben wir uns fortlaufend mit allen neueren Einrichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens in Berührung gehalten. Wo uns etwas besonders bemerkenswerth erschien, haben wir sofort Kommissarien hingeschickt, die an Ort und Stelle prüfen sollten, ob die Einrichtung an sich praktisch und für unsere Verhältnisse geeignet sei. Das ist fast in jedem Jahre mehrfach geschehen, und wir haben aus diesen Entsendungen, aus den Berichten unserer Techniker bei den Botschaften sehr schätzenswerthes Material für die fortschreitende Ausbildung unserer Einrichtugen gezogen. Die Berichte, die uns von diesen Herren zugegangen sind, haben uns auch über verschiedene technische Tagesfragen vollständige Klarheit gewinnen lassen, sie haben uns auch davor behütet, nutzlose Versuche zu machen; denn es ist sehr viel zweckmässiger, eine im vollen Betriebe befindliche Einrichtung an Ort und Stelle zu studiren, als mit den Einrichtungen, mit den Apparaten von Amerika und England hierherzukommen und dieselben von englischen oder amerikanischen Ingeniören bei uns probeweise einführen zu lassen. Die Erfahrungen, die wir in dieser Beziehung gemacht haben, sind nicht gerade sehr ermuthigend. Solange der Ingeniör alle Tage mit dem Zuge fuhr, ging die Sache leidlich gut. Sobald er aber den Rücken drehte, war die Sache nicht mehr zu halten; denn es stellte sich heraus, dass nur die penibelste technische Aufsicht es überhaupt möglich machte, den Betrieb ungestört zu führen.

Also ich meine, es kann uns der Vorwurf wohl nicht treffen, dass wir unbekümmert und hochmüthig weder nach rechts noch nach links gesehen und uns um die Fortschritte, welche die anderen Leute gemacht hatten, nicht bekümmert hätten. Im Gegentheil, wir haben allen, auch den kleineren Fortschritten sofort unsere Aufmerksamkeit zugewendet und haben uns über die Bedeutung derselben entweder an Ort und Stelle informirt oder sind auch in einer ganzen Reihe von Fällen, wo dies geeignet erschien, zu eigenen Versuchen geschritten. Wir sind auch mit den Einrichtungen bezüglich der elektrischen Blockirung der Strecken, einem der grössten Fortschritte, die in den letzten zehn Jahren gemacht worden sind, den meisten anderen vorangeschritten, so dass, als der Bundesrath die betreffenden gesetzlichen Bestimmungen erliess, wir in unserem ganzen Netz bereits in der Ausführung und beinahe fertig waren. Auf die Blocksignale erlaube ich mir noch später einzugehen."

Der Minister widerlegte dann die Behauptung, als habe er das Unglück als force majeure bezeichnet. Die Haftpflicht werde anerkannt, es sollten die Ansprüche möglichst rasch und loyal erledigt werden.

Er fuhr dann fort:

„M. H., nur eins möchte ich hier gleich berichtigen aus der Darstellung des Herrn Vorredners, dass nämlich bei dem Unfall eine Gasexplosion stattgefunden habe. Das ist nicht der Fall; eine Gasexplosion hat nicht stattgefunden. Um Sie davon zu überzeugen, wenigstens die Herren Sachverständigen in dem Hohen Hause zu überzeugen, möchte ich mir gestatten, eine Photographie auf den Tisch des Hauses zu legen, in der der letzte Wagen, nachdem er vollständig niedergebrannt war, photographirt ist mit den beiden Gasrezipienten, die unter dem Wagen gewesen sind. Sie werden daraus ersehen, dass überhaupt diese beiden Gasrezipienten äusserlich völlig intakt sind. Also eine Explosion des Mischgases hat nicht stattgefunden, wohl aber eine Ausströmung des Mischgases theils aus den natürlichen Oeffnungen, die zur Speisung der Flammen nothwendig sind, theils aus einer Oeffnung, die durch irgend ein spitzes Eisen bei dem Unfall in die Stirnwand des einen Gasbehälters hineingestossen worden ist. Daraus ist natürlich das Gas heftiger ausgeströmt wie aus den dünneren Ableitungsröhren für die Beleuchtung und hat zur Verstärkung des Brandes sehr erheblich beigetragen. Es ist richtig, dass eine Art Explosion bei dem einen Gasrezipienten des zweiten Wagens stattgefunden hat. Technisch erklären wir uns dies folgendermaassen:

Wie der Herr Vorredner richtig angegeben hat, ist die Lokomotive des auffahrenden Personenzuges bis ungefähr zum Führerstand in den letzten Wagen hineingefahren, hat das Dach etwas gehoben, die Seitenwände etwas auseinander gebogen und hat das Innere total zerstört. Der Schornstein der Lokomotive ist vom Dach des Personenwagens abgeschoben, und aus der nun freiliegenden grossen Oeffnung sind dann die Heizgase in einer Wärme von 600 bis 700° ausgeströmt, haben natürlich alles, was in der Nähe Brennbares war, sofort entzündet, und daraus ist der Brand entstanden. Der Brand ist aber wesentlich genährt — das ist keine Frage — von dem von unten zuströmenden Gas aus dem verletzten Gascylinder, vielleicht auch verstärkt durch das Gas, welches aus den Lokomotivlaternen natürlich auch in das Innere des Wagens gedrängt worden ist. Daraus hat sich oben unter der Decke des Wagens ein explosives Gemisch gebildet mit der atmosphärischen Luft, und dort ist eine Explosion entstanden. Für jeden, der einigermaassen in diesen Dingen sachverständig ist, wird diese Erklärung überzeugend sein." (Abg. Krawinkel: Sehr richtig!)

Nach einigen Worten über die irrigerweise bemängelte Leerfahrt einer Maschine vor der Fahrt des D-Zuges widerlegte der Minister die Behauptung der übermässigen Belastung der Offenbacher Strecke und der Nothwendigkeit eines viergleisigen Ausbaues. 130 Züge täglich könnten einen solchen noch keineswegs bedingen. Zuzugeben sei das Bedürfniss einer Erweiterung des Bahnhofs Offenbach. Er ging dann auf den Dienst in den Blockstationen über: „Der Dienst in dieser Blockstation ist im allgemeinen ein einfacher, erfordert einen nüchternen, verständigen Mann, dessen litterarische Bildung durchaus nicht etwa eine hohe zu sein braucht. Das von ihm abzulegende Examen begreift daher auch zunächst nur die Sicherheitsvorschriften, das Vertrautsein mit dem elektrischen Telegraphen und Lesen und Schreiben, soweit das irgendwie nothwendig ist. Dem Manne einen zweiten Mann zuzugeben, würde nur einen Faullenzer erziehen heissen, ohne dass dadurch irgend etwas anderes erreicht werden würde. Im Gegentheil, es würde sich dann einer auf den anderen verlassen. (Sehr richtig!) Die heutige Einrichtung ist besser, der Mann wird nicht übermässig angestrengt, hat im grossen und ganzen einen leichten Dienst und kann seine Gedanken zusammenhalten, viel besser zusammenhalten, als wenn er mit einem anderen dasitzen, schwatzen oder andere Dinge treiben würde. Der Mann ist auch nicht schlecht gestellt, wie der Herr Vorredner meint. Die Blockwärter gehen bis zu 1 400 ℳ, haben 120 ℳ Zulage und ausserdem noch den Wohnungsgeldzuschuss. Diese Blockwärterstellen sind daher vom Unterpersonal immerhin ziemlich begehrte Stellen. Es kann auch nichts passiren, wenn der Mann mal seinen Block auf einen Augenblick verlassen muss, um nach dem Zuge zu sehen, der etwa in einiger Entfernung steht. Das Schlimmste, was da passiren kann, ist, dass eben die anderen Züge, die vor dem Block liegen, warten müssen. Es ist daher, glaube ich, besser, es bei der jetzigen Einrichtung der Ablösung und des Wechselns zwischen Tag- und Nachtdienst zu belassen, auch besser in Bezug auf die Sicherheit des Betriebsdienstes."

Nach einigen Worten über die Darstellung des Unglücks in der „Berl. Korrespondenz" ging der Minister auf die wichtigsten Fragen ein, zunächst auf die der Vorsignale. „Die Einführung der Vorsignale ist obligatorisch geworden im Jahre 1898, als der Bundesrath durch die geänderte Betriebsordnung die Aufstellung der Vorsignale vor den Einfahrtsignalen auf den Stationen vorschrieb. Als diese Vorschrift erging, standen auf allen preussischen Stationen vor den Einfahrtsignalen schon die Vorsignale. (Hört, hört!) Wir waren also vollständig fertig, ehe die Vorschrift erging. Der Bundesrath hat nicht aus Omission, sondern in sorgfältiger Erwägung die Verpflichtung, auch vor den Blocksignalen Vorsignale aufzustellen, nicht vorgeschrieben. Ich will von vornherein zugeben, dass heute die Ansicht der Eisenbahnleute, insbesondere auch der Betriebstechniker und namentlich der Lokomotivführer über diese Vorsignale vor den Blocksignalen eine etwas andere ist, wie sie damals war. Die Kriegskunst ist auch bei der Eisenbahnverwaltung veränderlich. Jedenfalls kann der preussischen Staatseisenbahnverwaltung doch ein Vorwurf daraus nicht gemacht werden, dass sie unterlassen hat, etwas zu thun, was der Bundesrath mit Vorbedacht nicht vorgeschrieben hat. Die Einführung der Vorsignale vor den Blocksignalen ist einer der wichtigsten Gegenstände, welche in den Erörterungen zwischen den Bundesregierungen, die unter Leitung des Reichseisenbahnamts nächstens stattfinden werden, geregelt werden müssen. Auch ich habe diese Frage bereits mit den Betriebstechnikern aller Direktionen, einschliesslich der von Elsass-Lothringen, in sehr eingehenden Erörterungen berathen. Auch dort waren die Stimmungen und Ansichten über die Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit auseinandergehend (hört, hört!), aber, wie ich zugeben will, nicht mehr in dem Maasse den Vorsignalen vor den Blocksignalen feindlich, als das früher der Fall war.

Ich will noch hinzufügen, dass auch die Einführung der Vorsignale überhaupt zunächst grosse Bedenken bei den Betriebstechnikern hervorgerufen hat. Die Häufung der automatischen Sicherungsapparate hat auch eine Kehrseite, und zwar eine Kehrseite, die volle Beachtung verdient. Sie macht die Beamten, denen der Zug- oder der Streckendienst anvertraut ist, gleichgültiger, als das erspriesslich ist; sie verlassen sich auf ihren Apparat und lassen im übrigen Gott einen guten Mann sein. (Sehr richtig!) Das führt auch zu Bedenken. Aber ich will mich heute weder für die eine noch für die andere Ansicht entscheiden mit Rücksicht darauf, was Sie verstehen werden, dass im Reichseisenbahnamt die sämmtlichen Bundesregierungen die Frage miteinander berathen. Dort wird eine Entscheidung getroffen werden und je nachdem in der Betriebsordnung eine Vorschrift gemacht werden oder nicht. Was die preussische Staatseisenbahnverwaltung in dem negativen Fall ihrerseits aus freien Stücken thun wird, kann ich ebensowenig heute sagen. Ich meine, das Thema der Vorsignale könnte ich hiermit wohl verlassen.

Der zweite, sehr erhebliche Bedeutung mit Recht für sich in Anspruch nehmende Punkt ist die Konstruktion der Personenwagen, insbesondere der Personenwagen für die schnellfahrenden Züge. Ich brauche hier wohl kaum weiter auseinander zu setzen, dass man bezüglich der Konstruktion der Fahrzeuge für die schnellfahrenden Züge noch ganz andere Anforderungen stellen muss als für langsam fahrende Personenzüge oder gar für Personenzüge auf den Nebenbahnen. Denn mit der Vermehrung der Geschwindigkeit wächst nicht nur die Gefahr an sich, sondern es wachsen auch die Folgen eines Unfalls ganz ausserordentlich stark; nach beiden Richtungen muss also mit Vorsicht bei der Konstruktion von Betriebsmitteln, die für schnellfahrende Züge bestimmt sind, vorgegangen werden. Wir haben in den letzten zehn Jahren unsere Geschwindigkeiten ausserordentlich erhöht. 80, 85, 90 km in der Stunde sind schon keine Seltenheiten mehr. Wir haben damit der öffentlichen Meinung noch lange nicht genug gethan. Man verlangt, weil einzelne Züge in anderen Ländern noch über diese Geschwindigkeiten zum Theil nicht unerheblich hinausgehen, auch für uns eine derartige Erhöhung der Geschwindigkeiten. M. H., in anderen Ländern ist man vielleicht nicht ganz so empfindlich gegen die Gefahren des Schnellbetriebs für Leben und Gesundheit der Reisenden, wie das bei uns der Fall ist. (Sehr richtig! rechts.) Ich meine also, es bedarf doch sehr vorsichtiger und eingehender Abwägungen der Vortheile, welche man durch die höhere Geschwindigkeit einzelner Züge erreicht,

mit den Gefahren, die man damit heraufbeschwört. (Sehr richtig! rechts.)

Wir werden uns diese Frage sehr vorsichtig überlegen, und wir werden zu dieser Vorsicht durch so direkt ad hominem sprechende wie der Offenbacher und andere Unfälle auf das allerdringendste aufgefordert.

Was nun die Wagen für die Schnellzüge anbetrifft, so haben wir uns damals nach langen Erwägungen, nach Prüfung von ähnlichen Vorgängen in anderen Ländern entschlossen, den D-Wagen einzuführen. Dass wir zu den D-Wagen übergegangen sind, ist vornehmlich mit Rücksicht auf die Sicherheit der Reisenden geschehen. Denn es ist gar keine Frage, dass der D-Wagen weit höhere Sicherheit den Insassen bietet als der Kupeewagen. (Sehr richtig!)

M. H., wenn es dafür noch eines Beweises bedürfte, einer Verstärkung der Theorie, die das ganz unbedingt ausspricht, durch die Praxis bedürfte, so hätten wir keinen beweiskräftigeren Vorgang als leider den Offenbacher Unfall. Die kolossale lebendige Kraft, die in dem auffahrenden Zuge vorhanden war, ist konsumirt durch die Zerstörung von 4 Kupees, also etwa nicht ganz zwei Dritteln des letzten D-Wagens. Da war die lebendige Kraft aufgebraucht, und die Insassen der beiden letzten Kupees in dem ersten Wagen haben den Wagen verlassen können. Der zweite darauf folgende Wagen ist überhaupt intakt geblieben bei dem Stoss; alle Reisenden haben bei noch brennenden Lampen ihre Abtheile verlassen können, es ist keiner in dem zweiten Wagen irgend erheblich verletzt worden. Der Rest des Zuges blieb betriebsfähig und konnte nach kurzer Frist nach Frankfurt weiterfahren.

Und, m. H., nun ein Vergleich! Kurze Zeit vorher fand ein Zusammenstoss in Heidelberg statt, wobei, soviel ich unterrichtet bin, der verletzte Zug nur aus Abtheilwagen bestand. Nach der Veröffentlichung des Reichs-Eisenbahnamts sind in diesem Zuge getödtet 5 Reisende und 1 Beamter, verletzt 179 Reisende. (Hört, hört!) Warum? Weil eben die lebendige Kraft nicht in dem ersten Wagen aufgebraucht war, sondern sich weit in den ganzen Zug hinein erstreckte. Das ist auch ganz natürlich: wenn Sie mit mir an Ort und Stelle in Offenbach gewesen wären und hätten sich die Reste der Wagen angesehen, die noch übrig geblieben sind, so hätten Sie gefunden, dass die beiden durch Thüren nicht geschwächten grossen Blechplatten der Seitenwände nur auseinandergebogen waren, nicht einmal einen Riss hatten, dass die Drehgestelle noch vollständig an und für sich intakt geblieben waren. Auch hier waren nur die Rahmen verbogen; ein prägnanterer Beweis für die Sicherheit des D-Wagens an sich kann nicht wohl erbracht werden.

Wenn die D-Wagen, wie da jetzt verlangt wird, Noththüren oder gar bei jedem Abtheil eine Thür bekommen, so wird die Längsverbindung des ganzen Wagens bei jeder Thür durchschnitten, also das Widerstandsmoment wesentlich verringert. Die beiden Längswände hören überhaupt auf, ihrerseits als Sicherheitsmomente zu wirken; sie werden als solche in ihrer Bedeutung sehr erheblich geschwächt.

Nun will ich ja nicht sagen, dass man nun umgekehrt dazu übergehen müsse, alle Wagen so einzurichten. Das würde meines Erachtens weit über das Ziel hinausgehen. Für die gewöhnlichen Personenzüge ist der Abtheilwagen mit seiner leichteren Zugänglichkeit praktisch; wenn der Zug alle 5 oder 8 Minuten hält, und es sollen die Reisenden sich dann immer durch den schmalen Gang des D-Wagens durchdrücken, so ist das natürlicherweise noch viel schlimmer als bei D-Zügen, die weite Strecken ohne Aufenthalt durchfahren. Ich habe Veranlassung genommen, weil diese Frage doch von sehr grosser Bedeutung ist, mich nicht nur auf meine alten Erfahrungen und die meiner ausgezeichneten Herren Techniker zu verlassen, sondern ich habe die hervorragendsten Vertreter der deutschen Wagenbauanstalten zu mir gebeten und sie ersucht, mir ein unbefangenes, vollständig freies Urtheil über den D-Wagen abzugeben. Die Herren haben übereinstimmend, mit keiner einzigen Abweichung, mir erklärt, dass die Aufgabe des Systems der D-Wagen der grösste Rückschritt sein würde, den wir in der Konstruktion unserer Betriebswagen machen können. (Abg. Krawinkel: hört, hört!) Was nun eventuell zu geschehen haben wird, um die D-Wagen bei Nothfällen leichter verlassen zu können, um die Bequemlichkeit in den Gängen zu erhöhen usw., darüber heute, m. H., mich auszusprechen, wozu ich sehr wohl imstande sein würde, bitte ich mir zu erlassen, ebenfalls mit Rücksicht auf die Erörterungen, die im Reichs-Eisenbahnamt auch nach dieser Richtung hin stattfinden werden; es stehen eine grössere Reihe von Fragen gerade hinsichtlich dieses Punktes auf dem Programm. Ich möchte nur, weil diese Sache gestern in der Budgetkommission des Reichstages vorgekommen ist, wo ich nicht habe antworten können, weil ich mich verpflichtet fühlte, der ersten Lesung des Etats hier im Abgeordnetenhause beizuwohnen, und auch schon wiederholentlich in den parlamentarischen Versammlungen und der Presse erörtert worden ist, noch die vielberüchtigte Messingstange an den Fenstern in den D-Wagen berühren. Ich habe bereits im vorigen Jahre im Herrenhause gesagt: diese Messingstange, die früher das Profil der freien Fensteröffnung verengt hat, existirt nicht mehr. Ich hätte hinzufügen sollen — aber ich glaubte, das wäre genügend verständlich — es existiren allerdings Messingstangen, aber in der Höhe des unteren Fensterrandes; wo das heruntergelassene Fenster abschneidet, da ist eine Messingstange angebracht; sie muss auch dort angebracht werden, um einerseits den Reisenden einen Handgriff zu geben, wenn sie bei etwaigen Stössen den Gang passiren, und zweitens, um den Reisenden, die etwa im Nothfall durchs Fenster gehen wollen, ebenfalls einen Handgriff zu bieten. Aber die Stange, die das freie Profil des heruntergelassenen Fensters beeinträchtigt, existirt in den preussischen D-Wagen nicht mehr, die ist beseitigt. In derselben Höhe sind auch die Stangen an den grossen, nicht zum Herunterlassen eingerichteten Fenstern in den Seitengängen angebracht.

Ich komme nun endlich auf die B e l e u c h t u n g s f r a g e. Die Beleuchtungsfrage hat von jeher, aber früher eigentlich nur oder wenigstens grösstentheils, mit Rücksicht auf die Annehmlichkeit der Reisenden eine Rolle gespielt. Wir sind allmählich vom Oel zum Petroleum, vom Petroleum zum Gas und in den letzten Jahren zum Mischgas übergegangen, einem Mischgas, das, wie der Herr Vorredner richtig angenommen hat, aus einem Viertel Acetylen und drei Vierteln gewöhnlichem Fettgas besteht. Ich berichtige hier nur einen Irrthum: explosibel ist dieses Gemisch unter keinen Umständen, Sie mögen damit machen, was Sie wollen. Die technische Deputation hat die weitgehendsten Versuche damit angestellt: Sie können eine mit Mischgas gefüllte Röhre noch so sehr erhitzen, das Gas wird nicht explodiren; die Röhre wird schliesslich schmelzen oder es wird der Druck des Gases die Röhre öffnen und das Gas dann verbrennen, aber explodiren wird das Gas an und für sich nicht, das ist also ein Irrthum. Wohl aber explodirt das reine Acetylen, und es explodirt auch eine Mischung, die einen höheren Antheil an Acetylen hat. Wie weit die Explosionsgefahr heruntergeht, das ist verschieden beurtheilt, keinesfalls aber explodirt eine Mischung von nur einem Viertel Acetylen und drei Vierteln Gas.

Es ist bekanntlich nicht nur der erste Wagen, sondern auch der zweite Wagen des Offenbacher Zuges verbrannt, nachdem seine Insassen aus demselben hinausgegangen sind; er liess sich nicht so rasch von dem letzten Wagen trennen, dass die Entzündung vermieden worden wäre. Der Brand hat 4 bis 5 Stunden gedauert, und während dieser 4 oder 5 Stunden — genau weiss ich das nicht — aber nachdem er stundenlang im Feuer gewesen, hat der eine Gaskessel sich geöffnet. Es war ein Wagen der pfälzischen Eisenbahn, deren Gaskessel genietet, während die unserigen geschweisst sind; die Unterschiede brauche ich nicht auseinander zu setzen. Die Nietung hat dem Druck des Gases nachgegeben. Das Gas wird mit sechs Atmosphären Druck hineingebracht. Wenn nun ein derartiger Cylinder, mit Gas gefüllt, der Hitze ausgesetzt wird, dehnt sich das Gas natürlich aus und erreicht einen Punkt, wo auch selbst die eiserne Wand nicht mehr standhält. Das nennt man aber nicht Explodiren des Gases, sondern das thut eben so gut atmosphärische Luft und noch mehr natürlich Wasser. Aber der Gasbehälter ist gerissen und hat zu dem Brande noch mehr beigetragen.

Als wir damals das Mischgas einführten, war das unzweifelhaft ein ausserordentlicher Fortschritt, und die Beleuchtung wurde sehr viel heller, als es die gewöhnliche Gasbeleuchtung war. Sie übertrifft auch jetzt noch an Helligkeit die Elektrizität; darüber kann gar kein Zweifel sein. Meine Herren, diese Art der Gasbeleuchtung nach dem sogenannten System Pintsch hat sich kolossal rasch in der Welt verbreitet. Es bestehen heute, soweit wir haben feststellen können, etwa 105 000 Wagen auf den verschiedensten Bahnen der Welt, die nach dem System Pintsch, wenn auch nur theilweise, mit Acetylengemisch beleuchtet werden, 105 000! 8000 rund sind auf Elektrizität eingerichtet. Also, ich meine, ein Vorwurf kann die preussische Staatseisenbahnverwaltung doch unmöglich treffen, dass sie diese Beleuchtung eingerichtet hat. Beispielsweise Amerika hat 35 000 Personenwagen, davon sind 17 500 mit Petroleum, Kerzen oder Rüböl beleuchtet, 16 000 nach dem System Pintsch mit Gas, 94 Wagen mit elektrischen Akkumulatoren, 222 mit Dynamo und 120 mit Axle-Light, das ist ungefähr dasselbe wie Stone, also eine Beleuchtung, die einen kleinen Dynamo durch einen Treibriemen, der auf der Achse liegt, in Bewegung setzt. Sie sehen daraus, meine Herren, dass das Gasbeleuchtungssystem weitaus grössere Fortschritte in der Welt gemacht hat als die Elektrizität. In diesen Tagen wird mir von meinem technischen Attaché bei der Botschaft in London angekündigt, dass zwei englische Gesellschaften, die bisher zum Theil Elektrizität angewendet haben, hierher kommen, um bei uns unser System anzusehen, weil sie mit dem elektrischen System nicht zufrieden sind. (Hört, hört!) Ebenso liegt es, zum Theil wenigstens, in anderen Ländern.

Die Post beleuchtet ihre Wagen elektrisch. Aber, meine Herren, sie thut das nach meiner Kenntniss hauptsächlich aus dem einfachen Grunde, weil die Beamten in den Postwagen an

den Tischen arbeiten müssen, sie stellen ihre Lampen bald hierhin, bald dorthin, ebenso wie in den Büros die Lampen auf den Tischen vertheilt werden. Sie können mit einer Beleuchtung von oben nicht so zweckmässig arbeiten. Unter diesen Umständen ist allerdings die elektrische Beleuchtung zweckmässig und insofern auch sicherer, als, wenn eine solche Lampe umfällt und zerbricht, dann das Licht verlöscht.

Nun will ich gar nicht sagen, dass das immer so bleibt, dass wir uns der elektrischen Beleuchtung auf die Dauer verschliessen werden — die Welt steht nicht still — und ich bin auch überzeugt, dass wir noch dereinst zur elektrischen Beleuchtung kommen, aber die Herren Elektriker mögen in ihren Versammlungen sagen, was sie wollen, eine allen Ansprüchen genügende elektrische Beleuchtung der Eisenbahnwagen existirt noch nicht, sie hat bei manchen Vorzügen viele andere, den Betrieb belästigende Umstände. Aber ich bin fest davon überzeugt, dass die Elektrizität eines guten Tages diese Aufgabe lösen wird ebenso gut, wie sie andere viel grössere Aufgaben bereits gelöst hat, und dann werden wir gewiss in die neue Phase der elektrischen Beleuchtung eintreten. Aber schon jetzt allgemein dazu überzugehen: ich glaube, wenn Sie die sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen hören, so werden sie Ihnen alle rathen, zur Zeit das nicht zu thun.

M. H., es ist mir u. a. auch zum Vorwurf gemacht worden, dass ich neben meine Angaben in der „Berliner Korrespondenz“ gleich immer den Schreckpfahl der Kosten gesetzt habe. Ja, meine Herren, bin ich denn nicht verpflichtet, Ihnen zu sagen: das kostet so viel? Ueber die Kosten kommen wir ja hinweg, wenn wir vollständig davon überzeugt sind, dass wir etwas absolut Besseres, absolut Sicheres neu einführen; dann finden sich auch die 50 Millionen, die dazu nothwendig sind, um die elektrische Beleuchtung allgemein durchzuführen. Dass das nicht mit einem Schlage geschieht, darin gebe ich dem Herrn Vorredner Funck vollständig Recht; das verbietet sich ja ganz von selber. Wir können nicht alle Wagen zugleich aus dem Betriebe ziehen. Wir werden zunächst einzelne Züge elektrisch beleuchten, und dass das nicht vielleicht in nächster Zeit versuchsweise geschieht, will ich durchaus nicht in Abrede stellen. Also ich glaube hier nur ausführen zu sollen, dass jedenfalls die Frage noch nicht abgeschlossen ist, und dass die Frage an und für sich auch keine dringende ist.

Dass die Gasbehälter — das ist wohl der letzte Punkt, auf den ich kommen muss — unter den Wagen und nicht über den Wagen gelegt sind — diese Frage ist bereits bei der ersten Einführung der Gasbeleuchtung betont worden. Man hat sich damals fast einstimmig dahin entschieden, dass es unzweckmässig wäre, die Gasbehälter oben hinzulegen. Einen Theil der Gründe hat Herr Funck schon angeführt. Es werden durch die Verlegung der Cylinder auf die Wagendecke die Wagen kopfschwer, was namentlich auf den Gebirgsstrecken, wo viele Kurven sind, beim Durchfahren von Bahnhöfen usw. sich unangenehm bemerkbar machen muss. Auf der Main-Neckarbahn sind Sie in der glücklichen Lage, keine Kurven zu haben; da geht es schlank durch. Aber denken Sie sich einmal, Sie haben so einen kopfschweren Wagen von Frankfurt nach Bebra, Nordhausen usw., da würden die Schwankungen der Wagen sich sehr unliebsam verstärken. Von dieser Auffassung müsste man ja nun, wenn Erfahrungen vorlägen, dass die Anbringung der Cylinder unter den Wagen unzweckmässig wäre, allmählich im Laufe der Zeit abgekommen sein; das ist jedoch nicht der Fall. Im Gegentheil, es bestehen nur noch ganz vereinzelt in der Welt Wagen, die ihre Gasbehälter oben haben, sie haben sie vielmehr fast überall da liegen, wie bei uns, gut befestigt, aus starken Cylindern bestehend und das Gewicht des Wagens da vermehrend, wo es ohne Bedenken ist, nämlich unten, damit dem Wagen eher einen sicheren Lauf gebend als einen unsicheren.

Schliesslich möchte ich noch bezüglich der D-Wagen etwas nachholen. Alle Wagen, die auf der Pariser Ausstellung ausgestellt waren, waren D-Wagen nach preussischem System, wenn auch mit manchen Variationen im einzelnen. (Hört, hört! Heiterkeit.)

M. H., ich kann nur damit schliessen, dass ich nochmals danke, dass Sie mir Gelegenheit gegeben haben, ausführlich und, wie ich hoffe, auch ganz objektiv die Sache dargelegt zu haben. In der Beziehung stimme ich hoffentlich mit dem Herrn Abg. Funck überein, der es in eben solcher Weise gemacht hat, und Sie können überzeugt sein: aus allen von mir angeführten Gründen werde ich und wer nach mir kommt, der Frage der Betriebssicherheit vor allen Fragen der Eisenbahnverwaltung die grösste Bedeutung, die grösste Aufmerksamkeit zuwenden, und in dieser Richtung wird uns niemand, auch kein Finanzminister abhalten wollen und können, das zu thun, was nöthig ist.“ (Lebhaftes Bravo rechts und bei den Nationalliberalen.)

Nach dieser eindrucksvollen Rede sprach noch der zweite Unterzeichner der Interpellation, Abg. Sänger, der die bekannten Anklagen, die eben so trefflich widerlegt waren, von neuem erhob und sie dann zu dem Satz verallgemeinerte: „Wir ernten heute, was die einseitige Betonung des Sparsystems seiner Zeit gesät hat. Die Verwaltung ist zu abhängig vom Finanzministerium. Die Opfer von Offenbach sind eine Folge der Plusmacherei der Centralleitung.“

Die dann erfolgende Vertagung der Berathung hinderte eine sofortige Zurückweisung dieses ungeheuerlichen Satzes.

Nachrichten.

Deutschland.

— Etat der Reichsbahnen. In der Budgetkommission des Reichstags wurden am 17. Januar die Verhandlungen über den Etat der Reichsbahnen fortgesetzt. Ausser einigen Fragen örtlicher Natur (Schaffung eines schienenfreien Uebergangs zwischen Strassburg und dem Vorort Neuburg) und einigen allgemeinen Klagen über Gehalts- und Beförderungsverhältnisse der Beamten kam es zu der Erörterung auch einiger grundsätzlich wichtiger Fragen. Es lagen Petitionen von Lokomotiv- und Zugführern sowie Betriebssekretären wegen Gehaltsaufbesserung vor. Der Abgeordnete Singer wollte der Regierung die Kenntniss des Wortlauts und der Unterzeichner dieser Petitionen vorenthalten, weil vor einiger Zeit Beamte wegen Einreichung von solchen bestraft seien. Der Regierungskommissar Geheimerath Glöckner erklärte, dass die Regierung nicht allgemein darauf verzichten könne, den Wortlaut der Petitionen und die Namen der Unterzeichner kennen zu lernen. Von verschiedenen Seiten wurde die Frage noch weiter beleuchtet, der Standpunkt, dass die Petitionen Eigenthum des Reichstags seien und man die Namen der Unterzeichner nicht preisgeben dürfe, vom Abgeordneten Müller-Sagan besonders scharf betont, von anderer Seite wieder darauf aufmerksam gemacht, dass im preussischen Landtag eine andere Auffassung herrsche und schliesslich der Gegenstand ohne Entscheidung verlassen. Zum Schluss theilte Abgeordneter Möller-Duisburg eine Resolution mit, durch welche der Reichskanzler aufgefordert wird, eine Aufstellung über den Ausfall zu geben, der infolge der Herabsetzung der Fahrpreise für beurlaubte Soldaten auf den für im Dienst reisende geltenden Satz (von 1,5 auf 1 ₰ für das Kilometer) eintreten würde. — Die Abstimmung über diese Resolution und die weitere Berathung des Reichseisenbahnetats wurde auf den 22. Januar vertagt.

— Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen. Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Dezember 1900 ergibt für 70 Bahnen, die schon im Dezember 1899 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 774,59 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	M.	M.	M.	M.	%
für alle Bahnen im Dezember 1900					
aus dem Personenverkehre	37 719 237	+ 2 562 116	880	+ 47	+ 5,64
aus dem Güterverkehre . .	90 859 041	+ 2 452 792	2 082	+ 25	+ 1,22
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1900					
aus dem Personenverkehre	353 771 961	+ 27 631 897	9 738	+ 601	+ 6,58
aus dem Güterverkehre . .	775 786 701	+ 42 956 882	20 966	+ 805	+ 3,99
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Dezember 1900					
aus dem Personenverkehre	78 059 104	+ 3 389 518	12 511	+ 344	+ 2,83
aus dem Güterverkehre . .	147 849 023	+ 6 229 186	23 301	+ 587	+ 2,58

Eröffnet wurden: am 1. Dezember Berent-Lippusch 16,71 km (Direktionsbezirk Danzig), Wittingen-Triangel 27,32 km (Direktionsbezirk Magdeburg), Worms-Hofheim 5,60 km (Direktionsbezirk Mainz), Ilsfeld-Heilbronn Südbahnhof 14,37 km (württembergische Staatsbahnen), am 4. Dezember Niederfüllbach-Rossach 8,08 km (Direktionsbezirk Erfurt), am 15. Dezember Köppelsdorf-Oberlind-Neuhaus 6,20 km (Direktionsbezirk Erfurt) und Bobrek-Karf 1,05 km (Direktionsbezirk Kattowitz), am 20. Dezember Cranz-Pobethen-Rantau 14,84 km (Königsberg-Cranzer Eisenbahn).

— **Der Eisenbahngüterverkehr der Emshäfen** Emden, Leer und Papenburg hat im verflossenen Jahre der „Rh.-westf. Zeitung" zufolge 341 100 t betragen gegen 324 400 t in 1899 und 312 000 t in 1898. Durch den Betrieb des Dortmund-Emskanals ist also der Eisenbahngüterverkehr seines Gebietes, wenigstens was die Emshäfen anlangt, nicht zurückgegangen. Im Gegentheil sind Kenner der Verhältnisse der Ansicht, dass die Zunahme des Eisenbahngüterverkehres nicht nur mit dem durch den Dortmund-Emskanal herbeigeführten Aufschwung von Handel und Wandel, sondern direkt mit dem Verkehr der neuen Wasserstrasse zusammenhängt, indem Kanalgüter vielfach auf die Eisenbahn zur Weiterbeförderung übergegangen seien.

— **Vorkonzessionen für Eisenbahnen in Bayern.** Einem in Passau zusammengetretenen Eisenbahnkomitee ist die Bewilligung zur Ausführung der technischen Vorarbeiten für eine vollspurige Lokalbahn von Passau nach Tittling auf die Dauer eines Jahres ertheilt und die dem Hauptmann a. D. von Hartlieb für eine elektrische Eisenbahn zwischen dem Starnberger- und Ammersee im vorigen Jahre bereits ertheilte Bewilligung auf ein weiteres Jahr verlängert worden.

— Zur **Sicherung des Zugverkehrs** hat das Oberbahnamt Nürnberg eine Verfügung an die ihm untergeordneten Stationen erlassen, nach der die Wärter der Block- und Signalstationen sowie das gesammte Zugpersonal durch Eintrag in die Weisungsbücher von folgender Anordnung in Kenntniss zu setzen und gleichzeitig durch die vorgesetzten Organe über die Bedeutung dieser Anordnung für die Fahrsicherheit mündlich zu belehren sind:

Ist die Haltstellung des Mastsignals in einer Block- oder Signalstation ohne Vorsignal wegen unsichtigen Wetters vom Lokomotivführer zu spät wahrgenommen und der Zug hinter dem Signal zum Stillstand gebracht worden, so darf der Blockwärter die Strecke nach rückwärts erst dann frei geben, wenn er Gewissheit erlangt hat, dass der über das Haltesignal hinausgefahrene Zug die Fahrt fortgesetzt hat. Die zu diesem Zwecke erforderliche Verständigung zwischen dem Zug und dem Blockposten hat in der Weise zu erfolgen, dass der Zug vorerst an der Stelle, wo er zum Stillstand gebracht wurde, stehen bleibt, während sich der Zugführer — bei Tag mit der rothen Signalfahne, bei Nacht mit der rothgeblendeten Handlaterne — zum Blockwärter zurück zu begeben und von demselben die Erlaubniss zur Fortsetzung der Fahrt zu erholen hat. Hat sich der Zug, der über das auf „Halt" stehende Blocksignal hinausgefahren ist, wegen unsichtigen Wetters oder sonst verhinderten Ausblickes dem Gesichtskreis und Machtbereich des Blockwärters entzogen, so dass es für ihn zweifelhaft ist, ob der Zug hinter dem Signal zum Stillstand gebracht worden ist oder die Fahrt fortgesetzt hat, so darf der Blockwärter nicht eher die Strecke nach rückwärts freigeben, bis er von der vorliegenden Station Mittheilung erholt oder erhalten hat, dass der Zug dort eingetroffen ist.

— **Die Besichtigung der Bahnhöfe durch Offiziere.** Um die verschiedenen Stationsanlagen und Einrichtungen der bayerischen Eisenbahnen kennen zu lernen, wurden mehrere Offiziere des Eisenbahnbataillons unter Zustimmung der Generaldirektion zur Besichtigung der Bahnhöfe abkommandirt; dieselben haben auch den Betriebsdienst kennen zu lernen, sich Kenntnisse über Führung von Lokomotiven praktisch anzueignen und überhaupt den ganzen Dienst sich möglichst eigen zu machen. Die Stationsvorstände, Lokalbahnbetriebsleitungen, Werkstättenvorstände und Staatsbahningeniöre wurden beauftragt, den Offizieren zur Erfüllung ihrer Aufgabe thunlichstes Entgegenkommen zu erweisen und für die persönliche Sicherheit derselben bei dem Ueberschreiten der Gleise Sorge zu tragen.

— **Vom bayerischen Eisenbahnerverband.** Für den im Herbst d. J. zusammentretenden Landtag hat der Eisenbahnerverband eine Reihe von Wünschen, die theils neu sind, theils wiederholt werden. Es wird eine Aenderung des Gehaltsregulativs für die Bediensteten, der Urlaubs- und Freifahrtbestimmungen für das statusmässige Personal, Stabilisirung der Werkstättenarbeiter, Regelung der Stammabtheilungen für Arbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes, der Ausbau der Wohlfahrtseinrichtungen, Erhöhung der Zulagen, gleichheitliche Regelung derselben und der Wohnungsgeldzuschüsse angestrebt und sollen auch Reformvorschläge für die Bildung und Sitzungen der Arbeiterausschüsse und Thätigkeit der oberbahnamtlichen Vorsitzenden und Kontrolbeamten usw. eingebracht werden. Die Frage der obligatorischen Einführung des Organes des Eisenbahnerverbandes „Der Eisenbahner" wird ebenfalls in Erwägung kommen.

— Eine in Sachen der **Kanalvorlage** auf den 20. d. Mts. nach dem Festsaale des Rathhauses zu Berlin einberufene Versammlung, zu der sich etwa 500 Vertreter des Handelsstandes und der Grossindustrie aus allen Theilen des preussischen Staates eingefunden hatten, nahm auf Vorschlag des Vorsitzenden, Geh. Regierungsrathes Wittich, folgende Resolution einstimmig an: Die heute im Rathhause zu Berlin tagende Versammlung begrüsst den von der königlichen Staatsregierung dem Landtage der Monarchie vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Kanälen und Flussläufen im Interesse des Schifffahrtsverkehres und der Landeskultur als einen Akt weitausschauender Fürsorge für das wirthschaftliche Gedeihen des Landes. Die Versammlung erkennt dankbar in der Vorlage den festen Willen der königlichen Staatsregierung zur Befriedigung langgehegter Wünsche, die theils den nothwendigen Ausbau des Wasserstrassennetzes, theils die Beseitigung von Missständen an denjenigen Flussläufen betreffen, deren Zustand bisher die Landwirthschaft schwer geschädigt hat. Die Versammlung erhofft mit Zuversicht die Annahme der Vorlage durch den Landtag. Sie gibt der Erwartung Ausdruck, dass es dem Zusammenwirken der gesetzgebenden Faktoren gelingen werde, auch diejenigen Wünsche zu erfüllen, die sich auf den Ausbau der Lippe sowie auf Maassregeln richten, die geeignet sind, die Wettbewerbsfähigkeit Schlesiens gegenüber dem Westen auch für den Fall zu gewährleisten, dass eine hinreichende Fahrtiefe der Oder sich nicht erreichen lassen sollte.

— **Zum Ankauf der Berliner elektrischen Strassenbahnen der Aktiengesellschaft Siemens & Halske durch die Stadt Berlin.** Der Ausschuss zur Vorberathung der Magistratsvorlage über den Ankauf von 5 500 000 ℳ Aktien der vorbezeichneten Berliner elektrischen Strassenbahnen (siehe Nr. 6 S. 88 d. Ztg.) hat am 19. d. Mts. nach vierstündiger eingehender Berathung und nach Ablehnung eines Antrages des Stadtverordneten Dr. Preuss auf nochmalige Verhandlung die Vorlage in folgender Fassung einstimmig angenommen: Die Versammlung stimmt zu, dass der Magistrat 5 500 000 ℳ Aktien der genannten Gesellschaft zum Kurse von 166⅔ % ankauft und dem Bankhause von Koenen & Co. das Recht einräumt, bis zu 500 000 ℳ dieser Aktien innerhalb Monatsfrist nach Annahme der Offerte vom 31. Dezember 1900 nachzuliefern.

— **Personalnachrichten.** Dem Regierungs- und Baurath Nestor in Posen ist der Charakter als Geheimer Baurath verliehen. — Gestorben sind der Regierungs- und Baurath Schmoll, Mitglied der Eisenbahndirektion in Kattowitz, und der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Korth, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Duisburg.

Bei der grossherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg sind die Direktionsmitglieder Baurath Ranafier zum Oberbaurath, Oberbauinspektor Schmitt und Oberbetriebsinspektor Dittmann zu Bauräthen, Regierungsassessor Mutzenbecher zum Regierungsrath und der bei der Direktion beschäftigte Auditor Menzler zum Regierungsassessor ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im November 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 11 765 788 Personen und 11 349 955 t Güter befördert; die Gesammteinnahme belief sich auf 54 282 985 Kr., d. i. für das Kilometer 2 805 Kr. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 11 297 444 Personen und 11 193 050 t Gütern 53 723 353 Kr. oder für das Kilometer 2 867 Kr., daher ergibt sich für den November 1900 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2,2 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende November 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 147 128 684 Personen und 99 568 380 t Güter, gegen 132 635 817 Personen und 95 282 459 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1900 auf 558 760 534 Kr., im Jahre 1899 auf 533 667 389 Kr.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten 11 Monaten v. J. 19 162 km, im gleichen Zeitraume des Jahres 1899 dagegen 18 416 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für den vorerwähnten Zeitabschnitt 1900 auf 29 160 Kr., gegen 28 978 Kr. im Jahre 1899, d. i. um 182 Kr. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1900 auf 31 811 Kr., gegen 31 612 Kr. im Jahre 1899, d. i. um 199 Kr., mithin um 0,6 % günstiger.

Die grösste Zunahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses weisen gegen den gleichen Zeitabschnitt des Jahres 1899 die Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn (12,5 %), die Leoben-Vordernberger Eisenbahn (9,3 %) und die Graz-Köflacher Eisenbahn (9,0 %) aus.

Eine namhafte Abnahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses im Vergleiche zum Vorjahre ergibt sich insbesondere bei der Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A (4,8 %) und bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alte Linie (4,9 %).

— **Der Umbau des Reichenberger Bahnhofes** dürfte, da das Bauprogramm festgestellt und der Beitrag der Aussig-Teplitzer Eisenbahn zu den Baukosten vereinbart ist, mit Beginn des Frühjahrs in Angriff genommen werden. Die Gesammtkosten belaufen sich auf rund 4 600 000 Kr. Zu denselben leistet die Aussig-Teplitzer Eisenbahn einen Beitrag von 680 000 Kr., wovon die Hälfte sofort bei Inangriffnahme des Baues flüssig gemacht wird. Der Rest wird, da die Reichenberg-Gablonzer Bahn kaum mit einem grösseren Beitrage in Betracht kommen dürfte, von der Zittau-Reichenberger Eisenbahn bezw. von der den Betrieb der letzteren auf Konzessionsdauer führenden sächsischen Staatseisenbahnverwaltung und von der süd-norddeutschen Verbindungsbahn zu tragen sein. Das Eisenbahnministerium ist in dieser Frage bereits an die sächsische Regierung herangetreten und hat ihr den Beitrag (über 1 000 000 Kr.) namhaft gemacht, welchen die sächsische Staatseisenbahnverwaltung zu den Umbaukosten beizusteuern hätte.

— **Die Besteuerung der Eisenbahnen.** Die Erwerbsteuer wird bisher für Eisenbahnunternehmungen gleichwie für andere der öffentlichen Rechnungslegung verpflichtete Unternehmungen mit 10,5 % des steuerpflichtigen Reinertrages bemessen. Es ist mit einiger Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass im Jahre 1901 im Sinne der Gesetze über die direkten Personalsteuern mit Rücksicht auf die günstigen Erträgnisse dieser Steuer eine Ermässigung des Steuerfusses werde eintreten können. Die Frage allerdings, ob die Ermässigung 0,5 % oder weniger betragen werde, ist vorerst noch offen.

— **Eisenbahn Rakonitz-Laun.** In der grossen Eisenbahnvorlage, welche im Februar v. J. dem Abgeordnetenhause unterbreitet worden war, erschien auch der Bau einer Eisenbahn von Rakonitz über Opocno zum Anschlusse an die Lokalbahn Postelberg-Laun auf Staatskosten vorgesehen, jedoch mit dem Vorbehalte, dass diese Eisenbahn nur dann auf Staatskosten auszuführen sei, wenn es nicht gelingen sollte, diese Bahn im Wege der Konzessionsertheilung auf Grund einer staatlichen Erträgnissgarantie sicherzustellen. Damals waren die Aussichten der Verwirklichung der Bahn auf Grund der Staatsgarantie, welche die Sicherstellung entsprechender Beiträge von Seite des Landes und der Interessenten zur Voraussetzung hat, sehr geringe. Seither hat der böhmische Landtag in seiner im Dezember abgehaltenen Tagung beschlossen, für diese Eisenbahn einen Landesbeitrag zum Ankaufe von Stammaktien als Ergänzung des von den Interessenten für diese Bahn in Stammaktien gezeichneten Betrages bis zu der unüberschreitbaren Summe von 780 000 Kronen zuzusichern. Falls die weiteren Verhandlungen mit dem Lande und den Interessenten bis zu dem Zusammentritte des neuen Reichsrathes soweit gediehen sein werden, dass die Herstellung der Bahn auf Grund der Staatsgarantie an Stelle jener des Baues auf Staatskosten als sicherstehend angesehen werden kann, würde diese Eisenbahnlinie aus dem Programme der grossen Eisenbahnvorlage, die dem Parlamente bei dessen Wiederzusammentritt abermals vorgelegt werden soll, ausgeschieden werden.

— **Neue Schnellzüge der Südbahn.** Vom 1. Februar d. J. an wird zwischen Wien und Triest ausser den bisherigen Schnellzügen je ein neuer Nachtschnellzug in jeder Richtung täglich verkehren. Durch den von Wien um 7 Uhr Abends abgehenden neuen Schnellzug wird die kürzeste Verbindung von Wien nach Venedig über Monfalcone - Cervignano hergestellt. Der direkte Wagen, welcher bisher über Marburg verkehrt hat, wird künftig über Laibach - Tarvis - Villach, und zwar zwischen Triest und Laibach mit den neuen Schnellzügen geführt werden, wodurch die Fahrtdauer Triest-München um 4½ Stunden, jene in der Gegenrichtung um 2½ Stunden abgekürzt wird.

— **Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen als Reichsrathsabgeordnete.** Gelegentlich der in den letzten Wochen vorgenommenen Neuwahlen für das österreichische Abgeordnetenhaus wurden u. a. auch zwei Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen zu Mitgliedern dieses Hauses gewählt. Es sind dies der Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Dr. Leinfeld, administrativer Direktorstellvertreter bei der Staatsbahndirektion Stanislau, und der Werkmann Sramek. Letzterer wurde von der allgemeinen Wählerklasse in den Reichsrath entsendet. Er steht seit dem Jahre 1894 als Werkstättenarbeiter (Tischler) im Dienst der Staatsbahnen und ist in der Werkstätte Laun beschäftigt. Sramek gründete u. a. die öffentliche Lesehalle in Laun und wurde im Jahre 1899 zum Mitgliede der Gemeindevertretung daselbst gewählt. Er betheiligte sich in den letzten Jahren lebhaft am politischen Leben.

— **Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1900.** Die ungarischen Staatsbahnen haben nach den vorläufigen Ausweisen auf ihrem 7 840 km langen Netze im Jahre 1900 im Personenverkehr nahezu 47⅓ Millionen, im Güterverkehr nahezu 150 Millionen, zusammen etwa 197⅓ Millionen Kronen vereinnahmt, die höchste Einnahme, welche die ungarischen Staatsbahnen bisher erzielt haben, wobei zu bemerken ist, dass die endgültigen Ausweise dieses günstige Ergebniss noch verbessern dürften. Die Mehreinnahmen betragen gegen das Vorjahr etwa 12 Millionen Kronen und sind grösstentheils dem trotz der schwierigen wirthschaftlichen Lage um 9 % gestiegenen Güterverkehr zu verdanken. Gegenüber dem Voranschlage stellt sich das Ergebniss um nahezu 8 Millionen Kronen günstiger. Es ist selbstverständlich, dass diese hohe Steigerung der Einnahmen auch eine beträchtliche Erhöhung der Ausgaben zur Folge hatte.

— **Tränkung lebender Thiere.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat auf Anordnung des Handelsministers ihre Stationen strenge angewiesen, die Tränkung der zur Beförderung aufgegebenen Thiere im Verlauf von 24 Stunden nur einmal oder höchstens 20 Stunden nach der Einladung bezw. nach der letzten Tränkung vorzunehmen und die bezüglichen Vormerkungen in den Frachtpapieren genauestens durchzuführen.

Veranlassung zu dieser Verfügung bot der Umstand, dass die Tränkung der Thiere öfters vorgenommen wurde, als es unerlässlich nothwendig war, und dass hieraus den Parteien ungerechtigte Ausgaben erwuchsen.

Rumänien.

— **Verkehrsbeschränkung aus gesundheitlichen Rücksichten.** Der Sanitätsrath hat endgültig eine zehntägige Quarantäne für Provenienzen aus Konstantinopel und Smyrna sowie für alle anderen etwa von der Pest infizirten Ortschaften in Sulina festgesetzt. Infolge dessen verkehren der Ostende-Express- und der Orient-Expresszug nur bis Bukarest, da sowohl der Verkehr auf der Eisenbahnstrecke Bukarest-Constanza als auch der Verkehr der rumänischen Schifffahrtsgesellschaft auf der Linie Constanza-Konstantinopel eingestellt ist.

Uebrige europäische Länder.

— **Der Beirath der französischen Eisenbahnen** (comité consultatif des chemins de fer), welcher durch Erlass vom 9. Januar nach dem Ablauf der Vollmachten seiner Mitglieder auf zwei Jahre neu errichtet ist, hielt am 16. d. Mts. unter dem Vorsitz des Ministers der öffentlichen Arbeiten die erste Sitzung. Der Minister lobte in seiner Ansprache die bisherige Thätigkeit der Körperschaft; sie habe im Interesse der Reisenden Herabsetzung der Tarife, bessere Eintheilung, Erleichterungen im Abonnement vorgeschlagen und durchgesetzt. Ihr letztes Werk sei die Ausarbeitung des Tarifes der Nebenkosten, der am 1. Januar in Kraft trat und dem Publikum längst gewünschte Verbesserungen brachte. Die Regierung, so erklärte der Minister, werde den Anregungen des Eisenbahnraths in fortschrittlichem Sinne stets ihre Unterstützung leihen; besonders weitere Tarifermässigungen, die im Interesse der Eisenbahngesellschaften selbst lägen, seien für Handel und Industrie und im Personenverkehr anzustreben. Der Beirath wird zum ersten Male auch die wichtige Frage der Pensionskassen für die Eisenbahnangestellten zu prüfen haben. Der Minister schloss mit der Versicherung, dass unter der Leitung des Herrn Alfred Picard (der französischer Generalkommissar für die Weltausstellung war) der Beirath weiter sehr gedeihliche Dienste leisten werde.

— **Pariser Stadt- und Ringbahn.** Der Betrieb der im Juli 1900 eröffneten unterirdischen Pariser elektrischen Stadt-

bahn leidet immer noch ziemlich häufig an Betriebsstörungen. Besonders das Blocksystem wirkt nicht genügend tadellos. An der Ringlinie, welche die äusseren Boulevards verfolgt, wird fleissig gebaut; auch vom Wagramplatz aus wird jetzt gegraben. Der leitende Ingeniör, Bienvenue, studirt laut Pariser Blättern derzeit die zweite Ringbahnstrecke auf dem linken Seineufer und wird die Errichtung zweier grosser Brücken ausschreiben, welche die Seine bei Passy und oberhalb der Austerlitzbrücke überschreiten. Sie sollen nicht blos praktisch, sondern auch architektonisch und künstlerisch schön werden und beim Eintritt der Seine in Paris wie bei ihrem Austritt als Zierde dienen.

— **Zweite Gleise auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** In der Zeit vom 16. bis 25. d. Mts. findet eine Untersuchung statt betreffs eines von der vorgenannten Bahn eingereichten Planes zur Errichtung von zwei neuen Hauptgleisen auf der Strecke Paris-Lyon zwischen Conflans und Brunoy.

— **Verbesserung des Postdienstes Paris-London.** Der französische Unterstaatssekretär der Post, Mougeot, hat in London mit dem englischen Generalpostmeister Marquis von Londonderry Berathung gepflogen und in Dover und Calais persönlich die Unzulänglichkeit der Be- und Entladeeinrichtungen festgestellt. In Dover soll infolge dessen unverzüglich eine internationale Konferenz abgehalten werden, an welcher u. a. der leitende Betriebsingeniör der französischen Nordbahn theilnimmt. Man will damit vornehmlich eine bessere Regelung und Vertheilung der englischen Post in Paris erzielen.

— **Französisch-italienische Eisenbahnverbindung und die Salonichilinie.** Das amtliche Telegraphenbüro hat eine Nachricht des Pariser „Figaro" verbreitet, die irreführend ist. Danach ist eine Linie Lons-le-Saunier-Saint-Claude-Genf in Vorbereitung — was übrigens nichts neues ist —, welche angeblich den Weg Paris-Dijon-Genf um 137 km abkürzen würde. Schon diese Zahl ist viel zu hoch gegriffen. Dann schliesst aber der „Leser" des „Figaro", dessen Einsendung das Boulevardblatt als sehr interessant abdruckt: „Diese neue Linie, die zum Simplon führt, würde die französischen, russischen und italienischen Interessen wahren und die Gefahr, welche die Eröffnung der Salonichilinie bietet, abwenden." Was die Sache mit den „russischen" Interessen zu thun hat, leuchtet uns nicht ein; vielleicht sind die schweizerischen gemeint. Auch die französischen Interessen betreffs des italienischen und Orientverkehrs liegen eher auf der schon bestehenden längeren französischen Strecke zum Mont-Cenis. Die Eisenbahnverbindung mit Salonichi, die den Weg nach Aegypten und Asien auf jeden Fall erheblich abkürzt, besteht schon eine lange Reihe von Jahren. Sie hat aber den grossen Orientverkehr noch nicht an sich ziehen können und wird es auch so bald nicht können wegen der ungenügenden Betriebs- usw. Einrichtungen und wegen der mangelnden Vorrichtungen in Salonichi. Also ist die ganze „Figaro"-Mittheilung etwas phantastisch und wohl auch nur auf die bekannte Kenntnisslosigkeit der Franzosen in der Geographie zurückzuführen.

— **Lötschbergbahn.** Betreffs dieses besonders vom Kanton Bern eifrig betriebenen Bahnprojektes, dessen Ausführung Bern in direktere Verbindung mit dem Simplon und Italien bringen würde, hatte dieser Tage verlautet, dass die Kosten 60 000 000 Fr. betragen würden. Der „Bund" stellt nun fest, dass diese Angabe nicht auf dem Gutachten der vom Berner Regierungsrath mit der Prüfung des Planes und der Kostenberechnung beauftragten Sachverständigen beruht. Dieses Gutachten sei bisher nicht eingelangt und werde noch einige Zeit auf sich warten lassen.

— **Vergebung von Eisenbahnwagen bei der ital. Mittelmeerbahn.** Bei der kürzlich von der italienischen Mittelmeerbahn ausgeschriebenen Submission auf 39 D-Wagen I. und II. Klasse mit Seitengang hatten sämmtliche eingereichten Angebote den veranschlagten Höchstpreis überschritten. Daraufhin wurden jetzt laut „Frkf. Ztg." je 10 Wagen freihändig an die Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbau-Gesellschaft Nürnberg, sowie an die Wagenfabrik Rastatt vergeben.

— **Englische Zugverspätungen.** Die Klagen über die stets wachsende grosse Unpünktlichkeit der Personenzüge auf fast allen grossen Eisenbahnen Englands, besonders aber auf der London and North Western Railway, erfahren der Newyorker „Railr. Gaz." zufolge jetzt eine Widerlegung durch eine von der vorgenannten Gesellschaft aufgestellte statistische Zusammenstellung, nach welcher in den letzten 12 Monaten die täglich zwischen London und Birmingham, Liverpool und Manchester verkehrenden Expresszüge, 36 an der Zahl, durchschnittlich mit einer Verspätung von nur $3^1/_2$ Minuten an ihrem Bestimmungsort angelangt sind.

— **Englischer Speise- und Schlafwagenbetrieb.** Der „Railr. Gaz." entnehmen wir einige sich auf die Bequemlichkeit des Reisens auf englischen Bahnen beziehende Angaben. Nach diesen hatte noch vor einigen Jahren die London and North Western nur vier Züge mit Speisewagen, 1896 schon 15 und jetzt sogar 35. Die Einrichtung der Speisewagen und ihr theurer Betrieb ist in England für den betreffenden Oberbeamten des Zuges eine grosse Plage, da er für Speisen für zwei oder drei verschiedenen Klassen von Reisenden zu sorgen hat. Der Schlafwagenbetrieb der London and North Western hat sich gleichfalls eines grossen Wachsthums zu erfreuen gehabt, da jetzt in jeder Nacht, ausgenommen Sonntags, 26 verschiedene Züge mit Schlafwagenbetrieb auf ihren sämmtlichen Linien von London nach Manchester, Liverpool, Schottland und Irland verkehren.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahn Dschibuti-Harrar-Addis-Abeba.** Die „Daily Mail" erfährt, die französischen Konzessionäre der Bahnlinie Dschibuti-Harrar-Addis-Abeba hätten ein Abkommen mit drei englischen Gesellschaften, nämlich der Oceana Company, der Consolidated New African Company und der New Egyptian Company, geschlossen. Danach beschaffen diese englischen Gesellschaften das Geld zum Bau der Linie und bekommen darauf die Leitung des Unternehmens in ihre Hand. Die Münchener „Allg. Ztg." bemerkt wohl mit Recht hierzu, dass vielleicht hier der Wunsch der Vater des Gedankens ist.

Die Wichtigkeit dieser Linie, von der übrigens nach Mittheilung des „Hamb. Korresp." bereits etwa 200 km der ganzen Länge von einigen Hundert Meilen fertig gestellt sind, kann gar nicht hoch genug geschätzt werden, da die Bahn den direkten Ausfluss für die unschätzbaren, ungeheuren Hilfsquellen Abessiniens bilden wird, zumal die Nillinie, wenigstens augenblicklich noch, fast andauernd unverwendbar ist. Nach den Bedingungen der ersten Originalkonzession, die am 9. März 1894 gezeichnet wurde, wird dies die einzige Linie sein, die von der abessinischen Hauptstadt nach dem rothen Meere gebaut werden darf, während andererseits die Bahn nach dem weissen Nil über Antotto und Kaffa ebenfalls an der Hand derselben Konzession durchgeführt werden kann. Auf jeden Fall entbehrt das oben gemeldete Finanzabkommen nicht einer sehr hohen politischen Bedeutung für die lange gehegten britischen Aspirationen mit Bezug auf das reiche Land des Kaisers Menelik, und in Frankreich und Russland wird man schwerlich über diese unerwartete Entwickelung der Dinge erfreut sein.

— **Philadelphia und Readingbahn.** Wie die „Voss. Ztg." erfährt, wurden die Bedingungen für die Verschmelzung dieser Bahn mit der Newjersey-Centralbahn in folgender Mittheilung an die Aktionäre bekannt gegeben: „Die Inhaber des grösseren Theils der Newjerseyaktien haben an die Morgangruppe ihren Besitz mit 150 D. für die Aktie verkauft, lieferbar und zahlbar nach Wunsch des Käufers innerhalb vier Monate vom 4. Januar mit 4 % Zinsen von diesem Tage an. Die Dividende wächst inzwischen den Käufern zu. Die Verkäufer wünschen, allen Inhabern von Aktien Gelegenheit zu geben, sich an dem Verkaufe zu den gleichen Bedingungen zu betheiligen. Daher wird den Aktionären das Vorrecht eingeräumt, die Hälfte ihres Aktienbesitzes zum Verkauf zu stellen. Der Präsident erklärte das Anerbieten des Kaufes der Hälfte der Aktien damit, dass sich die neuen Inhaber bereits den grösseren Theil der Aktien gesichert und nichts mehr nöthig hätten.

— **Ueber die Ergebnisse des Kabel-, Pferde- und elektrischen Betriebes bei den Newyorker Strassenbahnen** in den Jahren 1898, 1899 und 1900 stellt „Génie Civil" an der Hand der von der Metropolitan Co. veröffentlichten statistischen Berichte sowie einer im Sonderheft vom Oktober v. J. des „Street Railway Journal" erschienenen Studie bemerkenswerthe Vergleiche an, die wir im nachstehenden wiedergeben.

Die Gesammtlänge dieses bedeutendsten Strassenbahnnetzes der Welt hat sich während der drei letzten Jahre nicht verändert und kommen alle drei Betriebsarten bei nicht wesentlich verschiedener Verkehrsdichtigkeit in den belebtesten Strassen in Anwendung. Was die Kabelbahnen betrifft, so ist bei denselben während der drei in Betracht kommenden Jahre keine oder nur eine geringe Veränderung zu verzeichnen gewesen. Die Anzahl der gefahrenen Kilometer ist fast dieselbe gewesen, und die Roheinnahmen sowie die Betriebskosten und das Reinerträgniss zeigten keinen merklichen Unterschied. Nur das Reinerträgniss auf das Wagenkilometer weist eine Abnahme auf, nämlich 0,427 ℳ. im Jahre 1900 gegen 0,450 ℳ. im Jahre 1898. Die Anzahl der von den Pferdewagen zurückgelegten Kilometer belief sich im Jahre 1900 auf 15 699 250 gegen 25 591 859 im Jahre 1898. Die Roheinnahmen auf das Wagenkilometer weisen bei dieser Betriebsart fast keinen

Unterschied auf, wohingegen die Reineinnahmen fortgesetzt abgenommen haben und von 0,236 ℳ auf 0,170 ℳ zurückgegangen sind. Diese Abnahme rührt hauptsächlich von der seit dem 18. November v. J. bestehenden Erhöhung der Viehfutter- und Materialpreise her.

Die grössten Veränderungen weist, wie zu erwarten war, die elektrische Zugbeförderung auf, bei der die Anzahl der gefahrenen Kilometer von 11 376 144 im Jahre 1898 auf 39 949 114 im Jahre 1900 angewachsen ist. In derselben Zeit sind auch die Gesammteinnahmen von 7 675 492 ℳ auf 32 500 448 ℳ gestiegen.

Die Gesammteinnahmen aus dem Personenverkehr sowie die Betriebskosten und der Reinertrag auf das Wagenkilometer der elektrisch betriebenen Strecken sind für die letzten drei Jahre aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

	1898	1899	1900
Gesammteinnahmen	0,675 ℳ	0,780 ℳ	0,813 ℳ
Betriebskosten	0,256 „	0,298 „	0,328 „
Reinertrag	0,419 ℳ	0,482 ℳ	0,485 ℳ

Vergleicht man die Betriebskosten dieser drei Jahre mit einander, so darf nicht ausser Acht gelassen werden, einmal, dass die Preise der Kohlen, des Stahls, des Eisens und der übrigen Materialien während dieser Zeit beständig im Steigen begriffen waren, sodann, dass das elektrische Wagenkilometer des Jahres 1900 sich von den in den Jahren 1899 und 1898 durch die in den beiden letzten Jahren erfolgte Inbetriebnahme von längeren, bedeutend mehr Reisende fassenden Wagen unterscheidet.

Die zur Deckung der Kapitalzinsen und Ausschüttung der Dividenden bestimmten Reinerträgnisse aus dem Personenverkehr des Jahres 1900 sind für die in Betracht kommenden drei Betriebsarten folgende:

	auf das Wagenkilometer	Reinerträgniss in Prozenten der Roheinnahmen
elektrischer Betrieb	0,484 ℳ	59,5
Kabelbetrieb	0,427 „	49,0
Pferdebetrieb	0,170 „	26,4

Aus vorstehenden Zahlen ersieht man, dass die Metropolitan Co. in der Einführung der mechanischen Zugkraft ein sehr wirksames Mittel besitzt, ihre Einnahmen auf den noch nicht damit betriebenen Strecken, die fast die Hälfte ihres Netzes ausmachen, zu erhöhen.

Die grosse Ersparniss, welche der elektrische Betrieb im Verhältniss zum Kabel- und Pferdebetrieb ermöglicht, erhellt aus dem vorstehenden nicht zur Genüge. Dieselbe liegt vielmehr in der Einheit, dem Wagenkilometer, die für jede dieser Betriebsarten eine andere ist. Während nämlich die Pferdebahnwagen Newyorks nur 16 bis 20 Sitzplätze, die Kabelbahnwagen deren etwa 28 haben, enthalten fast sämmtliche in der genannten Stadt gegenwärtig verkehrende elektrische Wagen 30 bis 50 Sitzplätze, so dass es richtiger wäre, bei dem Vergleich der drei Betriebsarten die Kosten auf den Reisenden zu Grunde zu legen. Diese belaufen sich für die elektrischen Wagen auf 8,48 ₰, für die Kabelbahnwagen auf 10,2 ₰, und zwar bei einer grösseren Verkehrsdichtigkeit als auf gewissen elektrisch betriebenen Strecken, und auf 14,68 ₰ für die Pferdebahnwagen, und zwar mit einer niedrigeren Durchschnittsdichtigkeit als bei den Wagen sowohl der Kabel- als auch der elektrischen Bahnen. Ein weiterer Vorzug des elektrischen vor dem Kabel- und Pferdebetriebe, der sich zwar durch Zahlen nicht ausdrücken lässt, der aber nichtsdestoweniger auf die Roh- und Reineinnahmen von grossem Einfluss ist, besteht in der grösseren Elastizität desselben, d. h. in der Möglichkeit, die Geschwindigkeit nöthigenfalls zu vergrössern, um etwa verlorene Zeit wieder einzubringen.

Die Roheinnahmen der Newyorker Metropolitan-Strassenbahnen betrugen im ganzen genommen für das am 30. Juni 1900 schliessende Geschäftsjahr 77,6 ₰ auf das Wagenkilometer, während sie sich im Jahre 1898 nur auf 74,2 ₰ beliefen. Das Reinerträgniss aus dem Personenverkehr betrug 40,3 ₰ gegen 34,6 ₰ im Jahre 1898.

Das prozentuale Verhältniss der Betriebskosten zu den Roheinnahmen der drei einzelnen Betriebsarten sowie der gesammten Betriebskosten zu den Gesammteinnahmen war das folgende:

	1898	1899	1900
elektrischer Betrieb	37,9	38,3	40,5
Kabelbetrieb	47,8	50,8	51,0
Pferdebetrieb	65,3	69,8	73,6
zusammen	53,3	49,4	40,9

Man muss im Auge behalten, dass die vorstehenden Zahlen lediglich die amerikanischen Verhältnisse wiederspiegeln. Bei uns in Deutschland liegen die Dinge insofern wesentlich anders, als die Roheinnahme hier zu Lande dadurch so ausserordentlich herabgedrückt wird, dass wir immer mehr mit dem Einheitsfahrpreis von 10 ₰ zu rechnen haben, während in Amerika die Einheit über das doppelte beträgt, nämlich 5 Cents. Nur hin und wieder kommt der Fahrpreis von 3 Cents vor. Die Betriebskosten sind natürlich hier zu Lande auch nicht entfernt in gleichem Maasse niedriger als in Amerika. Wo in Nordamerika der Betrieb eitel Gold bringt, bringt er hier zu Lande häufig nur eitel Sorgen.

— Lieferung von Eisenbahnschienen nach Australien. Nach einer Nachricht aus Melbourne beabsichtigt die Regierung von Viktoria auf Vorschlag des Eisenbahnministers, eine Lieferung von 100 000 t Eisenbahnschienen im Submissionswege auszuschreiben. Die Regierung, welche durchschnittlich 10 000 bis 15 000 t Eisenbahnschienen im Jahre benöthigt, hat unter gewöhnlichen Verhältnissen sich bisher mit 40 000 bis 50 000 t bei niedrigem Preisstand versehen; in der letzteren Zeit hat man indessen infolge der Theuerung des Eisens nur die unbedingt nothwendigen Materialien zur Ausführung der dringendsten Arbeiten angekauft. Dem Vernehmen nach soll eine englische Gesellschaft bereit sein, Hochöfen in der Kolonie zu errichten, falls die Eisenbahnverwaltung die Verpflichtung übernimmt, ihr jährlich 10 000 t Eisenbahnschienen in Auftrag zu geben. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird die Regierung von Viktoria diese Bedingung annehmen, vorausgesetzt, dass die Gesellschaft ihr die Waaren stets zu den gewöhnlichen Marktpreisen liefern kann. (Bulletin Commercial.)

Allgemeines.

— Selbstthätige Knallsignalvorrichtungen an Vorsignalen sind seit mehr als sechs Monaten im Bezirk der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken probeweise im Gebrauch und haben sich bisher, wie verlautet, gut bewährt. Die von dem Bahnmeister I. Klasse Gross in Merzig an der Saar konstruirte Vorrichtung ist äusserst einfach und geht selbstthätig mit dem Vorsignal, berührt nicht das Normalprofil des lichten Raumes, beeinträchtigt das Stellen des Signals nicht und hat den Zweck, bei trüber Witterung, Nebel, Schneetreiben usw. dem Lokomotivführer in zuverlässiger Weise durch Explosion der Knallsignale davon Kenntniss zu geben, dass das Vorsignal überfahren oder das Einfahrtsignal noch nicht gegeben ist. Ohne hier auf eine genauere Erläuterung der Einzelheiten vorgenannter Erfindung einzugehen, sei bemerkt, dass die Vorrichtung im wesentlichen aus einer an dem einen Ende gabelförmig auslaufenden Stange besteht, welche sich auf einem an dem Schienenstege befestigten Lager hin und her bewegen lässt und durch einen senkrecht am Mast befestigten drehbaren Winkel mit der Lenkstange des Signals verbunden ist, dass bei der Haltstellung des Signals der die Patronen tragende gabelförmige Theil der Stange so nahe an die Schiene gerückt wird, dass die Doppelpatrone auf den Schienenkopf zu liegen kommt und bei Ueberfahren durch einen Zug zur Explosion gebracht wird; so bald das Signal auf Fahrt gestellt wird, drückt die Lenkstange auf den Winkel am Mast und die Stange mit den daran befestigten Patronen wird von dem Schienenkopf heruntergezogen. Eine an dem Gabelstück befindliche Doppelfeder hat den Zweck, die Patrone festzuhalten. Wird das Signal gestellt, während ein Zug die Patrone überfährt und wird letztere dadurch von den Rädern festgehalten, so kann auch in diesem Falle das Vorsignal ohne jeglichen Widerstand umgestellt werden, da alsdann die federnde Verbindung zwischen Gabelstück und Patrone gelöst wird. Der Bahnwärter, in dessen Bezirk das Vorsignal steht, ist mit Patronen ausgerüstet und hat stets nach Explosion derselben für die Erneuerung Sorge zu tragen.

— Die Eisenbahnen Europas 1898—1899. Nach einer von dem französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten im „Journal officiel" veröffentlichten Zusammenstellung betrug am Schlusse des Jahres 1899 die Länge der Eisenbahnen Europas 277 748 km, eine Länge, die fast das 7 fache des Erdumfangs am Aequator erreicht und 72 % der mittleren Entfernnng des Mondes von der Erde beträgt. Bei dieser Längenangabe sind nur die Bahnlängen gerechnet; die Gleislänge ist bei den vielen zwei- und mehrgleisigen Eisenbahnen eine noch bedeutend grössere.

Der Zuwachs des Eisenbahnnetzes in dem in der Zusammenstellung in Betracht gezogenen Zeitraum (von Ende des Jahres 1898 bis dahin 1899) beziffert sich auf 8 004 km oder rund 3 %. Von den einzelnen Staaten erhielt im Jahre 1899 Russland mit 3 463 km den grössten Zuwachs; es folgen Oesterreich-Ungarn mit 1 162 km, Deutschland mit 951 km und Frankreich mit 507 km Zuwachs.

In Bezug auf die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes steht Luxemburg mit 27,9 km und Belgien mit 21,0 km Eisenbahnen auf je 100 qkm Fläche allen anderen Ländern voran. Dann

kommen Sachsen mit 18,8, Baden mit 12,7, Elsass-Lothringen mit 12,4, Grossbritannien und Irland sowie Malta, Jersey, Man mit je 11,0 und das Deutsche Reich im Durchschnitt mit 9,3 km Eisenbahn auf 100 qkm. Unter dem Gesammtdurchschnitt — der 2,8 km betrug — blieben Spanien und Portugal (je 2,6), Schweden (2,4), Rumänien (1,9), Griechenland (1,5), Serbien (1,2), Türkei, Bulgarien, Rumelien (1,1), Russland, einschl. Finnland (0,9) und Norwegen (0,6).

Von den europäischen Staaten hat Schweden die grösste Eisenbahnlänge im Verhältniss zur Einwohnerzahl — 21,4 km auf je 10000 Einwohner; es folgen Luxemburg mit 20,3, die Schweiz mit 12,4, Dänemark mit 12,3, Bayern mit 11,4, Baden mit 11,1, Lothringen mit 11,0, Frankreich mit 10,9 und das Deutsche Reich im Durchschnitt mit 9,7 km Eisenbahn auf je 10000 Einwohner. Unter dem Gesammtdurchschnitt (7,3 km) blieben die Niederlande (5,5), Rumänien (5,1), Italien (5,0), Portugal (4,7), Russland einschl. Finnland (4,3), Griechenland (4,0), Malta, Jersey, Man (3,4), Türkei, Bulgarien, Rumelien (3,2) und Serbien (2,5).

Die nachstehende Uebersicht veranschaulicht ein klares Bild über die Entwickelung des Netzes der einzelnen Staaten und das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Flächengrösse und Bevölkerungszahl:

Länder	Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres 1898	1899	Zuwachs im Jahre 1899	Es trifft Ende 1899 Bahnlänge auf je 100 qkm	auf je 10000 Einwohn.
	Kilometer		km	Kilometer	
Preussen	29 559	30 217	658	8,7	9,5
Bayern	6 520	6 605	85	8,7	11,4
Sachsen	2 785	2 823	38	18,8	7,5
Württemberg	1 632	1 683	51	8,6	8,1
Baden	1 890	1 913	23	12,7	11,1
Elsass-Lothringen	1 771	1 796	25	12,4	11,0
Uebrige deutsche Staaten	5 403	5 474	71	10,5	10,1
Zusammen Deutschland	49 560	50 511	951	9,3	9,7
Oesterreich-Ungarn einschl. Bosnien usw.	35 113	36 275	1 162	5,4	8,2
Grossbritannien und Irland	34 668	34 868	200	11,0	8,6
Frankreich	41 704	42 211	507	7,9	10,9
Russland einschl. Finnland	42 535	45 998	3 463	0,9	4,3
Italien	15 715	15 723	8	5,5	5,0
Belgien	6 089	6 194	105	21,0	9,3
Luxemburg	435	446	11	27,9	20,3
Niederlande	2 729	2 743	14	8,1	5,5
Schweiz	3 708	3 769	61	9,1	12,4
Spanien	13 048	13 281	233	2,6	7,3
Portugal	2 362	2 375	13	2,6	4,7
Dänemark	2 605	2 840	235	7,2	12,3
Norwegen	1 981	1 981	—	0,6	9,3
Schweden	10 240	10 723	483	2,4	21,4
Serbien	570	578	8	1,2	2,5
Rumänien	3 051	3 091	40	1,9	5,1
Griechenland	952	972	20	1,5	4,0
Türkei, Bulgarien, Rumelien	2 569	3 059	490	1,1	3,2
Malta, Jersey, Man	110	110	—	11,0	3,4
zusammen	269 744	277 748	8 004	2,8	7,3

— **Zur Verhütung von Zusammenstössen der Eisenbahnzüge.** Von den mit Gefahren verbundenen Betrieben ist der Eisenbahnbetrieb einer der sichersten. Nur dem Laien, der seine Wissenschaft aus der Tagespresse schöpft und jeden einzelnen Unfall nach der Spaltenzahl, die ihm darin gewidmet ist, auf das ganze Unternehmen verallgemeinert, erscheint die Angelegenheit im anderen Lichte. Der Statistiker bemisst rein sachlich den Gefahrgrad nach dem Verhältniss der Unfälle zur Gesammtleistung, und da schneidet gerade der Eisenbahnbetrieb günstiger ab, als irgend ein anderes der mit Gefahren verbundenen Gewerbe. Nichtsdestoweniger sind die Verwaltungen ohne Ansehung der Kosten ernstlich auf Mittel und Wege bedacht, die Gefahrquellen, wenn ihre völlige Beseitigung selbstredend niemals erreichbar sein wird, doch nach Möglichkeit zu verringern, eine Aufgabe, die ihr durch die Mitarbeit des Laienpublikums und der mit dem Wesen des Eisenbahnbetriebes nur halb Vertrauten nicht gerade erleichtert wird. Die eigentlichen Erfinder sind die gefürchtetsten Verbesserer auf dem Gebiete. Von dem, was diese bringen, eine neuere Blüthe. Zur Erhöhung der Sicherheit während der Nacht hat der französische Ingeniör Eduard Cros folgenden Vorschlag gemacht: Man soll oben auf dem letzten Wagen, dem Packwagen, eines Nachtzuges eine Art Leuchtfeuer anbringen, um im Falle eines unerwarteten Hemmnisses bei der Fahrt den Zug „selbstthätig“ und „augenblicklich“ durch ein hellleuchtendes Licht, das auf eine Entfernung von gut 6 km leuchtet, in Sicherheit zu bringen. Das Licht dieser Laterne soll eine zweifache Eigenthümlichkeit besitzen. Ein Theil des Lichtes wird in die Richtung des Bahnkörpers, der übrige Theil aber in Gestalt einer trichterförmigen Garbe nach oben geworfen, so dass man den verunglückten Zug, selbst wenn er durch Bäume, Brücken oder andere Hindernisse verdeckt wäre, aus weiter Ferne bemerken könnte. Ausserdem soll sich in der Laterne eine Vorrichtung nach Art der Blinkfeuer auf Leuchtthürmen befinden, welche durch den elektrischen Strom, der die Laterne speist, in Bewegung gesetzt, deren Licht jede zweite Sekunde dergestalt bedeckte, dass es abwechselnd erscheint und verschwindet. Dadurch würde das Herrühren des Lichtes von einem auf dem Gleise befindlichen Zuge zweifellos gemacht.

Der Erfinder setzt also voraus, dass der Schlusswagen des Zuges bei einem Unfall soweit unbeschädigt bleibt, dass die darauf befindlichen Vorrichtungen in volle Wirkung treten können. Insoweit der Wagen auch eine elektrische Ausrüstung haben muss, muss diese aus Akkumulatoren bestehen, die unbeschädigt bleiben müssen, denn eine Dynamomaschine läuft bei einem still liegenden Zuge nicht. Das Beleuchten des Bahnkörpers auf 6 km Entfernung setzt eine gerade Strecke voraus; wo Krümmungen vorhanden sind — und mit diesem Falle muss man insbesondere auch rechnen —, geht das Licht querfeldein, nützt also nichts. Eine nach oben geworfene Lichtgarbe würde ausser dem Bahnpersonal auch die Anwohner zur Hilfe rufen können, wenn die Bedeutung des Signals allgemein bekannt gemacht würde. Derselbe Zweck dürfte aber in ausreichendem Maasse auch durch Signalraketen erreicht werden, zumal sie keiner b e s o n d e r e n Lichtquelle bedürfen, die unbeschädigt bleiben muss. Das Bahnpersonal aber weiss aus der Handhabung des Zugmeldedienstes ohnehin sehr bald, wenn ein Zug auf der Strecke liegen geblieben ist.

— **Cugnot, der Erfinder des ersten Kraftwagens.** Die „Revue d'Artillerie“ widmet dem französischen Ingeniör Cugnot einen interessanten Bericht, aus dem als Hauptsache der unwiderlegliche Beweis hervorgeht, dass Cugnot wirklich der Schöpfer des ersten durch mechanische Zugkraft betriebenen Wagens war. Als Beweis dienen Schriftstücke aus dem Jahre VII nach der französischen Revolution, welche die Erfindung Cugnot's eingehend behandeln und zum grossen Theil von dem General Gribauval niedergeschrieben sind. Cugnot ist 1725 in Lothringen geboren; er hat interessante Arbeiten über die Befestigungskunst des 18. Jahrhunderts hinterlassen. Um das Fortschaffen von Geschützen zu erleichtern, erfand er den ersten mit Dampf betriebenen Kraftwagen, der auf Strassen lief, sich aber nach verschiedenen Versuchen als unzulänglich erwies, so dass ein neuer Wagen bestellt wurde. Der Sturz des Kriegsministers, des Herzogs von Choiseul, auf dessen Veranlassung Cugnot ans Werk gegangen war, kam störend dazwischen, und der neue Wagen wanderte in die Artilleriewerkstätten, wo er im Jahre 1793 durch Rolland den Händen der Zerstörer entging; dieser lenkte die Aufmerksamkeit Napoleons auf die neue Erfindung, doch trat auch hier wieder eine Störung durch den Feldzug nach Aegypten ein. Cugnot wäre im Elend umgekommen, wenn ihm nicht einige Freunde bei Napoleon eine jährliche Pension von 1000 Fr. ausgewirkt hätten. Er starb im Jahre 1804. — Der Wagen Cugnot's ist ein Dreirad, dessen Vorderrad zugleich treibt und lenkt, was bei mässigen Schnelligkeiten sehr vortheilhaft ist, da man, wenn man die treibende Kraft auf die Hinterräder wirken lässt, auf die Reibung eines der beiden Räder bei Biegungen verzichten oder zu dem Gebrauch eines Ausgleiches (differentiel) schreiten muss. Was die Dampfmaschine betrifft, so beweist der vorhandene Motor mit hohem Druck und doppelter Wirkung (wegen seiner beiden Cylinder) und wahrscheinlich mit wechselnder Steuerung, bis zu welchem Grade Cugnot seiner Zeit voraus war. „Le Genie Civil“, dem wir diese Mittheilungen entnehmen, meint, dass man angesichts dieses von fremden Gelehrten wie Thurston, Cooper usw. im höchsten Grade anerkannten Erfindung Joseph Cugnot's wünschen möchte, dass der erste Kraftwagen, seiner 130 jährigen Vergessenheit entrissen, nach sorgfältiger Ausbesserung ernsthaften Versuchen unterzogen und damit der heisse Wunsch Cugnot's noch jetzt erfüllt würde.

— **Verhüttung von Eisenerz mittelst Elektrizität.** In Darfo bei Brescia sind, wie der „Mon. delle str. ferr.“ berichtet, jetzt Versuche gemacht worden, um nach dem System Stassano mittelst Elektrizität Eisenerze zu verhütten. Das Ergebniss war ein sehr gutes und wurde von einer Kommission hervorragender Elektrotechniker und einer Anzahl Industrieller bestätigt. Wie bekannt, wird das Eisenerz gewöhnlich in Hochöfen verhüttet und dabei eine grosse Menge Kohle verbraucht. Mit dem System Stassano's dürfte in dieser Industrie eine förmliche Umwälzung entstehen, und das Werk in Darfo wird eine für Wissenschaft und Industrie sehr wichtige Erfindung nutzbar

machen. Bei wirklichen dauernden Erfolgen könnte sich Italien in der Eisenindustrie gänzlich vom Ausland freimachen, da es dann nicht mehr die hohen Ausgaben für die Kohle hat.

— **Einen elektrisch geheizten Strassenbahnwagen** hat die Grosse Berliner Strassenbahn in Dienst gestellt. Es ist dies ein sogen. „Convertible Car" oder Verwandlungswagen, der je nach Bedarf offen oder geschlossen gefahren werden kann. Dieser Wagen wird auf elektrischem Wege geheizt, wenn die Oberleitung den Strom liefert. Der Verbrauch an Strom ist allerdings bedeutend, so dass es fraglich erscheint, ob diese Art der Heizung allgemein wird eingeführt werden können. Glühstoffheizung hat die Direktion der Grossen Berliner Strassenbahn schon seit dem Eintritt des Frostes an sämmtlichen Motorwagen mit reiner Oberleitung eingerichtet. Es sind auf diese Weise etwa 450 Wagen geheizt. Die Heizung mit Glühstoff bewährt sich im allgemeinen recht gut. Die Heizung lässt sich bei den Akkumulatorwagen nicht anwenden, da sie den Zustand der Batterien gefährdet. Diese Wagen können also erst nach Beseitigung des Sammlerbetriebes geheizt werden. Auch bei den Pferdebahnwagen, die noch mit thierischer Kraft bewegt oder als Anhängewagen gefahren werden, konnte die Heizung noch nicht allgemein durchgeführt werden.

Bücherschau.

— **Die mechanischen und elektrischen Konstruktionen für elektrische Eisenbahnen.** Hilfsbuch für Maschinen-, Elektro- und Eisenbahningeniöre, Konstruktöre und Wagenbauer, zugleich ein Vorlagenwerk für Konstruktionsbüros. Bahnmotore und Generatoren. Herausgegeben vom Oberingeniör Josef Krämer, Dozent em. für Elektrotechnik. Mit 33 Tafeln, wovon 10 Tafeln in Farbendruck und 84 Textfiguren. Leipzig, Verlag von Oskar Leiner. 1900. Preis kartonirt 20 ℳ.

Das Werk soll mit den Worten des Verfassers dem Entwerfen elektrischer Bahnbetriebs-Maschinen als Hilfsbuch dienen, zugleich denen, die Entwürfe elektrischer Bahnen zu bearbeiten oder zu überwachen haben, genaue Anweisung geben, wie solche hergestellt werden. Die Hälfte des Werkes besteht aus erläuterndem Text, die andere bilden 32 Tafeln in Steindruck, zum Theil farbig gehalten, die zumeist elektrische Bahnmaschinen darstellen. Durch die Gestaltung der Tafeln hat das Werk die Form eines Atlasses erhalten. Nachdem einleitend der Elektrizität im Vergleich mit dem Dampfbetrieb das Wort geredet, die verschiedenen Betriebssysteme kurz behandelt und an Beispielen die Berechnung der technischen Einrichtungen, der Kosten einer elektrischen Kleinbahn gezeigt und ein Entwurf rechnerisch erläutert ist, sind in den drei Hauptabschnitten des Werkes behandelt die Bahnmotore, die Stromerzeuger für Bahnbetrieb und die Einrichtungen, welche zur Dampferzeugung und -Ausnutzung dienen. Dieser dritte Abschnitt ist eine gedrängte Darstellung dessen, was zur Zeit über die Errichtung der Dampfcentralen für elektrische Anlagen allgemeine Geltung hat und daher zweckmässig dem Buche eingereiht worden. Es sind in diesem Theil behandelt die Dampfkessel — Wasserversorgung, Feuerung, Schornstein, Leitungen — und die Dampfmaschinen, anhangsweise noch andere Kraftmaschinen, welche zur Stromerzeugung herangezogen werden. Auf diesen dritten Theil beziehen sich ebenso eine Anzahl der Tafeln.

Der Schwerpunkt des Werkes liegt in den beiden ersten Theilen, die sehr eingehend textlich und auf zahlreichen Tafeln die elektrischen Triebmaschinen und Stromerzeuger für den Bahnbetrieb behandeln, ein in hohem Grade werthvolles Material, das nach jeder Richtung über die einschlägigen Fragen eingehend Aufschluss und Belehrung ertheilt. Auch der Text ist mit zahlreichen Abbildungen versehen. Besonders trefflich ist aber die Anordnung und Ausstattung des Tafelwerkes, das in geradezu glänzender Anschaulichkeit die hier behandelten Maschinengattungen zur Darstellung bringt. Dem Entwerfer leisten sie namentlich werthvolle Dienste, da die Gegenstände der Darstellung bis in die kleinsten Einzelheiten unter Beigabe aller Abmessungen verfolgt sind, ohne dass dadurch doch die Klarheit im ganzen leidet.

Wir sehen in dem Werke eine sehr werthvolle Bereicherung der elektrotechnischen Bahnlitteratur.

— **Das Invaliditäts-Versicherungsgesetz vom 13. Juli 1899** und die zugehörigen Reichs-Ausführungsbestimmungen, erläutert von Dr. Konrat Weymann, kaiserlicher Regierungsrath im Reichs-Versicherungsamte. 1. Lieferung. Preis 2,50 ℳ. Verlagsbuchhandlung von Franz Vahlen in Berlin. 1900. — Die gründliche Umarbeitung des gesammten, in der Reichsgesetzgebung über die Invaliditätsversicherung enthaltenen Rechtsstoffs, welche wir dem oben erwähnten Gesetze verdanken, liess es als eine Nothwendigkeit erscheinen, dass baldigst eine eingehende Erläuterung den verwickelten Gegenstand auch dem Laien zugänglich und verständlich machte. Diese schwierige Aufgabe, der sich der Verfasser unterzog, hat er für die ersten 44 Paragraphen jenes Gesetzes durch die zur Ausgabe gelangte erste Lieferung seines Werkes mit gutem Erfolge gelöst. Wenn wir auch nicht in der Lage sind, ihm in allen seinen Schlussfolgerungen und Anschauungen beizupflichten — namentlich scheint es uns bedenklich, auf Grund des § 5 diejenigen Schüler von Gymnasien und Realgymnasien, die sich durch Privatunterricht einen Gelderwerb verschaffen, für versicherungspflichtig zu erklären —, so berechtigt der Anfang des Werkes doch zu der Hoffnung, dass sich dasselbe in den Kreisen der betheiligten Behörden und Interessenten viele Freunde erwerben und einer einheitlichen und sachgemässen Handhabung der betreffenden Gesetzesparagraphen die Wege ebnen wird.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Februar d. J. fällt die bisherige Beschränkung in der Gepäckabfertigung des Haltepunkts Vehs weg.

Münster, den 17. Januar 1901. (214)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Oesterr.-ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft.

Infolge anhaltenden Frostwetters ist die Güteraufnahme nach Umschlagplatz Schönpriesen, mit Ausnahme der für die Lagerhäuser bestimmten Güter, seit 10. Januar l. J. sistirt worden.

Wien, am 14. Januar 1901. (215)

3. Güterverkehr.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V).

Die im Nachtrag 2 Seite 19 enthaltene Entfernung Mellenbach-Glasbach-Raudten ist mit Gültigkeit vom 10. März d. J. ab von 366 in 466 km zu berichtigen.

Magdeburg, den 19. Januar 1901. (216)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 erhält die Ziffer 5b des Waarenverzeichnisses zum badischen Ausnahmetarif 21 (Rohstofftarif) am Schlusse folgenden Zusatz:

„Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dergl.) hergestellte."

Die Ziffer 5c erhält nachstehende ergänzte Fassung:

„Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle."

Karlsruhe, den 18. Januar 1901. (217)
Grossh. Generaldirektion.

Im nordostdeutsch-sächsischen Gütertarif erhält vom 1. Februar 1901 ab der Absatz 5b des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgenden Zusatz:

„Holzbriketts (Briketts aus Holzab-

fällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte."
Bromberg, den 17. Januar 1901. (218)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif IV.

Vom 1. Februar d. J. an wird für die Ueberführung von überseeisch ein- und ausgehenden Ladungsgütern zwischen Emden einerseits und den Ladestellen Emden rechtes Fahrwasserufer und Emden Zungenkai keine Ueberführungsgebühr mehr erhoben.

Für andere Güter beträgt die Ueberführungsgebühr zwischen Emden und Emden rechtes Fahrwasserufer 0,70 M, zwischen Emden und Emden Zungenkai 0,90 M für den Wagen.

Die Ladestelle Emden Nesserlandschleuse ist aufgehoben.

Münster, den 14. Januar 1901. (218a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. kommen im Verkehr von Günzburg und Gundelfingen nach Gebweiler, Heissenstein, Lutterbach, Mülhausen Nord, Mülhausen-Wanne, Sennheim, Sulz (Oberelsass), Thann und Wesserling für Getreide, Getreideabfälle, Hülsenfrüchte, Malz, Moharsamen und Oelsaaten ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Näheren Aufschluss ertheilen die betheiligten Stationen.

München, den 18. Januar 1901. (218b)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar l. J. werden für Steine, wie im Spezialtarif III Ziffer 1 genannt, im Verkehr zwischen Binau, Eberbach, Hirschhorn, Neckargerach, Neckarhausen, Neckarsteinach und Zwingenberg i. Baden einerseits und Hockenheim anderseits ermässigte Frachtsätze unter den für den Ausnahmetarif 4c bestehenden Bedingungen eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 16. Januar 1901. (219)
Grossh. Generaldirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Getreideausnahmetarif Theil III, Heft 3 vom 1. Februar 1898.

Die durch Nachtrag V vom 1. Februar 1901 ohne Ersatz aufgehobenen Frachtsätze für die Stationen Tettnang, Kirnach und Mutzig bleiben noch bis 15. März d. J. in Gültigkeit.

München, den 15. Januar 1901. (220)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 20. Januar d. J. tritt für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) — Ausnahmetarif 5a — von Freienwalde a. O. nach Pankow-Schönhausen ein Ausnahmefrachtsatz von 0,20 M für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 17. Januar 1901. (221)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahn-Verband.

Im Verkehr von Hamburg nach Genf loko wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 für die Beförderung von Harzöl bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht ein Frachtsatz von 878 Cts. für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 14. Januar 1901. (222)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 2. Heft. Elsass-lothringisch - luxemburgisch - württembergischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif Nr. 7 für Getreide etc. durch Aufnahme der württembergischen Stationen Söflingen, Storzingen und Thiergarten a. d. Donau erweitert.

Stuttgart, den 16. Januar 1901. (223)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Verband.

Nachdem die neue Eisenbahnbrücke bei Worms dem öffentlichen Verkehr übergeben worden, ist die im Heft 1 des Thiertarifs unter Ziffer 2 der Vorbemerkungen enthaltene Bestimmung wegen Unzulässigkeit der Trajektirung von Grossvieh in Wagenladungen über den Rhein zwischen Worms Hafen und Rosengarten und wegen Umkartirung solcher Sendungen in Wegfall gekommen.

Strassburg, den 14. Januar 1901. (224)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. werden für Getreide im Verkehr zwischen Mannheim und Mannheim Industriehafen einerseits und Schönenbach anderseits ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 17. Januar 1901. (225)
Grossh. Generaldirektion.

Oesterr.-ungar.-bayer. Verband.

Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar l. J. wird die Station Staab der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 28 für Sand und zwar im Verkehre mit Freihung einbezogen.

München, den 17. Januar 1901. (226)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frachtberechnung für Baumwollgarnabfälle.

Die im norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen, norddeutsch-bayerischen, ostdeutsch-nordwestdeutschen, nordwestdeutsch-mitteldeutschen, oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner, oldenburg-mitteldeutschen und Altonaer und im Berlin-Stettin-schlesischen Verkehre für rohe Baumwolle etc. bestehenden Ausnahmetarife finden vom 1. Februar 1901 ab auch für Baumwollgarnabfälle Anwendung.

Hannover, den 17. Januar 1901. (227)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif.

Für Baumwolle etc. im Verkehre mit Ulm, für Häute und Felle etc. im Verkehr mit Aschaffenburg und Ulm, für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren im Verkehre mit Aschaffenburg, für Papiere aller Art aus der Schweiz zur Ausfuhr nach überseeischen Ländern kommen vom 1. Februar 1901 weiter ermässigte bezw. neue Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 17. Januar 1901. (228)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Die in den Nachträgen I zu Heft 1 und III zu Heft 3 der Abtheilung B für den Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verband enthaltenen anderweiten ermässigten Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Bensheim und Darmstadt (Hauptbhf.) der Main-Neckarbahn und Mannheim der badischen Staatsbahn einerseits und den Stationen Westhofen (Rheinhessen) der Osthofen-Westhofener Nebenbahn sowie Heppenheim an der Wiese, Horchheim (Rheinhessen) und Offstein der Worms-Offsteiner Nebenbahn andererseits haben mit sofortiger Wirkung auch Gültigkeit für die Stationen Bensheim, Darmstadt (Hauptbhf.), Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt des Bezirks Mainz andererseits.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Mainz, den 17. Januar 1901. (229)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. 3. 1899.

Am 1. Februar d. J. treten für Thon und Schieferthon unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr. 46 folgende direkte Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen in Kraft:

Nach und von	a	b
Gross-Opatowitz K. K. St. B.-Bobrek	80	69

Breslau, den 19. Januar 1901. (230)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif II.

Mit Gültigkeit vom 24. d. Mts. treten im Verkehr der Stationen Neustadt O/S. und Gogolin mit einzelnen Stationen der Tarifgruppe II abgekürzte Entfernungen in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen Neustadt O/S. und Gogolin sowie unser Verkehrsbüreau.

Kattowitz, den 16. Januar 1901. (231)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - linksrheinischer Güterverkehr (Gruppen IV/VIII).

Am 1. Februar d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. August 1900 der 1. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene neu eröffnete Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Münster und St. Johann-Saarbrücken.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch zu beziehen ist.

Cöln, den 16. Januar 1901. (232)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags - Verkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz des Ausn.-Tar. Nr. 2 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Chodorów	221 ₰
„ Morszyn	220 „
„ Neu-Lupkow	204 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Chodorów	216 ₰
„ Morszyn	215 „
„ Neu-Lupkow	199 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Chodorów	246 ₰
„ Morszyn	245 „
„ Neu-Lupkow	229 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 17. Januar 1901. (233)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 b treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Alt-Sandec	165 ₰
Bednarów	172 „
Bogdanówka-Kamionka	184 „
Bolechów	165 „
Borki wielkie	184 „
Boryslaw	165 „
Brody	184 „
Buczacz	184 „
Chodorów	165 „
Czernowitz	184 ₰
Czortków	184 „
Dolina	165 „
Drohobycz	165 „
Hadikfalva	184 „
Hatna	184 „
Hliboka	184 „
Itzkany	194 „
Jaslo	165 „
Kalusz	169 „
Kolomea	183 „
Komancza	165 „
Kopyczynce	184 „
Krasne	184 „
Krechowice	167 „
Kroscienko	165 „
Lawoczne	169 „
Lemberg	165 „
Lemberg podzam.	174 „
Lisko-Lukawica	165 „
Lubience	165 „
Łupków	165 „
Maximówka	184 „
Mikuliczyn	184 „
Morszyn	165 „
Nadworna	184 „
Nepolokoutz	184 „
Neu-Lupkow	165 „
Ozydów	184 „
Ottynia	178 „
Podwoloczyska	184 „
Posada-Chyrówska	165 „
Rawa ruska	165 „
Rytro	165 „
Sambor	165 „
Skole	165 „
Stanislau	174 „
Starzawa	165 „
Stryj	165 „
Synowodzko wyżne	165 „
Tarnopol	184 „
Tarnowica lesna	184 „
Tartarow	184 „
Tlumacz-Palahicze	184 „
Ustrzyki	165 „
Volksgarten	184 „
Worochta	184 „
Woronienka	184 „
Wygoda	174 „
Zablotce	184 „
Zadwórze	182 „
Zagórz	165 „
Zborów	184 „
Zloczów	184 „

Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg; für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 17. Januar 1901. (234)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Verdingungen.

Die Lieferung und Aufstellung von 4 Stück doppelten Drahtzugschranken auf der Strecke Nauen-Neustadt a/D. soll öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen liegen bei der Betriebsinspektion 3 hierselbst, alter Hamburger Bahnhof, Invalidenstrasse Nr. 51, Zimmer 14, zur Einsicht aus, können auch gegen kostenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, verschlossen und postfrei bis zu dem auf Montag, den 4. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, festgesetzten Eröffnungstermin an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Berlin, den 17. Januar 1901. (235)
Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 9.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir verdingen die Lieferung von
5 000 t Flammnusskohlen I,
300 t Fettnusskohlen II,
300 t Nussschmiedekohlen.

Angebote mit der Aufschrift „Nusskohlen" versehen, sind längstens bis Montag, den 4. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, von welcher auch die Bedingungen und der Angebotsbogen zu beziehen sind. Zuschlagsfrist 1. März 1901.

Karlsruhe, den 16. Januar 1901. (236)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, und zwar ungefähr 1 795 t Schienen aus Stahl und Eisen, 880 t Eisenschwellen, 355 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 62,1 t Gussschrott, 215 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 22 t Blechschrott, 0,07 t Messingschrott, 0,08 t Bleischrott, 0,8 t Zinkschrott und 0,01 t Kupferschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien" vor der Eröffnung des Termins an uns einzusenden. Die Oeffnung der Angebote findet am 8. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 22. Februar d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung mit Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 20 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 17. Januar 1901. (237)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 21 ausgemusterten Eisenbahnwagen

am Sonnabend, den 9. Februar 1901, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer Nr. 1–4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotsbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 16. Januar 1901. (238)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 8. | 26. Januar 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 3 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die gegenwärtigen Betriebsverhältnisse der italienischen Bahnen.

(Schluss aus Nr. 7.)

Uebereinkommen Depretis (Convenzioni Depretis). Auf Grund des Gesetzes Genala, welches mit den Betriebsverträgen und den bezüglichen Bedingnissheften unter dem Sammelnamen Uebereinkommen Depretis bekannt ist, weil Depretis der erste Verfechter der Längstheilung des italienischen Bahnnetzes und Präsident des Ministeriums war, welches das Gesetz in den Kammern durchbrachte, wurde aus den Linien Siziliens ein selbständiges Bahnnetz von etwa 600 km Betriebslänge und 500 km im Bau befindlicher oder noch zu erbauender Linien gebildet. Die Linien des Festlandes wurden in zwei, untereinander an Bedeutung beinahe gleiche Netze zusammengefasst, in das der Adriatica mit 3 982 km Linien im Betriebe (1. Januar 1884) und 1 881 km Ergänzungslinien, und in das der Mediterranea mit 4 100 km Betriebslänge und 1 698 km noch zu bauender Strecken.

Wie die Bahnlinien unter beide Netze vertheilt wurden, ist bekannt. Die Begrenzungslinie theilt die Halbinsel in ihrer ganzen Länge; ein Netz dehnt sich längs der Küste des adriatischen Meeres, das andere längs der des tyrrhenischen Meeres aus. Das grosse, fruchtbare Thalbecken des Po wird durch die Trennungslinie Piacenza-Chiasso in beinahe gleiche Hälften getheilt. Die Adriatica hat die Verbindungen mit Deutschland und Oesterreich über den Brenner, Pontebba und über den Karst, während die Mediterranea die Verbindungen mit Frankreich über Ventimiglia und den Mont Cenis ausschliesslich in Händen hat. Die Zufahrtslinien zum grossen, internationalen Verkehrswege über den Gotthard sind im ganzen und grossen gemeinschaftlich mit einiger Begünstigung der Mediterranea. Ueberall sieht man übrigens das Bestreben heraus, die beiden Netze möglichst gleich an Ausdehnung und Bedeutung auszugestalten; wenn der grösste italienische Handelshafen Genua der Mediterranea nicht vorenthalten werden konnte, so wurde zum Ersatze dafür die Adriatica, welche natürlich alle Häfen am adriatischen Meere (nur Brindisi ist Gemeinschaftsstation) ausschliesslich bedient, doch in die Lage versetzt, mit eigenen Linien bis an die Mittelmeerhäfen Livorno und Neapel vorzudringen, welche also auch gemeinschaftlich von beiden Gesellschaften betrieben werden. Beide Bahngebiete berühren sich in Mailand, von wo Linien beider Gesellschaften von beinahe gleicher Länge und Fahrtdauer nach Rom und Neapel führen; sie berühren sich ferner in Florenz, Rom, Neapel und Brindisi.

Für den Betrieb des Mittelmeernetzes bildete sich eine neue Gesellschaft mit einem Kapital von ursprünglich 135 000 000 L., welches später auf 180 000 000 L. erhöht wurde; der Betrieb des adriatischen Netzes wurde von der Gesellschaft der italienischen Südbahnen übernommen, die das Eigenthum ihrer alten Linien gewahrt hatte. Für diese Linien gebührte der Gesellschaft eine Staatsentschädigung: $S = 20\,500 + [7\,000 + (\frac{1}{2} E - 7\,000)]$, solange als die Einnahmen unter 15 000 L. für das Kilometer blieben, und $S = 20\,500 + [7\,000 + \frac{1}{2} (15\,000 - 7\,000) + 0{,}60 (E - 15\,000)]$, sobald die Einnahmen obigen Betrag überschritten. In diesen Formeln ist ein fester Faktor enthalten, welcher die Vergütung für die Zinsen und Tilgung des für den Bau der Linien und die Beschaffung des Betriebsmaterials ausgegebenen Kapitals darstellt und ein zweiter, mit den Einnahmen veränderlicher, welcher die Entschädigung für die Betriebsführung bildet. Auf diese Weise konnte während der Dauer des neuen Betriebsvertrages der erste feste Faktor unverändert in der gleichen Höhe gehalten werden, wie die durch die früheren Gesetze zugesicherten Beihilfen von rund 32 430 000 L., unter Abzug von nur 200 L. für das Kilometer für gewisse Bahnunterhaltungsauslagen, welche im Grunde eigentlich zur Erhaltung des Bahnvermögens dienten

und die in den besonderen Reservefonds eingezahlt wurden. Nachdem solchermaassen dem Anspruche der italienischen Südbahn als Eigenthümerin ihres Netzes Rechnung getragen war, leistete sie Verzicht auf ihre früheren Rechte und Abmachungen, an deren Stelle die Bedingungen für den Betrieb des adriatischen Netzes traten, und der Staat, welcher bereits Eigenthümer der Linien der Alta Italia, der römischen Bahnen und der kalabrischen Linien war, konnte auf diese Weise den Betrieb aller italienischen Bahnen auf Grund der gleichen Bedingungen und Bestimmungen regeln, unter alleiniger Aufrechterhaltung der kleineren Konzessionen, welche an die königliche Gesellschaft für die sardinischen Bahnen und an verschiedene andere Gesellschaften für den Betrieb von Lokalbahnen, wie die mailändischen Nordbahnen, die venetianischen Bahnen, die westsizilischen Bahnen und andere kleinere mit einer Gesammtbetriebslänge von rund 1 000 km Normalspurbahnen verliehen wurden. Diese waren grösstentheils auf Grund des Gesetzes für die Lokalbahnen vom Jahre 1873 mit einer staatlichen Beihilfe von 1 000 L. für das Kilometer auf 35 Jahre gebaut.

Der Werth und die Bedeutung des abgeschlossenen Geschäftes ergibt sich aus folgenden Zahlen: Der Werth des verpachteten Gegenstandes betrug 2 400 000 000 L.; für weitere 1 500 000 000 L. sollten neue Linien vom Staate gebaut werden, und der Staat trat ferner den Gesellschaften für 250 000 000 L. das Betriebsmaterial ab; es handelte sich im ganzen um einen Abschluss über einen Gegenstand von insgesammt 4 150 000 000 L. Werth, und es war also ein Betrag im Spiele, welcher der Hälfte der italienischen Staatsschuld gleichkam.

Betriebsverträge. Die Betriebsverträge sollen eine Dauer von 60 Jahren haben, welche in drei Abschnitte zu je 20 Jahren getheilt sind; nach Ablauf des ersten und zweiten Zeitraums steht beiden Theilen (Regierung und Gesellschaften) das Recht zu, den Vertrag nach Kündigung, welche zwei Jahre vorher gegeben werden muss, zu lösen. Die die Pacht der Bahnen übernehmenden Gesellschaften erwerben vom Staate den jedem Netze von besonderen sachverständigen Kommissionen zugewiesenen Theil an vorhandenem Roll- und Betriebsmaterial und Vorräthen, welche sie zu dem Schätzungspreis zahlen, der unter Zugrundelegung von bereits vorher festgesetzten Normen bestimmt wurde; diese sollen auch Anwendung finden, wenn nach Ablauf der Verträge der Staat von den Gesellschaften das gesammte Betriebsmaterial sowie die Vorräthe wieder zu erwerben hat. Der Preis wurde für die Adriatica mit 115 000 000 L., für die Mediterranea mit 125 000 000 L. und für die Sicula mit 12 000 000 L. angesetzt, wobei die beiden letzteren Gesellschaften gehalten waren, der Regierung 135 000 000 bezw. 15 000 000 L. zu bezahlen; der allfällige Ueberschuss über den Schätzungspreis wurde vom Staate als Kaution zurückbehalten. Die Betriebsgesellschaften haben alle ordentlichen und ausserordentlichen Betriebsausgaben zu tragen (ordentliche und ausserordentliche Unterhaltung der Linien, der Gebäude und des Zubehörs und der festen Betriebsmittel; die Auslagen für Verkehrs- und Zugförderungsdienst und schliesslich nicht nur die Unterhaltung des beweglichen Betriebsmaterials, sondern auch noch die Kosten der Beseitigung der durch höhere Gewalt an ihm verursachten Beschädigungen).

Es wurden drei besondere Reservefonds errichtet: 1. für die Beschädigung der Linien durch höhere Gewalt; 2. für die Erneuerung des durch den Dienst unbrauchbar gewordenen Rollmaterials; 3. für die Erneuerung der metallenen Bestandtheile des Oberbaues.

Die jährlichen Roheinnahmen der beiden Hauptnetze der Mediterranea und Adriatica sollten bis zu einem, als Anfangseinnahme festgesetzten Betrag, welcher für die Mediterranea auf 112 000 000 L. und für die Adriatica auf 100 000 000 L. bestimmt wurde, und der Berechnung des mindestens dem Staate zu zahlenden Antheils zu Grunde gelegt wird, wie folgt vertheilt werden: 10 % für die Reservefonds und zur Bezahlung der Vergütung an die Gesellschaften für das Rollmaterial und Betriebsmaterial; 62,5 % den Betriebsgesellschaften als Vergütung für die Betriebsauslagen; 27,5 % dem Staate.

Die Vergütung für den von den Gesellschaften für das bewegliche Material ausgelegten Betrag ist auf 7 820 000 L. für die Mediterranea und auf 6 600 000 L. für die Adriatica festgesetzt und dem 1. Reservefonds werden jährlich 200 L. für 1 km Bahnlinie zugeschieden, dem 2. Reservefonds 150 L. für 1 km eingleisiger und 250 L. für 1 km doppelgleisiger Linie und dem 3. Reservefonds 1,25 % der Roheinnahmen. Vom Betrage, um welchen die Einnahmen die oben erwähnte Anfangseinnahme übersteigt, wird zugeschieden: 0,5 % je dem 2. und 3. Reservefonds, 15 % der Kasse für die Vermehrung des Bahnvermögens, 56 % der Gesellschaft, 28 % dem Staate bis zum Betrage von 50 000 000 L. und 50 % der Gesellschaft, 6 % für Tarifherabsetzung, 28 % dem Staate über 50 000 000 L.

Für das sizilische Netz ist eine etwas andere Vertheilung der auf 8 500 000 L. angesetzten Anfangseinnahme vorgesehen.

Falls der auf das Aktienkapital vertheilte Reinertrag (mit Einkommensteuer) 7,5 % übersteigt, gehört dem Staate die Hälfte des Ueberschusses.

Es wird eine besondere Kasse für die Vermehrung des Bahnvermögens gebildet; diese verschafft sich die nöthigen Geldmittel durch Ausgabe von staatlich sichergestellten, innerhalb 90 Jahren tilgbaren, 3 prozentigen Schuldverschreibungen; die für Verzinsung und Tilgung nöthigen Beträge werden mit den ihr zukommenden Beiträgen aus den Uebereinnahmen beglichen. Die in den Fonds und in dieser Kasse nach Beendigung der Verträge befindlichen Ueberschüsse gehören dem Staate.

Die gewöhnlichen allgemeinen und Spezialtarife bilden einen wesentlichen Theil der Betriebsverträge und durch Gesetze sind deren höchste Sätze bestimmt, welche nicht überschritten werden dürfen. Andere Tarifabänderungen dürfen durch königlichen Erlass genehmigt werden; es steht ferner der Regierung die Befugniss zu, Tarifermässigungen zu verfügen, auch wenn die Gesellschaften nicht zustimmen, jedoch alsdann mit der Verpflichtung, ihnen den Ausfall zu vergüten, welchen sie erleiden sollten. Aber wenn die Tarifermässigungen die allernöthigsten Lebensmittel betreffen, in Fällen von öffentlichen Zwangslagen verordnet wurden und das Maass von 50 % nicht überschreiten, haben die Betriebsinhaber keinen Anspruch auf Vergütung.

Der Regierung ist das Recht vorbehalten, die Anzahl der Züge und die Fahrpläne zu bestimmen und im Kriegsfalle von den Bahnen beliebigen Gebrauch zu machen.

Dies wären die wichtigsten Vereinbarungen über den Betrieb der Hauptnetze, d. h. der Linien, die sich bereits am 1. Januar 1884 im Betriebe befanden. Der Betrieb der Nebennetze, welche die Ergänzungslinien, die später dem Verkehre übergeben wurden oder zu bauen waren, umfassen, wird zu folgenden Bedingungen übernommen: Die Roheinnahmen gehören dem Staate, der 10 % davon an die Reservefonds und an die Kasse zur Vermehrung des Bahnvermögens abgibt, und die Gesellschaften erhalten als Vergütung der Betriebsausgaben 3 000 L. für 1 km und die Hälfte der Einnahmen (die sizilischen Bahnen 65 % derselben). Sobald eine Linie den Rohertrag von 15 000 L. für 1 km (12 000 L. bei den sizilischen Bahnen) erreicht, wird sie dem Hauptnetze einverleibt, dessen festgesetzte Anfangseinnahme entsprechend vergrössert wird. Aber die Linien erster Klasse des Gesetzes Baccarini vom 29. Juli 1879 werden nach zweijährigem Betrieb unter die Linien des Hauptnetzes aufgenommen, wie hoch auch immer ihr Ertrag sein mag.

In den Verträgen sind auch die Bestimmungen über den Bau neuer Linien vorgesehen. Dem Staate ist die Befugniss gegeben, den Bau den Gesellschaften gegen Vergütung der getragenen Kosten oder einer Pauschsumme anzuvertrauen, und zwar der Mittelmeerbahn für 50 000 000 L. jährlich, der adriatischen Bahn für 40 000 000 L. jährlich und den sizilischen Bahnen für 12 000 000 L. jährlich. Die Gesellschaften sollen das dafür nöthige

Kapital durch Ausgabe von Schuldverschreibungen von je 500 L. aufbringen, deren 3 prozentige Verzinsung und Tilgung innerhalb 90 Jahren vom Staate gewährleistet wird, welcher sich vorbehält, den Zeitpunkt und die Art der Ausgabe zu bestimmen oder diese auch selbst zu veranstalten.

Das bekannte Gesetz vom Jahre 1879 verfügte, dass für Bahnbauten während 21 Jahren 60 000 000 L. jährlich ausgegeben werden sollten; durch das später erlassene Gesetz vom Jahre 1885 wurde die jährliche Ausgabe auf 102 000 000 L. gebracht, ohne dass man sich darum kümmerte, die Steuerzahler wissen zu lassen, wie lange diese Last die Staatsfinanzen zu beschweren habe. Um den Bau der Linien zu beschleunigen, wurde die Beisteuer, welche das Gesetz vom Jahre 1879 den Provinzen und Gemeinden für die Herstellung der Bahnen 2., 3. und 4. Klasse auferlegte, auf nur ein Viertel heruntergesetzt, unter der Bedingung, dass die Betheiligten auf den Antheil am Reingewinn Verzicht leisteten, auf den übrigens in Wirklichkeit gewiss niemand ernstlich gerechnet hatte.

Schliesslich wurde die Regierung ermächtigt, ausser den 1 530 km Bahnen 4. Klasse, welche sie auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1879 herzustellen berechtigt war und bereits vergeben hatte, noch weitere 1 000 km mittelst königlichen Erlasses zu vergeben.

Nachdem wir in gedrängter Zusammenfassung die gesetzlichen Bestimmungen auseinandergesetzt haben, welche seit 15 Jahren für die italienischen Bahnen maassgebend sind, bleibt noch kurz auszuführen, wie sie sich in diesem Zeitraum bewährt haben.

Prüfen wir zunächst, ob die für die Reservefonds und für die Kasse zur Vermehrung des Bahnvermögens bestimmten Beiträge bei den beiden grossen Bahnnetzen hinreichend bemessen waren.

Von den 10 % der Anfangseinnahmen, welche den Reservefonds zum Zwecke der Erhaltung des Pachtgegenstandes zugewiesen sein sollen, verbleiben diesen nach den mitgetheilten Bestimmungen für die den Linien durch höhere Gewalt zugefügten Schäden, für die Erneuerung der metallenen Oberbautheile und für die Erneuerung des durch den Gebrauch untauglich gewordenen Rollmaterials nicht ganz 7 000 000 L. jährlich, also weniger als 3 % des Werthes des Gegenstandes, für dessen Instandhaltung sie aufkommen sollten.

Dem ersten Fonds werden 200 L. für das Kilometer Bahnlinie oder im ganzen (nach den angenommenen Anfangseinnahmen) 1 617 600 L. zugewiesen, und jeder, der weiss, wie schlecht das Land vor den Ueberschwemmungen der vielen Flüsse und Wildbäche geschützt ist, der die kühne Anlage der am Fusse der Gebirge verlaufenden, fortwährend vom Meere bedrohten Küstenlinien kennt, und der sich der fürchterlichen Ueberschwemmungen in Venetien, der Ueberfluthungen an der ligurischen Küste, der Abrutschungen in den Apenninen und der Bodensenkungen in der Maremma erinnert, wird genannten Betrag sicher als unzulänglich für Italien erkennen, und bei weitem als unzulänglich hat er sich auch bewiesen.

Für die Erneuerung der Stahlschienen sind in den zweiten Reservefonds jährlich 150 L. für das Kilometer eingleisiger Bahnstrecke und 250 L. für das Kilometer doppelgleisiger Linien einzuzahlen. Nun hatte man aber damals auf beiden Bahnnetzen 3 500 km eingleisiger und 700 km zweigleisiger Linien mit Stahlschienen. Besagter Fonds hat also jährlich zu verfügen über: $(3\,500 \times 150) + (700 \times 250) = 700\,000$ L., welche für die nach und nach nöthig werdende Erneuerung von $3\,500 + 2 \times 700 = 4\,900$ km Gleise oder von $4\,900 \times 88 = 431\,200$ t Material sorgen sollen! Wenn der Preisunterschied zwischen dem alten und dem neuen Material mit 165 L. für die Tonne angenommen wird, würde die Erneuerung aller Gleise 71 000 000 L. beanspruchen, und um also mit dem jährlichen Beitrage von 700 000 L. dies thun zu können, müssten die Schienen etwas über 100 Jahre aushalten sollen. Man sagte allerdings, dass auch den Zinseszinsen durch 40–50 Jahre, welche die Stahlschienen dauern, Rechnung getragen werden müsste. Diese Rechnung würde richtig sein, wenn während dieser ganzen Zeit keine Erneuerung des Oberbaues nöthig wäre und man ruhig die Zinsen der Einzahlungen sich hätte ansammeln lassen können; aber bereits im ersten Jahre des Bestandes des Fonds waren ganz bedeutende Erneuerungen auszuführen; es möge nur auf die damals nothwendig gewordene Auswechselung des Oberbaues der Linien Bologna-Pistoia, über den Giovi von Genua nach Ronco und über den Mont Cenis hingewiesen werden. Da es den Gesellschaften nicht gestattet war, die Schienen in Fett zu legen, um sie 100 Jahre zu erhalten, mussten die Schienen innerhalb kürzerer Zeiträume verbraucht sein, und es konnten die Mittel auch dieses Fonds bei weitem nicht langen.

Dann kommt der dritte Reservefonds, welcher die Mittel zur Erneuerung des Rollmaterials hergeben soll. Der Staat sorgt dadurch für die Erneuerung des Materials, welches den Gesellschaften gehört; da er nach Ablauf der Betriebsverträge dasselbe wieder erwerben muss, hat er alles Interesse, die sorgfältige Unterhaltung des Materials zu sichern.

Nach dem Bedingnisshefte sollen die Lokomotiven und Personenwagen nicht vor dem Ablaufe von 40 Jahren nach ihrem Bau und die Güterwagen gar erst nach 60 Jahren erneuert werden. Ohne hier erörtern zu wollen, ob wirklich Güterwagen, welche ja einer viel grösseren, andauernden Arbeit unterworfen und rücksichtsloser ausgenutzt werden, als die Personenwagen, eine so bedeutend längere Lebensdauer wirklich aushalten, sei hier nur geprüft, ob der dazu bestimmte Fonds mit seinen Einkünften, auch wenn die obige Lebensdauer für die Fahrmittel als zutreffend angenommen wird, in der Lage war, für die nöthigen Erneuerungen aufzukommen. Er bekommt 1,25 % der Anfangseinnahmen, also rund 2 650 000 L. Da nun der Werth des Rollmaterials beider Bahnen auf 204 000 000 L. angesetzt wurde, so folgt daraus, dass die Lokomotiven und die Wagen, um dem Gesetz gerecht zu werden, dauern sollen: $204\,000\,000 : 2\,650\,000 = 77$ Jahre. Das wäre ja recht schön, aber leider kann man durch keine Gesetzesmaassregel den Lokomotiven und Wagen das Altern und Unbrauchbarwerden vor Ablauf dieses Zeitraumes untersagen. Es ist allerdings gewiss, dass man zu ganz anderen Schlüssen kommt, wenn man für diesen Reservefonds die Formel der Zinseszinsen, mit der so viel Missbrauch getrieben wurde, der Berechnung zu Grunde legt. Aber schon damals beim Abschlusse der Verträge glaubten nicht alle und heute glaubt es kein Mensch mehr, dass das Rollmaterial, welches damals ein Durchschnittsalter von nur 20 Jahren hatte, aber auf den italienischen Bahnen immer ungenügend war und deshalb ohne Schonung benutzt werden musste und oft aus nicht guten Händen in noch schlechtere übergegangen war, wirklich in der Lage sein würde, den Reservefonds für seine Erneuerung so lange nicht in Anspruch zu nehmen, bis die angehäuften Zinseszinsen des Kapitals die den frommen Wünschen des Gesetzgebers entsprechende Summe erreicht haben würden.

Die Kasse für die Vermehrung des Bahnvermögens soll nach ihrer Bestimmung für alles aufkommen, was auf den bestehenden Linien durch die Steigerung des Verkehres erforderlich wird, also für die Erweiterung des Bahnkörpers, für die Gleiseverdoppelung, für Laderampen, für Errichtung und Erweiterung von Bahnhöfen und Werkstätten, für Sicherheits- und Signaleinrichtungen, für die Anlage von neuen Telegraphenlinien, für die Vermehrung der Leitungen der bereits im Betriebe befindlichen, für den Umbau der mit eisernen Schienen versehenen Bahnstrecken in Stahl, für neue Wechsel und endlich für die entsprechende Vermehrung des Roll- und Betriebsmaterials. Zur Entsprechung aller dieser ihrer Obliegenheiten erhält die Kasse 15 % von der Mehreinnahme über die festgesetzte Anfangseinnahme und mit diesem Betrage sollte sie das Kapital verzinsen und in 90 Jahren tilgen, welches sie sich durch Ausgabe von 3 prozentigen Schuldverschreibungen verschafft. Die Kasse wurde indessen durch die nothwendigen Ausgaben verschiedenster Art so in Anspruch genommen, dass es ihr unmöglich wurde, für alle übrigen Anschaffungen, z. B.

für den Umbau in Stahlschienen, welcher allein eine Auslage von 48 000 000 L. erheischte, vorzusorgen.

Zu der Unzulänglichkeit der drei Reservefonds und der Kasse zur Vermehrung des Bahnvermögens kommt hinzu, dass deren Verwaltung, welche von den Gesellschaften für Rechnung des Staates geführt wurde, nicht wenig dazu beiträgt, die vielen Ursachen von Zwisten zwischen Eigenthümer und Betriebsinhaber der Bahnen zu vermehren, welche immer einen der grössten Mängel im System der Betriebsverpachtung darstellen und ganz besonders der durch die Uebereinkommen vom Jahre 1885 geschaffenen Sachlage anhaften. Die bis zur Kleinlichkeit getriebene Ueberwachung durch die Regierung und die Pflicht, für alle Verbesserungen im Verkehr und Betriebe die Genehmigung der Regierung einzuholen, machen es den Gesellschaften oft zur Unmöglichkeit, den Betriebsanforderungen gerecht zu werden. Denn selten kann eine Verbesserung dieser Art durchgeführt werden, ohne dass sie direkt oder indirekt einen der Reservefonds oder die Kasse zur Vermögensvermehrung berührt, und die Genehmigung der Regierung trifft immer erst, wie ein italienisches Sprüchwort sagt, mit der Hilfe von Pisa, d. h. nach dem Unglücksfalle ein, oder sie wird aus den wichtigsten Gründen versagt, die nur die eigentliche Ursache verbergen sollen, welche in der oft unheilbaren, auf den falschen Voranschlägen beim Abschlusse der Betriebsverträge beruhenden Knappheit der Mittel zu suchen ist.

Ein weiterer, schwer fühlbarer Uebelstand der bestehenden Betriebsverträge liegt in der den Gesellschaften auferlegten Bedingung, das ganze Netz, welches sich über Provinzen und Landestheile erstreckt, die in allen wirthschaftlichen Beziehungen himmelweit von einander verschieden sind, unter gleichen Gesichtspunkten und mit dem gleichen System zu betreiben. Um ein Beispiel zu geben: der Betrieb der Linie Ceva-Ormea, welche nicht mehr als 3 000 L. für das Kilometer abwirft, muss in gleicher Weise, nahezu mit dem gleichen Material und mit demselben Personal geführt werden, wie derjenige der Linien von Novi nach Genua, welche einen Ertrag von 130 000 L. aufweisen; die 289 km der Linie Rom-Neapel mit einer Einnahme von 22 000 L. für das Kilometer aus dem blossen Personenverkehr mussten auf dieselbe Art bedient werden, wie die 30 km lange Strecke Cecina-Volterra, auf welcher im Personenverkehr nur 1 000 L. eingenommen wurden. Solche Verhältnisse streifen ans Sinnlose; aber fruchtlos blieben alle Vorstellungen, alle noch so dringenden, von den Gesellschaften gemachten Versuche, diese drückende Fessel abzustreifen, für welche wohl eine Erklärung in gewissen, politischen Einflüssen gefunden werden kann, die aber zweifellos es den Betriebsführern fast unmöglich macht, den Bedürfnissen der verkehrsreichen Linien gerecht zu werden, und der die Betriebsausgaben übermässig und ohne Gewinn in die Höhe treibt.

In den letzten Jahren wurde allerdings ein Gesetzentwurf zwischen Regierung und Gesellschaften vereinbart, welcher diesem Uebelstand wenigstens theilweise steuern sollte, und auf Grund dessen den Verwaltungen gestattet sein sollte, auf gewissen Linien, die einen bestimmten Ertrag nicht abwerfen, den eingeschränkten oder wie es in Italien genannt wird, ökonomischen Betrieb (Kleinbahnbetrieb) einzuführen. Aber es wird sicher noch viel schmutziges Wasser des Tiber bei Rom vorbei fliessen, ehe dieses vernünftige Gesetz, dessen Entwurf sich schon sehr lange in den Kammern einer beschaulichen Ruhe erfreut und dessen baldige Durchbringung jeder neue Bautenminister verspricht, eine Thatsache werden wird; es sind eben wieder gewisse politische Einflüsse, die dagegen arbeiten.

Dass die italienischen Bahnen beim Abschluss der Betriebsverträge sich nicht in den Verhältnissen befanden, welche zu einer geordneten Betriebsführung nöthig sind, war damals wohlbekannt, und obwohl die Verträge bestimmten, dass die Gesellschaften die Linien in dem Zustande zu übernehmen hatten, in welchem sie sich eben befanden, musste der Staat sich doch dazu verpflichten, in 4 Jahren nach der Betriebsübergabe eine Reihe von Verbesserungsarbeiten für den Betrag von 135 000 000 L. auszuführen; aber die Staatsverwaltung selbst war sich dessen wohl bewusst, dass dieser Betrag nicht genügend war, nachdem sie selbst während des Staatsbetriebes die Summe, welche nöthig wäre, um die italienischen Bahnen in einen halbwegs zufriedenstellenden Zustand zu versetzen, auf 200 000 000 L. veranschlagt hatte. Aber nicht allgemein bekannt ist es, dass nicht einmal der Betrag von 135 000 000 L. vollständig für den Zweck verwendet wurde, für den er bestimmt war; denn es wurden damit zum Theil andere Arbeiten ausgeführt und theilweise auch den Gesellschaften die Zinsen für die von ihnen vorgeschossenen Summen gezahlt. Als im Jahre 1887 eine parlamentarische Kommission berufen wurde, um über die Ursachen der Zugverspätungen Bericht zu erstatten, wurden von ihr für die beiden grossen Netze allein Arbeiten im Betrage von 112 000 000 L. als dringend nöthig bezeichnet, wenn man eine Besserung des Uebelstandes herbeiführen wollte, wobei es sich beinahe ausschliesslich um Erweiterungen und neue Anlagen auf den Hauptlinien mit dichtestem Verkehr handelte; aber mehr als die Hälfte der als unerlässlich bezeichneten Arbeiten harrt auch noch heute der Ausführung, und die Unzulänglichkeit und räumliche Beschränktheit der Baulichkeiten der Gleisanlagen, der Betriebseinrichtungen usw. auch in den bedeutendsten Knotenpunkten des Verkehres macht sich so fühlbar, dass die Gesellschaften sich in die Lage versetzt finden, keine weitere bedeutende Verkehrsvermehrung zu wünschen und zu begünstigen, da eine solche nur den regelrechten Betrieb unmöglich machen würde; die vielen und drückenden Aushilfsmittel, zu denen sie zu greifen gezwungen sind, reichen nicht mehr hin, einen geordneten Verkehr aufrecht zu erhalten.

Wegen dieser Beschränktheit der Bahnanlagen, wegen des drückenden Mangels an Verkehrsmitteln und des veralteten Zustandes des Rollmaterials werden wohl von der ganzen Handelswelt und dem Publikum die heftigsten Klagen geführt, meistens aber, da sie gegen die Gesellschaften gerichtet sind, verfehlen sie die richtige Adresse. Die Gesellschaften selbst hatten ein ungenügendes und auch zum Theil veraltetes Material übernehmen müssen, für dessen Erneuerung ein Fonds sorgen sollte, dessen Mittel bei weitem nicht langten, und für dessen Vermehrung mit dem Anwachsen des Verkehrs eine wegen ihrer ungenügenden Einkünfte beinahe vollständig ohnmächtige Kasse aufkommen sollte. Um wenigstens dem tiefgefühlten Mangel an Güterwagen einigermaassen abzuhelfen, müssen nun die Bahnverwaltungen zu dem kostspieligen Hilfsmittel der Wagenanmiethung greifen, nicht ohne mit der Regierung wegen der Uebernahme der zu zahlenden Kosten in Streit zu gerathen.

Ausser diesen Uebelständen verdienen noch Erwähnung besonders die Ursachen und Wirkungen der Unzufriedenheit, welche unleugbar unter den Bahnangestellten immer weiter um sich greift und zum Theil auf die zweifelhafte finanzielle Lage der Versorgungsanstalten zurückzuführen ist, die bekanntlich mit einem auf 200 000 000 L. geschätzten Fehlbetrag arbeiten. Wegen der Deckung dieses Fehlbetrages ist noch keine sichere Hoffnung vorhanden.

Unsere Ausführungen dürften genügen, um folgende Schlussfolgerungen zu rechtfertigen: Gesellschaften, Staat und Publikum und unter letzterem ganz besonders die Steuerzahler sind alle darin einig, dass die Fortsetzung der gegenwärtig bestehenden Verhältnisse der italienischen Bahnen ein Ding der Unmöglichkeit sei; man kann deshalb schon jetzt die durch die Betriebsverträge vorgesehene Kündigung als gegeben und angenommen ansehen; in wenigen Jahren, wenn nicht etwa früher, wird die Regierung wieder vor die Kammer treten müssen mit der den Steuerzahlern wohlbekannten Erklärung: „Die Eisenbahnfrage drängt sich an die erste Stelle“ und wird die Millionen verlangen, welche nöthig sind, um wieder einmal die Linien in guten Zustand zu bringen.

Zum Bau persischer Eisenbahnen.

Die Frage, wie, wo und namentlich ob nicht endlich einmal die Zeit gekommen sein wird, dass die russischen Versprechungen und in Persien erweckten Hoffnungen auf den Bau von Eisenbahnen erfüllt werden müssten, ist schon wiederholt Gegenstand der Erörterung in unserer Zeitung gewesen. Und dennoch haben wir immer wieder Veranlassung, auf den Gegenstand zurückzukommen, theils weil er thatsächlich ein grosses allgemeines Interesse für sich in Anspruch zu nehmen wohl geeignet ist, denn Persien ist ein Produktionsgebiet, mit dem gerechnet werden muss, und es ist ausserdem für Erzeugnisse der Industrie ein Absatzgebiet, dessen Aufnahmefähigkeit gewiss nicht gering sein würde, theils weil die russische Presse ein besonderes Geschick hat, alle derartige Fragen, seitdem die Bagdadbahn die russischen Gemüther beunruhigt, in eine gewisse Beziehung zu Deutschland zu bringen. Auch gegenwärtig rührt es sich wieder an verschiedenen Enden des russischen Reiches, offenbar hervorgerufen durch die Ungeduld Persiens, endlich zu dem modernen Verkehrsmittel zu kommen, weil seine Handelsbeziehungen und seine Bewohner unter dem Fehlen der Eisenbahnen leiden. So verlangen jetzt kaukasische Zeitungen, wie der St. Petersburger „Herold" ausführt, Russland müsse sich unbedingt mehr für Persien interessiren, sonst ginge es mit dem Handel zwischen diesen Ländern nicht vorwärts, sondern rückwärts. An der Grenze Persiens verarmen ganze Dörfer, weil es ihnen unmöglich ist, mit Russland Geschäfte zu machen, und die Einwohner siedeln nach anderen Gegenden über. Der Schaden der Perser ist in diesem Falle gleichermaassen Schaden der Russen. Man wünscht, Russland möge in Persien Eisenbahnen bauen, denn der Karawanentransport könne in unserer Zeit nicht mehr dem Handelsverkehr genügen. Auch der russische Zoll ist eine Art Hinderniss. In früherer Zeit, als Persien durch den Kaukasus ausländische Waaren zollfrei einführen konnte, stand es in diesem Lande trotz des Mangels an Verkehrswegen mit dem Handel besser. Jetzt ist der zollfreie Transit abgeschafft und somit auch Persien die Möglichkeit genommen, ausländische Waaren zu einem billigen Preise zu erlangen, da sie den Weg über Trebisonde nach Südosten nehmen müssen. Hätte Russland den persischen Einfuhrhändlern zum Ersatz seine Waaren gegeben, so ginge es noch. Aber die russischen Waaren sind schlechter als die Waaren anderer Länder, auch liegen die Industrieorte Russlands zu fern von dem kleinen Nachbarreich, und bekanntlich zeigen die russischen Kaufleute und Industriellen an sich kein Interesse für Hebung des Absatzes nach Persien.

Während so die kaukasischen Zeitungen der öffentlichen Meinung Ausdruck geben und die Dinge, die unter ihren Augen sich abwickeln, mittheilen, entrollen sie gleichzeitig ein Bild von der Ohnmacht der russischen Industrie, zu deren Unterstützung offenbar der zollfreie Transit aufgehoben worden ist. Aber leider scheint die Rechnung nicht zu stimmen. Der westeuropäischen Industrie ist allerdings der Zutritt nach Persien erschwert, ohne dass Persien seinen Bedarf in erhofftem Umfange aus Russland zu decken scheint.

Denselben Ton schlägt auch die „Nowoje Wremjä" an, die immerhin weiter gehört wird, als kaukasische Zeitungen; sie lässt sich im besonderen über den Eisenbahnbau wie folgt aus:

„Natürlicherweise könnten die Perser mit Leichtigkeit ohne russische Mitwirkung auskommen; sie brauchten nur westliche Unternehmer heranzuwinken und sofort würden allerlei Kulturträger herbeiströmen, um wetteifernd die Konzessionen zu einem ganzen Eisenbahnnetz zu erbitten. Da wir" (d. h. also Russland. D. Schftl.), meint die „Now. Wr." weiter, „aber nicht wünschen, dass sich im nahen Orient ein westlicher, d. h. meistentheils uns feindseliger Einfluss einbürgert, so haben wir ganz mit Recht mit der Regierung des Schah eine vorbeugende Uebereinkunft abgeschlossen. Persien hat sich verpflichtet, niemandem Konzessionen zur Erbauung von Eisenbahnen zu geben, hierbei können aber auch wir nicht als Mitbewerber um Konzessionen auftreten. Diese Uebereinkunft ist neulich verlängert worden und nach wie vor lastet also unser Veto über der Erbauung von Eisenbahnen in den Besitzungen des Schah.

Wir haben das Recht, dieses Veto fallen zu lassen, indem wir die Konzession zur Anlage irgend einer Eisenbahnlinie erbitten, dann aber bekommen auch die anderen Staaten das Recht, ebensolche Konzessionen zu erhalten. Wir wollen das nicht und infolge dessen bleibt die Sachlage in Persien unverändert.

Mit blossen Saumpfaden kann aber Persien nicht auskommen: so kann es seine mineralischen und sonstigen Reichthümer nicht ausbeuten und muss in Finsterniss verharren. Die unter unserer Vermittelung erbauten Chausseen von Aschabad nach Meschhed und von Rescht nach Kaswin können den Bedürfnissen der Perser nicht genügen, und aus Teheran ist jetzt die Nachricht gekommen, dass die Regierung des Schah einigen örtlichen Unternehmern vorgeschlagen hat, eine Chaussee von Dshulfa am Araxes bis Teheran zu bauen. Wenn diese die Arbeiten bis zum Neujahrsfeste (bis zum 9. März) nicht begonnen haben, so wird die Regierung das Recht zur Anlage dieser Strasse einer russischen Gesellschaft verleihen. Ist es aber nicht einfacher, statt einer Chaussee gleich eine Eisenbahn zu bauen? Unsere neuen Eisenbahnen im südlichen Transkaukasien lassen eine nach Dshulfa, Täbris und Teheran führende Bahn direkt nothwendig erscheinen. Auf jeden Fall ist es nicht schwierig, eine Bahn nach Täbris zu bauen (die Entfernung beträgt 130 Werst), und auch nicht unvortheilhaft, denn Täbris ist in kommerzieller Beziehung die erste Stadt Persiens.

Verletzen wir aber dann nicht die Uebereinkunft? Vielleicht findet sich aber ein Mittel, die Uebereinkunft nicht zu verletzen, vielleicht gelingt es, den Sinn der Uebereinkunft ein wenig abzuändern? Es liegt ja durchaus nicht im Interesse Persiens, die jetzige Wegelosigkeit des Landes bestehen zu lassen, und unser ständiger Konkurrent in diesen Ländern ist mit den Verkehrswegen in Südafrika wahrlich genug beschäftigt und kann in ihnen eine völlig ausreichende Kompensation haben.

Aber die chinesische Krisis und die gedrückte Lage unseres Geldmarktes usw.? Trotz der allgemeinen Gedrücktheit, trotz des Umstandes, dass die chinesische Krisis nicht uns allein berührt, wenden aber die Deutschen ihren sorgenden Blick nicht von Kleinasien. Wenn es wahr ist, dass das Licht nur von Osten kommt, so wollen wir doch den nahen und den fernen Osten mit Aufmerksamkeit betrachten. Hier wie dort sehen wir den ‚tugendhaften Michel', der die Glieder der Kette seiner ‚Weltpolitik' eifrig schmiedet. Sollen wir es nicht versuchen, zeitweilig den Deutschen zum Muster zu nehmen? Wir wollen doch sehen, was da herauskommt."

So die „Nowoje Wremjä", deren Auslassungen übrigens in mehrfacher Beziehung äusserst auffallend sind. Dass die „Now. Wr." und mit ihr sehr viele andere Zeitungen und grosse russische Kreise jedesmal Beklemmungen empfinden, wenn ihnen in irgend einer Form die Bagdadbahn ins Gedächtniss kommt und sie dabei sehen oder wenigstens befürchten, dass die westeuropäische Industrie sich einen Weg bahnt, auf dem sie Persien ganz nahe rückt, und dass dann die russische Industrie leicht von dem Markte verdrängt werden könnte, ist ja genugsam bekannt.

Neu ist die Auffassung der Uebereinkunft, die Russland mit Persien geschlossen hat und die Persien verbietet, irgend einer fremden Macht, und wie aus den Ausführungen der „Now. Wr." hervorgeht, auch Russland eine Konzession zum Bau einer Eisenbahn zu ertheilen. Oder — was dasselbe wäre, Persien hat eine Uebereinkunft abgeschlossen, durch die es sich selbst verurtheilt hat, in seiner gegenwärtigen, ungünstigen Lage zu verharren. So ist bisher die Uebereinkunft nie aufgefasst worden, weder in der russischen, noch westeuropäischen Presse. In beiden Lagern bestand bisher die Auffassung, dass Russland sich das Vorrecht oder das ausschliessliche Recht zum Bau von Eisenbahnen in Persien auf eine Reihe von Jahren gesichert habe. Mit dieser Auffassung stimmt es auch vollkommen, dass Russland Untersuchungen zum Bau von Bahnen nach den verschiedensten Richtungen hat machen lassen usw. Wie die „Now. Wr." jetzt zu einer so abweichenden Auffassung gelangt ist, wäre nicht uninteressant zu erfahren.

Ausserdem bliebe es ganz unerfindlich, wie Persien sich auf derartige Abmachungen einlassen kann, die es an Füssen und Händen knebelt und auf zwei Jahrzehnte zur vollständigen Unthätigkeit auf dem wichtigen Gebiete des Eisenbahnbaues verurtheilt.

Lange kann diese, immerhin unnatürliche Lage nicht bestehen bleiben, namentlich wenn die persische Bevölkerung sich allmählich darüber klar wird, was für ein Schaden an seinem Lebensmark nagt. Es ist zweifellos richtig, dass ein Land wie Persien nicht mit Saumpfaden auskommen kann, es ist aber auch richtig, dass in Persien selbst die Vorbedingungen für einen Eisenbahnbau in Bezug auf Kapital, Industrie und Menschenmaterial z. Zt. sich schwerlich finden lassen. Also — müsste Persien auf dasjenige Mittel zur Hebung seiner materiellen Entwickelung verzichten, das heute dem kleinsten Fürstenthume schon zur Verfügung steht, weil es eben unentbehrlich ist.

Das wäre doch sehr hart!

Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die unter Leitung der geschäftsführenden Verwaltung befindliche Abrechnungsstelle des Vereins hat den Zweck, Guthaben- und Schuldposten der Vereinsverwaltungen zusammenzustellen, periodisch die hiernach zu empfangenden bezw. zu zahlenden Beträge für jede einzelne Verwaltung in einer Summe zu ermitteln und die Ausgleichung dieser Beträge zu bestimmen.

Das mit der Ausgleichung von Guthaben- und Schuldposten verbundene Verfahren ist durch Ausführungsbestimmungen zu dem Uebereinkommen, betreffend die Abrechnungsstelle des Vereins, deren Feststellung und Abänderung der geschäftsführenden Verwaltung nach Einvernehmen mit dem Ausschusse für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten überlassen ist, geregelt.

Der Saldo aus den Abrechnungen der verschiedenen Verbände, direkten Verkehre usw. wird von der Abrechnungsstelle des Vereins für die einzelnen Bahnen in derjenigen Währung (Mark-, österreichische Kronen- und Goldgulden-, Franken- oder Rubelwährung) festgestellt, in welcher die betreffenden Abrechnungsabschlüsse angemeldet sind. Das Gleiche gilt für die sonstigen Posten, welche der Abrechnungsstelle zur Ausgleichung überwiesen werden.

Die bei den halbmonatlichen Abschlüssen in der Franken- oder österreichischen Goldguldenwährung sich ergebenden Schlussbeträge werden von der Abrechnungsstelle in die Markwährung umgerechnet und zwar Franken mit dem festen Umrechnungskurse von 100 Fr. = 81 ℳ und österreichische Goldgulden mit dem festen Umrechnungskurse von 100 Gulden Gold = 202,50 ℳ. Die auf diese Weise ermittelten Summen der Markwährung werden den in der Markwährung festgesetzten Schlussbeträgen zugerechnet. Die Ausgleichungen bezw. Zahlungen erfolgen also nur in der Mark-, Kronen- und Rubelwährung.

Die Abrechnungsstelle (früher Generalsaldirungsstelle) wurde von ihrer Gründung an (1. Oktober 1871) bis Ende März 1881 von dem Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft und nach der Verstaatlichung dieser Bahn von der königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg geleitet. In der Breslauer Generalversammlung (1882) wurde beschlossen, die Generalsaldirungsstelle (jetzt Abrechnungsstelle) zur Vereinseinrichtung zu machen und jede Vereinsverwaltung zum Eintritt zu verpflichten, welcher Beschluss mit dem 1. April 1883 zur Einführung gelangte.

An der Generalsaldirungsstelle waren bei der Uebernahme durch den Verein (Ende März 1883) 76 Verwaltungen betheiligt. Nachdem dieselbe zur Vereinseinrichtung geworden, stieg die Theilnehmerzahl bis Anfang April 1893 auf 98 Vereinsverwaltungen und sechs an den Vereinseinrichtungen theilnehmende Verwaltungen.

Eine fernere Erweiterung der Thätigkeit der Abrechnungsstelle wurde durch den am 1. Mai 1887 erfolgten Eintritt der belgischen Staatsbahnen und mehrerer belgischen Privatbahnen in den Vereinsreiseverkehr herbeigeführt, da nach den für diesen Verkehr erlassenen Bestimmungen alle diesbezüglichen Posten bei der Abrechnungsstelle anzumelden sind.

Ferner sind in den Vereinsreiseverkehr eingetreten und somit an den Geschäften der Abrechnungsstelle betheiligt:

die schweizerischen Eisenbahnen seit 1. Mai 1889,
die skandinavischen Eisenbahnen seit 1. Juni 1889,
die bosnisch-hercegovinische Staatsbahn seit 1. Mai 1893,
die finnländische Staatsbahn seit dem Jahre 1897 und
die Balkanbahnen (bulgarische Staatseisenbahn, serbische Staatseisenbahn und die orientalischen Eisenbahnen) seit 15. Oktober 1898.

Bei der Abrechnungsstelle werden gegenwärtig 111 Konten und zwar 98 für Vereinsverwaltungen und an den Vereinseinrichtungen theilnehmende Verwaltungen und 13 für vereinsfremde Verwaltungen geführt.

Während im Jahre 1881 nur 72 874 Forderungs- und Schuldposten im Gesammtbetrage von rund 183 600 000 ℳ angemeldet wurden, ergaben sich im Jahre 1882 bereits 87 132 Posten im Betrage von rund 254 700 000 ℳ. Auch das Jahr 1883 zeigte noch eine Steigerung der angemeldeten Posten und Beträge, während dieselben von diesem Jahre ab infolge von Verstaatlichungen fielen. Erst mit dem Jahre 1887 ist wieder eine Mehrung der angemeldeten Beträge eingetreten, wie die nachstehende Zusammenstellung ersehen lässt.

Jahr (dasselbe ist mit dem Etatsjahre übereinstimmend)	Anzahl der angemeldeten Forderungs- und Schuldposten	Auf Mark umgerechnete Gesammtsumme: der zur Verrechnung angemeldeten Beträge	Auf Mark umgerechnete Gesammtsumme: der baar bezahlten Beträge	Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi stellt sich wie
1883	*)	268 137 280	107 136 259	1 : 0,400
1887	146 750	244 679 118	110 408 724	1 : 0,451
1888	128 989†)	262 555 983	121 984 445	1 : 0,465
1893	133 291	299 472 259	139 283 548	1 : 0,465
1899	133 546	409 876 682	141 951 663	1 : 0,346

Wie sich die Thätigkeit der Vereins-Abrechnungsstelle in Einzelheiten gestaltete, ergibt nachstehende Tabelle:

1	2	3	4	5	6	7
Jahr	Anzahl der Rechnungs-Abschlüsse	Anzahl der Rechnungs-Auszüge	An Forderungen allein wurden angemeldet: Posten	Durch je eine Saldozahlung wurden beglichen: Forderungen	Hiervon (Spalte 4) sind Forderungen in deutscher Währung: Posten	Durch je eine Saldozahlung in deutscher Währung wurden beglichen: Forderungen
1883	123	5 040	87 487	16,22	81 128	34,80
1887	162	5 556	78 984	17,34	70 836	35,47
1888	159	5 555	82 725	18,85	74 005	37,04
1893	143	5 324	84 932	20,79	75 954	42,65
1899	164	6 633	83 027	21,22	71 754	42,18

*) Es sind 135 554 Posten gezählt, die Zählung ist jedoch im Jahre 1883 nicht immer nach richtigen Grundsätzen erfolgt.

†) Seit dem 1. April 1888 werden die Beträge aus dem Vereinsreiseverkehr und diejenigen der Militärfahrgelder nicht mehr wie früher einzeln, sondern nur noch mit ihrer Gesammtsumme aufgenommen. Bei Einzelaufschreibung der betr. Schuldposten würde die Gesammtzahl aller verrechneten Forderungs- und Schuldposten sich für die Jahre 1888 bis 1899 um 24 000 bis 30 000 vermehren.

Die Statistik der österreichischen Eisenbahnen für das Jahr 1899.

Das statistische Departement des Eisenbahnministeriums versendet soeben die „Statistik der in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen Lokomotiveisenbahnen für das Jahr 1899“. Das stattliche Werk zeigt in der Anordnung keine grundsätzlichen Verschiedenheiten gegenüber der gleichen Veröffentlichung für das Jahr 1898. (Vergl. Nr. 39 S. 596 Jahrg. 1900 d. Ztg.) Die interessante Arbeit beginnt mit einer Darstellung der Entwickelung des österreichischen Eisenbahnnetzes im allgemeinen und des Lokalbahnwesens im besonderen. Aus den der geschichtlichen Einleitung beigegebenen Tabellen ist zu entnehmen, dass das österreichische **Eisenbahnnetz,** dessen erste Strecke in der Länge von 14 km

im Jahre 1837 eröffnet wurde, Ende 1899 eine Längenausdehnung von 18 826 km erreicht hat. Die erste Lokalbahnstrecke in der Länge von 14,416 km ist im Jahre 1880 eröffnet worden; Ende 1899 waren Lokalbahnen in der Gesammtlänge von 5 580 km im Betriebe (hiervon im Jahre 1899: 589 km eröffnet). Von den Lokalbahnen befinden sich 3 270 km im Staatsbetriebe. Im Eigenthum des Staates stehen 727 km. Am meisten entwickelt ist das Lokalbahnwesen in Böhmen (1 641 km), Galizien (936 km) und Mähren (544 km).

Was die Gesammtlänge (Baulänge) der dem öffentlichen Verkehre dienenden Lokomotiveisenbahnen auf österreichischem Staatsgebiete betrifft, so stellte sich diese Ende 1899 auf rund 18 817 km, d. i. um 6,44 km oder 3,54 % mehr als im gleichen Zeitpunkte des Vorjahres. Nach Hinzurechnung der im Auslande gelegenen Theilstrecken der österreichischen Eisenbahnen (20 km) sowie nach Abschlag der Länge der ausländischen Eisenbahnen auf österreichischem Staatsgebiete (99 km) ergibt sich für die österreichischen Lokomotiveisenbahnen eine Gesammtlänge von rund 18 738 km; von dieser Länge entfallen 7 584 km auf die Staatsbahnen und 11 154 km auf die Privatbahnen.

Von den Staatsbahnen standen 46 km in fremdem Betriebe, während sich von den Privatbahnen 3 199 km in staatlichem Betriebe und 7 955 km im Privatbetriebe befanden. Das im Betriebe der Staatsbahnverwaltung stehende Bahnnetz erreichte somit zu Ende des Jahres 1899 eine Ausdehnung von 10 737 km, was gegenüber dem Jahre 1898 einer Zunahme von 5,87 % entspricht.

Von der angegebenen Länge sämmtlicher Eisenbahnen entfielen 96,60 % auf Bahnen mit normaler Spurweite und der Rest auf Schmalspurbahnen. Die Länge der doppelgleisigen Strecken beläuft sich auf 2 739 km (14,55 % der Gesammtbetriebslänge).

Ausserdem waren 1 573 Schleppbahnen mit einer Gesammtlänge der Gleise von 1 528 km vorhanden.

In Bezug auf die baulichen Anlagen der Eisenbahnen sei hervorgehoben, dass von der Gesammtlänge des Bahnkörpers 21 % auf horizontale Bahnstrecken und 79 % auf Bahnstrecken in Steigungen oder Gefällen und ferner von dieser Länge auf die geraden Bahnstrecken 62,12 %, auf die in Krümmungen liegenden 37,88 % entfielen.

Die Anzahl der Bahnhöfe und Haltestellen betrug 4 102, der Güterschuppen 2 835, der Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter 1 361, der Aufnahmegebäude 2 873, der Wächterhäuser und sonstigen Hochbauten 10 988. Gegenüber dem Jahre 1898 erfuhren die baulichen Anlagen eine wesentliche Ausgestaltung und Vermehrung. So erhöhte sich die Anzahl der Stationen und Haltestellen um 194, der Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter um 129, der Wächter- und sonstigen Häuser um 379 usw.

Das für sämmtliche Staatsbahnen und für die vom Staate auf eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen aufgebrachte Anlagekapital betrug mit Ende des Gegenstandsjahres 1 137 Millionen Gulden (Staatsbahnen im Betriebe der Staatsverwaltung 1 049 Millionen, vom Staate auf eigene Rechnung betriebene Privatbahnen 88 Millionen).

Das Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetriebe (einschliesslich der vom Staate auf Rechnung der Eigenthümer betriebenen Lokalbahnen) stellt sich auf 1 811 Millionen Gulden. (Vom Staate auf Rechnung der Eigenthümer betriebene Lokalbahnen 205 Millionen, Privatbahnen im Privatbetrieb 1 606 Millionen.) Das gesammte aufgebrachte Anlagekapital der österreichischen Eisenbahnen umfasst sonach den Betrag von 2,9 Milliarden Gulden. Das aufgebrachte Anlagekapital der Privatbahnen sowie der vom Staate auf Rechnung der Eigenthümer betriebenen Lokalbahnen gliedert sich folgendermaassen:

	Millionen Gulden
Stammaktien	431,55
Prioritätsaktien	38,35
Prioritätsobligationen	1 282,65
Zuschüsse aller Art	1,34
sonst beschafft	57,59
im ganzen	1 811,48

Das verwendete Anlagekapital der Privatbahnen gliedert sich in folgender Weise: Bau und Einrichtung der Bahn sowie Beschaffung der Fahrbetriebsmittel 1,35 Milliarden Gulden, Kursverlust bei Beschaffung des Kapitals 359,7 Millionen Gulden, sonstige Auslagen 21,29 Millionen Gulden. Im Vergleiche zum vorhergehenden Jahre weist das aufgebrachte Anlagekapital eine Zunahme um 1,99 % und das verwendete um 2,64 % auf.

Die Länge der Bahnen, welche eine Staatsgarantie geniessen, beläuft sich auf 3 631 km (hiervon 891 km im Staatsbetriebe). Denselben ist ein Nettoerträgniss von 6 724 509 fl. Silber und 2 401 242 fl. Noten bezw. ein Bruttoerträgniss von 19 629 039 fl. Noten gewährleistet. Bis Ende des Jahres 1899 wurden Vorschüsse von 37 576 851 fl. Silber und 33 905 982 fl. Noten in Anspruch genommen.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel erfuhr auch im Gegenstandsjahre eine nicht unbeträchtliche Steigerung; dieselbe stellte sich gegenüber der prozentuellen Zunahme der Betriebslänge sämmtlicher Eisenbahnen um 3,71 %, bei den Lokomotiven auf 6,31 %, den Personenwagen auf 2,93 % und den Lastwagen auf 4,29 %. Im ganzen waren vorhanden: Lokomotiven 5 153 Stück (hierunter bei den im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen 2 513 Stück), Personenwagen 11 165 (5 688) Stück und Lastwagen 113 100 (43 663) Stück.

Die Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel betrugen mit Ende des Gegenstandsjahres 409 Millionen Gulden (bei den Eisenbahnen im Staatsbetriebe 187 Millionen Gulden); hiervon entfallen 38,9 % auf Lokomotiven, 14,1 % auf Personenwagen, 46,4 % auf Lastwagen und der Rest auf Postwagen und Schneepflüge. Im Vergleiche zum Vorjahre erfuhren die angegebenen Gesammtkosten eine Steigerung um 5,8 %. Die während des Jahres 1899 aufgewendeten Kosten für die Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel stellten sich auf 19 Millionen Gulden, das ist gegen 1898 mehr um 4,8 %.

Die beträchtliche Steigerung, welche der Personenverkehr auch im Vorjahre aufzuweisen hatte, machte im Gegenstandsjahre weitere Fortschritte. Es wurden insgesammt 142 Millionen Personen befördert, von welcher Anzahl 68 Millionen auf die im Staatsbetriebe stehenden Bahnen entfallen. Personenkilometer wurden überhaupt 4 893 Millionen und für 1 km Betriebslänge 269 219 gefahren.

Die Zunahme des Personenverkehres im Gegenstandsjahre gegenüber dem Jahre 1898 betrug für sämmtliche Eisenbahnen 12,85 % (und zwar Staatsbetrieb einschliesslich der Wiener Stadtbahn 22,53 %, Privatbetrieb 5,17 %), das ist für 1 km Betriebslänge 7,91 % (Staatsbetrieb 14,79 %, Privatbetrieb 3,35 %). Die Anzahl der gefahrenen Personenkilometer stieg um 10,22 %. Die besondere Bedeutung, welche die III. Wagenklasse für den Verkehr besitzt, kommt durch nachstehende Angaben zum Ausdruck; es entfallen nämlich von der Gesammtzahl der beförderten Personen auf die I. Wagenklasse 0,84 %, auf die II. Klasse 6,78 %, auf die III. Klasse 89,55 %, auf die IV. Klasse (nur bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec bestehend) 0,08 % und auf Militärpersonen 2,75 %. Von sämmtlichen Reisenden (ohne Militärpersonen) benutzten 4,4 % Schnellzüge und 95,6 % Personen- und gemischte Züge.

Was den Güterverkehr betrifft, so erfuhr die Anzahl der beförderten Güter und der geförderten Tonnenkilometer eine Steigerung, während sich bei der Berechnung dieser Leistungen auf das Kilometer Betriebslänge im Vergleiche zum Vorjahre eine Abnahme ergibt. Im ganzen wurden 114 Millionen Tonnen (hierunter Staatsbetrieb 38 Millionen) befördert; gegenüber dem Jahre 1898 ergibt dies eine Zunahme um 3,18 % (Staatsbetrieb 1,31 %). Von dieser Frachtmenge wurden im Jahre 1899 10 677 Millionen Tonnenkilometer, das ist gegen 1898 mehr um 2,17 %, zurückgelegt. Auf das Kilometer Betriebslänge entfallen 6 248 t beförderte Güter und 582 659 geförderte Tonnenkilometer, das ist um 1,12 % bezw. 2,10 % weniger als im Vorjahre.

Die Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen betrugen im Jahre 1899 im ganzen 296 Millionen Gulden und für das Kilometer Betriebslänge 16 193 fl. (Staatsbetrieb 120 Millionen bezw. 11 517 fl.). Von den Betriebseinnahmen entfallen auf den Güterverkehr 73,23 %, auf den Personenverkehr 24,45 %.

Die Betriebsausgaben beliefen sich im ganzen auf 193 Millionen Gulden, von welchem Betrage auf die im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen 89 Millionen Gulden entfielen. Gegenüber dem Vorjahre erfuhren die gesammten Betriebseinnahmen eine Steigerung um 3,13 % und die Betriebsausgaben eine solche um 8,09 %.

Der Betriebs-Reinertrag sämmtlicher Bahnen bezifferte sich im Jahre 1899 auf 104 Millionen Gulden gegen 109 Millionen Gulden im Vorjahre, somit für das Kilometer Betriebslänge auf 5 681 fl. gegen 6 224 fl. im Jahre 1898; derselbe entspricht einer durchschnittlichen Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals von 3,51 % gegen 3,79 % im Jahre 1898.

Die Gesammtzahl der im Gegenstandsjahre vorgekommenen Unfälle stellte sich auf 2 015, darunter 608 Entgleisungen und 318 Zusammenstösse und Streifungen. Die Gesammtzahl der bei sämmtlichen Unfällen, sowohl unverschuldet als auch infolge eigener Schuld verunglückten Reisenden belief sich auf 215, von welchen 15 Personen getödtet wurden. Auf je eine Million Reisende entfielen 1,51 Verunglückungen und auf je eine Million Personenkilometer 0,04 verunglückte Reisende.

Der Personalstand bei sämmtlichen Eisenbahnen betrug 91 172 Personen, und zwar waren angestellt 17 699 Beamte, 11 172 Unterbeamte, 1 966 weibliche Bedienstete und 60 335

Diener, ferner waren im Jahresdurchschnitte 101 657 Arbeiter im Taglohne beschäftigt. An Besoldungen, Löhnen und sonstigen Bezügen wurden mehr als 107 Millionen Gulden ausbezahlt. Während die gesammte Betriebslänge der österreichischen Eisenbahnen von 1898 auf 1899 um 3,71 % zugenommen hat, betrug die Steigerung im Personalstande 7,16 % und in den Bezügen des Personals 8,41 %. An Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal bestanden 25 Pensions-, 22 Kranken- und 26 sonstige Humanitätskassen, welche zusammen ein Vermögen von 63 Millionen Gulden besassen; gegenüber dem Vorjahre erfuhr das Vermögen der Pensionskassen eine Steigerung um 4,10 %, dasjenige der Krankenkassen um 3,65 % und das der sonstigen Humanitätskassen um 0,08 %. Während des Gegenstandsjahres standen 6 792 Angestellte und 7 282 Wittwen im Genusse einer Pension oder Provision und 4 926 Kinder im Genusse von Erziehungsbeiträgen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die Rechtsgültigkeit der Verkehrsordnung. Wir werden von sehr geschätzter Seite darauf aufmerksam gemacht, dass Herr Professor Laband zu Strassburg, dessen Anschauungen über den Rechtsbestand der Verkehrsordnung in Nr. 101 Jahrg. 1900 und Nr. 5 d. Ztg. eine, wie wir glauben, durchschlagende Widerlegung gefunden haben, früherhin selbst die Ansicht vertreten hat, dass der Eisenbahn-Verkehrsordnung durch die neue deutsche Handelsgesetzgebung der Charakter einer Rechtsordnung zu theil geworden ist. In Nr. 20 der „Deutschen Juristen-Zeitung" wird auf S. 395 in dem vom Professor Laband gegengezeichneten Aufsatze „Die Bedeutung des neuen Handelsgesetzbuchs für das öffentliche Recht" ausdrücklich gesagt: „Durch § 454 des neuen Handelsgesetzbuchs ist der Verkehrsordnung der Charakter einer Rechtsordnung beigelegt worden; sie kommt zur Anwendung nicht kraft des Vertragswillens der Kontrahenten, sondern kraft gesetzlicher Anordnung. Ihre Auslegung unterliegt daher in Zukunft der Revision. Durch § 471 ist der wichtige Grundsatz ausgesprochen, dass Vereinbarungen, die mit den Vorschriften der Verkehrsordnung im Widerspruche stehen, nichtig sind, während sie bislang nur auf seiten des Beamten, der sie abgeschlossen, pflichtwidrig waren. Auch für den Personenverkehr, über welchen das jetzige Handelsgesetzbuch gar keine Bestimmung enthält, hat die Verkehrsordnung durch § 472 die Bedeutung einer Rechtsordnung erlangt."

— Die Verhandlungen über den Etat der Reichsbahnen wurden am 22. d. Mts. in der Budgetkommission des Reichstages fortgesetzt. Zunächst kam die Kohlenfrage zur Sprache, wobei regierungsseitig mitgetheilt wurde, dass die früher über Kohlenlieferung abgeschlossenen Verträge kürzlich gekündigt worden sind, da es gelungen sei, auf drei weitere Jahre Lieferungsverträge mit der Firma de Wendel und der Saarbrücker Bergwerksdirektion abzuschliessen. Beide Lieferanten deckten jedoch noch nicht den ganzen Bedarf, den Rest wolle man durch Submission beschaffen. Der Preis, den die Reichseisenbahnverwaltung für Kohlen zahle, sei nicht höher als der von den preussischen Bahnen gezahlte. Dann wurde Auskunft darüber verlangt und gegeben, warum die Verwaltung auch Steinkohlenbriketts brauche. Bekanntlich sind diese für die sog. Reservebestände erforderlich, da sich Briketts sehr viel besser lagern und dabei weniger an Heizkraft verlieren, als Steinkohlen. Dann kam zur Sprache, dass die Reichseisenbahnverwaltung in den Zeiten der sog. Kohlennoth ausnahmsweise in kleinen Mengen englische Kohlen habe verwenden müssen, die sich allerdings schlecht bewährt hätten. Dann wurde wieder über Ausnahmetarife geredet und wiederholt regierungsseitig erklärt, dass Ausnahmetarife nur für Oberschlesien nach Oesterreich und für die Ruhrkohlen nach Holland eingeführt wären. Auf diese Tarife könne man der geographischen Lage wegen nicht verzichten. Von verschiedenen Seiten wurde angeregt, in grösseren Mengen die billigere und bessere Ruhrkohle statt der Saarkohle zu verwenden, obgleich jene ja höhere Fracht kostet und die Reichsbahnen ihrer geographischen Lage nach naturgemäss auf die Saarkohlen angewiesen sind. Nachdem der Abg. Schlumberger (Mülhausen) erklärt hatte, dass Ruhrkohlen erheblich leistungsfähiger als Saarkohlen seien, so dass 3 t Ruhrkohlen auf dem Tender dasselbe leisteten, wie 4 t Saarkohlen, wie der Kesselrevisionsverein Mülhausen auf Grund zahlreicher Erfahrungen festgestellt habe, und er sich dafür ausgesprochen hatte, bei der fraglichen Position einen Abstrich zu machen, um die Verwaltung zu umfangreicheren Versuchen mit Ruhrkohlen zu veranlassen, wurde einem vom Abg. Müller-Sagan gestellten Antrag gemäss beschlossen, bei dieser Position 500 000 M. abzusetzen. Dann erfolgten noch Anfragen über Verwendung von Spiritusglühlicht, mit dem die Versuche noch fortgesetzt werden, und über die Verwendung von Schwellenholz, die vom Regierungstisch dahin beantwortet wurden, dass man bei den Reichsbahnen Eichenschwellen, getränkte Buchenschwellen und in geringem Umfang Eisenschwellen, dagegen Quebrachoholzschwellen gar nicht verwende. Die Berathung soll am Donnerstag, den 24. d. Mts., fortgesetzt werden.

— Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft. Die Einnahmen im Monat Dezember v. J. stellen sich auf 107 778 000 M. und übertreffen die vorjährige Zahl um 3 446 000 M. Der Personenverkehr brachte 28 691 000 (+ 2 003 000) M., der Güterverkehr 71 788 000 (+ 1 683 000) M. und aus sonstigen Quellen flossen 7 299 000 (— 240 000) M. Die Gesammteinnahme seit dem 1. April v. J. stellt sich auf 1 076 048 000 M. und ist um 61 784 000 M. höher als im Vorjahre. Der Personenverkehr ergab ein Mehr von 23 879 000 M., der Güterverkehr ein solches von 39 785 000 M., aus sonstigen Quellen flossen 880 000 M. weniger als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— Verhütung der durch Funkenauswurf hervorgerufenen Waldbrände. Der preussische Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten hat aus Anlass der zahlreichen und ausgedehnten Waldbrände, von denen im Frühjahr v. J. die Staatsforstreviere heimgesucht worden sind, die folgenden von ihm für zweckmässig erachteten Maassnahmen zur Beschränkung der durch den Funkenauswurf der Lokomotiven hervorgerufenen Waldbrände bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten in Anregung gebracht: 1. Auf den zur landwirthschaftlichen Nutzung verpachteten Sicherheitsstreifen sind nur Hackfrüchte zu bauen, oder aber das Getreide vor der Reife zu ernten. 2. Herstellung der Schutzstreifen in grösserer Breite als bisher meist üblich und Trennung derselben durch gehörig breite Gräben von dem Waldkörper. 3. Die zur Wundhaltung der Sicherheitsstreifen erforderlichen Arbeiten sind Anfang März, sobald die Witterung solche gestattet, auszuführen und erforderlichen Falles im Laufe des Sommers zu wiederholen. 4. Auch der Boden der mit Laubholz bepflanzten Sicherheitsstreifen ist von feuerfangendem Bodenüberzug thunlichst frei und wenigstens in breiteren Querstreifen wund zu halten. 5. Bei höheren Dammschüttungen wie überhaupt an gefährdeten Stellen sind im Bestande parallel mit den Schutzstreifen und in Entfernungen von diesen bis etwa 40 m Sicherheitsgräben zu ziehen, die mit den Sicherheitsstreifen durch Quergräben in etwa gleicher Entfernung zu verbinden sind. Innerhalb dieser Sicherheitsgräben ist der Bodenüberzug im Bestande zu beseitigen. 6. Während andauernder Trockenheit ist ein ausgedehnter Patrouillendienst der Bahnwärter, die dann stets eine Schaufel bei sich zu führen haben, einzurichten, auch sind längs der Eisenbahnen ausser den Bahnwärtern zu solchen Zeiten Brandwachen aufzustellen. 7. Die in der Nähe feuergefährdeter Waldungen belegenen Bahnwärterhäuser sind mit den nächsten Bahnstationen und vielleicht auch Forsthäusern telephonisch zu verbinden. Beim Ausbruch eines durch den Eisenbahnbetrieb entstandenen Waldbrandes sind der zuständige Oberförster und Förster seitens der Eisenbahnverwaltung telegraphisch zu benachrichtigen. 8. Dem Zugpersonal ist alljährlich einzuschärfen, dass, soweit es sich irgend ermöglichen lässt, während anhaltender Dürre innerhalb feuergefährdeter Waldtheile, die durch Warnungstafeln oder durch weissen Oelfarbenanstrich der Telegraphenstangen kenntlich zu machen sind, keine Kohlen aufzuschütten sind, das Feuer nicht zu schüren ist, die Aschkasten nicht zu öffnen sind und bei Steigungen und Kurven thunlichst langsam zu fahren ist. — Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen veranlasst, sich binnen acht Wochen über die Zweckmässigkeit und Durchführbarkeit dieser Vorschläge zu äussern und zu berichten, welche Anordnungen ihrerseits in dieser Hinsicht bereits getroffen sind. Ausserdem soll mitgetheilt werden, welche Breite den Schutzstreifen bisher gegeben worden ist, und ob eine Verbreiterung für nothwendig und ohne erhebliche Kosten ausführbar gehalten wird.

— Ueber die elektrische Schwebebahn in Barmen-Elberfeld hat sich der Kaiser neuerdings den „Berl. N. N." zufolge nochmals anerkennend ausgesprochen. Oberbürgermeister Funck hatte eine Einladung zur Theilnahme an den Krönungs- und Ordensfestlichkeiten in Berlin erhalten. Bei seiner An-

wesenheit daselbst wurde er vom Kaiser angesprochen, der nach einem dankenden Hinweis auf den glänzenden Empfang im Wupperthale der Hoffnung Ausdruck gab, dass die Schwebebahn sich nicht nur in Elberfeld-Barmen bewähren, sondern demnächst auch weitere Verbreitung finden und auf den Verkehr förderlich einwirken möge, zumal in Grossstädten, deren Strassenverkehr für Strassenbahnen in Schienenhöhe immer störender sich entwickle.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der königlichen Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. Mts. in 12 Arbeitstagen 189 428 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 786 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden gegen 174 450 und auf den Arbeitstag 15 170 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 11½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 616 und im ganzen 14 978 Doppelwagen oder 8,6 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk beträgt der Versand von Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. Januar 1901 27 985 Doppelwagen gegen 27 118, in Oberschlesien 72 757 Doppelwagen gegen 65 975 und in den drei Bezirken zusammen 290 170 gegen 267 543 Doppelwagen und war demnach im Saarbezirk 867 Doppelwagen oder 3,2 %, in Oberschlesien 6 782 Doppelwagen oder 10,3 % und in den drei Bezirken zusammen 22 627 Doppelwagen oder 8,5 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

— **Eissprengungen an der Eisenbahnbrücke über die Weser bei Rehme.** Vor einigen Tagen ist der „Weser-Ztg." zufolge auf Ersuchen der Eisenbahn-Betriebsinspektion Minden mit Genehmigung des Generalkommandos des 10. Armeekorps vom 10. hannoverschen Pionierbataillon ein Eissprengkommando von zwei Unteroffizieren und 15 Mann unter Leutnant Kunze nach der Eisenbahnbrücke, die bei Rehme über die Weser führt, abgegangen. Die Brücke war durch eine Eisversetzung, welche sich wie ein Wehr vor die eine Brückenspannung gelegt hatte, schwer bedroht, da die über das Eis mit furchtbarer Gewalt hinwegschiessenden Wassermassen die Pfeiler zu unterspülen drohten. Die grösste Gefahr war Abends beseitigt. Dadurch haben die Pioniere aber auch die am Ufer aufgestauten Eismassen beseitigt, welche den Strom derart einengten, dass obige Gefahr aufs neue entstehen konnte.

— **In Bezug auf die Verhandlungen, die über ein süddeutsches Eisenbahnabkommen stattgefunden haben sollen**, schreibt die badische halbamtliche „Südd. Reichskorr.": Nicht über eine Eisenbahngemeinschaft haben Verhandlungen stattgefunden, sondern über eine einheitliche Herabsetzung und Vereinfachung der Personentarife. Auch diese Verhandlungen sind zur Zeit ins Stocken gerathen, einerseits weil die gegenwärtigen finanziellen Verhältnisse es nicht sehr verlockend erscheinen lassen, auch nur momentan mit einem Ausfall von Millionen rechnen zu müssen, andererseits wegen des im württembergischen Ministerium eingetretenen Wechsels, da doch der neue Minister erst die Zeit haben muss, sich über den Stand der Angelegenheit zu unterrichten. Eine solche einheitliche Regelung der Personentarife wäre aber himmelweit entfernt von einer Eisenbahngemeinschaft im Sinne der preussisch-hessischen, die eine vollständige Betriebsgemeinschaft unter preussischer Leitung darstellt. An eine Gemeinsamkeit des Betriebes der süddeutschen Staatseisenbahnen ist noch niemals gedacht worden.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Dezember 1900 sind bei einer Bahnlänge von 5 784 (1899: 5 640) km 2 126 285 Personen und 1 303 328 t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 2 826 062 M., aus dem Güterverkehr 7 896 195 M., aus dem Gepäckverkehr 167 723 M. und aus dem Thiertransport 188 025 M., zusammen 11 078 005 M. gegenüber 10 721 007 M. im Dezember 1899. Vom 1. Januar bis 31. Dezember beziffert sich die Gesammteinnahme auf 156 885 200 M., d. i. mehr gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres um 9 399 228 M.

— Aus dem Entwurf des **Etats der württembergischen Eisenbahnverwaltung** für 1901 und 1902 (s. Nr. 6 S. 86 d. Ztg.) ist noch folgendes anzuführen: Im Laufe der Finanzperiode 1901—1902 werden für den Personen- und Güterverkehr nach vorläufiger Annahme zugehen: die vollspurigen Nebenbahnen Münsingen-Schelklingen mit 23,72 km, Freudenstadt-Klosterreichenbach mit 11,86 km, die Haupteisenbahn Friedrichshafen-Landesgrenze (Baden) mit 6,43 km, die vollspurige Nebeneisenbahn Süssen-Weissenstein mit 10,43 km, die schmalspurige Nebenbahn Güglingen-Leonbronn mit 8,54 km und die schmalspurige Nebenbahn Geislingen-Wiesensteig mit 21,27 km.

An die Stelle der seitherigen Amtsbezeichnung „Technische Expeditoren" für diejenigen angestellten Beamten, welche auf Grund bestandener Prüfung die Bezeichnung „Regierungsbaumeister" erhalten haben, soll die Amtsbezeichnung „Etatsmässiger Regierungsbaumeister" treten, die damalige besondere Titulatur der höheren geprüften technischen Beamten der Verkehrsanstalten (Abtheilungsingeniöre, Maschineningeniöre usw.) aber nicht geändert werden.

An Kosten erheblicher Ergänzungen sind vorgesehen für jedes der beiden Etatsjahre 1 150 000 M., und zwar für die Fortsetzung des Gleisumbaues auf der Hauptbahn für beide Etatsjahre zusammen 420 000 M., für Brückenverstärkungen 500 000 M., Centralweichenanlagen und elektrische Streckenblockirung, Ausstattung der Stationen mit Ausfahrtssignalen und Ausfahrtsvorsignalen, Vervollständigung bezw. Verbesserung älterer Centralweichenanlagen (Fortsetzung) 500 000 M., Anlagen zur Reinigung des Lokomotivspeisewassers (Fortsetzung) 100 000 M., Beseitigung schienengleicher Wegeübergänge (Fortsetzung) 80 000 M., Einrichtung elektrischer Beleuchtung auf dem Bahnhof Esslingen 50 000 M., ferner für Gleisvermehrungen und -Umbauten in Stuttgart (Hauptbahnhof, Nordbahnhof, Westbahnhof) 120 000 M., Gleisumbauten und -Erweiterungen auf den Bahnhöfen Crailsheim und Eutingen 135 000 M., Verlängerung der Kreuzungsgleise in Gündringen, Thalhausen, Möhringen 127 600 M. usw., für unvorhergesehene Bedürfnisse 227 400 M.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Dezember 1900 wurden bei einer Bahnlänge von 1 840,48 (im Vorjahr 1 810,87) km befördert 2 389 995 (2 290 219) Personen und 599 233 (552 959) t Güter. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 406 000 (1 301 609) M., aus dem Güterverkehr 2 343 000 (2 183 738) M., aus sonstigen Quellen 343 000 (362 400) M., im ganzen 4 092 000 (3 847 747) M. Vom 1. April bis letzten Dezember 1900 betrugen die Einnahmen 43 755 000 M., gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 42 120 489 M. mehr 1 634 511 M.

— **Einnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Die Gesammteinnahmen im Jahre 1900 betrugen 137 351 303 (+ 7 042 091) Mark. Davon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 40 532 626 (+ 1 258 220) M., auf den Güterverkehr 79 786 873 (+ 3 178 675) M. und auf sonstige Einnahmen 17 031 804 (+ 2 605 196) Mark.

— **Die Einnahmen der badischen Bahnen** betrugen im Dezember 1900 nach provisorischer Feststellung aus dem Personenverkehre 1 522 720 M. (gegen die provisorischen Einnahmen des Jahres 1899 + 159 290 M.), aus dem Güterverkehre 3 240 250 (+ 237 770) M., aus sonstigen Quellen 404 140 (— 23 990) M., zusammen 5 167 110 (+ 373 070) M. Vom 1. Januar bis Ende Dezember 1900 wurden insgesammt 74 869 740 (+ 5 463 400) M. vereinnahmt.

— **Brand des Eisenbahndirektionsgebäudes in Danzig.** Am 22. d. Mts., Abends gegen ¾8 Uhr, brach im Dachgeschoss des Geschäftsgebäudes der königlichen Eisenbahndirektion zu Danzig ein grösseres Feuer aus, das in kurzer Zeit den Dachstuhl der beiden Vorderflügel und einen Theil des Dachstuhles des rechten Seitenflügels vollständig zerstörte. Das Feuer wurde zuerst von Vorübergehenden bemerkt, welche sofort die im Untergeschoss des Gebäudes wohnenden Beamten verständigten, worauf dann alsbald die von mehreren Seiten herbeigerufene Feuerwehr mit mehreren Dampfspritzen erschien. Da der Herd des Brandes (rechter Vordergiebel) sehr hoch lag und Mangel an Wasser war, so gestalteten sich die Löscharbeiten zunächst sehr schwierig, denn in den auf jenem Theile des Bodens lagernden zurückgelegten Akten, Belägen und Zeichnungen usw. fand das Feuer überreiche Nahrung. Es herrschte ausserdem ein sehr starker Nordwestwind. Immer mehr griff das Feuer um sich und drohte auf die unteren Stockwerke sich zu erstrecken. Um die in den Büros des oberen Stockwerkes befindlichen Sachen und Akten sowie das Material der Plankammer in Sicherheit zu bringen, rückte Militär in grosser Zahl an. Mehrere höhere Beamte und eine grosse Anzahl von Bürobeamten hatten sich gleichfalls an ihrer Arbeitsstätte eingefunden, um entsprechende Anordnungen zu treffen und sich, soweit möglich, an der Bergung der Akten usw. zu betheiligen. Erst gegen 10 Uhr war die Macht des Feuers gebrochen und auch die Gefahr von den stark bedrohten Nachbarhäusern abgewendet. Die Aufräumungsarbeiten dauerten noch über den folgenden Tag hinaus. Bei den letzteren ereignete sich ein höchst bedauerlicher Unfall, indem zwei Feuerwehrleute durch das Umstürzen eines Schornsteines unter dessen Trümmern begraben wurden. Während der eine sofort todt war, verstarb der andere kurze Zeit darauf

an den Folgen der erlittenen schweren Verletzungen. Ueber die Entstehungsursache des Feuers ist näheres bisher nicht bekannt geworden, da beim Anrücken der Feuerwehr bereits der ganze unter dem Dachstuhl befindliche Boden der beiden Vorderflügel des Gebäudes in Flammen stand, somit der Herd des Feuers nicht entdeckt werden konnte. Derjenige Theil des Gebäudes in den beiden oberen Stockwerken, welcher durch das Feuer nicht gelitten hat, ist durch die grossen Wassermassen so stark in Mitleidenschaft gezogen worden, dass ein grosser Theil der Büroräume für längere Zeit nicht benutzt werden kann. Zu diesem Zwecke ist bereits ein Theil der Beamten (technisches Büro) bis auf weiteres in dem bisherigen provisorischen Empfangsgebäude untergebracht worden.

— **Kaisersgeburtstagsfeier der Eisenbahnbeamten und -Arbeiter in Essen.** Eine erhebende Kaisersgeburtstagsfeier fand in Essen am 19. d. Mts. Abends im grossen Saale des „Stadtgartens" unter den Eisenbahnbeamten und -Arbeitern statt. Ueber 1000 Beamte und Arbeiter aller Dienstzweige vereinigten sich, um Kaisers Geburtstag festlich zu begehen. Der Präsident Becher und zahlreiche höhere Beamte der Eisenbahndirektion und der Inspektionen waren ebenfalls erschienen und folgten mit regem Interesse den Vorträgen und Aufführungen der mitwirkenden Beamten. Der grosse Saal war durch reichen Flaggenschmuck und Tannengrün der Feier entsprechend würdig ausgestattet. Nachdem die Schütte'sche Musikkapelle den Marsch „Kaiser Wilhelm II." von Baselt und die Ouvertüre „Das deutsche Vaterland" von Kreutzer der Festversammlung meisterhaft zu Gehör gebracht hatte, leitete ein Beamter des Hauptbahnhofes den Festkommers durch einen schwunghaft vorgetragenen Prolog ein. Hieran anknüpfend brachte der aus Beamten der Station Essen (H.-B.) bestehende Gesangverein unter Leitung des Stationsdiätars Wieber das markig erklingende Lied „Heil dem Kaiser" von Nawrocki und das „Bundeslied" von Mozart in wirkungsvoller Weise und mit tiefer Empfindung zum Vortrage. Nach diesen Liederspenden hielt Rechnungsrath Rosenkötter die dem 200 jährigen Bestehen des Königsreichs Preussen und unserem Kaiser geweihte Festrede. Tausendfältiger Jubel durchbrauste den Saal, als das Hoch auf den Landesherrn erklang. Noch während des Gesanges der Kaiserhymne öffnete sich der Vorhang und ein farbenprächtiges und zugleich sinniges Bild leuchtete auf der Bühne auf. Es ist die „Huldigung der Eisenbahner" an der Büste des Kaisers und Königs. Wir sehen hier Beamte und Arbeiter aller Dienstzweige in patriotischer Begeisterung zu ihrem Kaiser aufblicken und ihren Huldigungsgruss darbringen. Chorgesänge, vaterländische und Eisenbahnlieder erklangen und wechselten in rascher Folge mit den gediegenen Solovorträgen geschätzter Dilettanten. Inzwischen waren die Vorbereitungen für die folgenden lebenden Bilder „Aus Deutschlands grosser Zeit" getroffen worden. Die Erhebung des deutschen Volkes im Jahre 1870, das Leben im Kriege und im Biwack sowie die glückliche Heimkehr der siegreichen Kämpfer rissen zu heller Begeisterung hin. Den Höhepunkt dieser überaus interessanten und erhebenden Darbietungen bildete als Schluss das „Erwachen des alten Barbarossa" im Kyffhäuser und die Uebertragung der Kaiserkrone an den Begründer des neuen Deutschen Reiches: Kaiser Wilhelm.

Die Durchführung des Festes im ganzen sowie die Stellung der lebenden Bilder lag in den Händen des Eisenbahnsekretärs Schulze, der sich mit grossem Geschick dieser Aufgaben entledigt hatte. Wohlverdienter, rauschender Beifall begleitete infolge dessen auch überall die packenden Darstellungen aus unserem ruhmreichsten Kriege. Die Feier muss als überaus gelungen bezeichnet werden; sie hat wieder einmal die treue und begeisterte Vaterlandsliebe der Eisenbahner bewiesen.

— **Der Jahresbericht des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats** spricht sich über die Eisenbahnleistungen des verflossenen Jahres folgendermaassen aus: Was die Wagengestellung im verflossenen Jahre anlangt, so zollt das Syndikat der Eisenbahnverwaltung gern Anerkennung, dass sie es ermöglicht hat, den an sie gestellten aussergewöhnlich hohen Anforderungen in einem Maasse zu genügen, das alle Erwartungen übertroffen hat. Der in den Vorjahren während des Herbstes regelmässig wiederkehrende Wagenmangel ist im abgelaufenen Jahre erfreulicherweise in erträglichen Grenzen geblieben, wie die täglichen Wagengestellungsziffern ausweisen. Weiter heisst es dort: Die Verschiffungen auf dem Rhein sind bis zum Herbst durch gute Wasserstandsverhältnisse begünstigt worden. Von dieser Zeit an dagegen ist der Wasserstand andauernd nur wenig befriedigend gewesen und ging im November soweit zurück, dass die Schifffahrt für längere Zeit überhaupt eingestellt werden musste. Der Dezember hat darin nur eine kleine Unterbrechung gebracht. Die Gesammtausfuhr von Kohlen und Koks zu den Rheinhäfen betrug im Jahre 1900 8242139 t gegen 7172833 t im Jahre 1899 und ist mithin um 1069306 t = 14,91 % gestiegen. Entsprechend den Mehranforderungen in unserem engeren Absatzgebiet haben wir uns an der Peripherie desselben, soviel uns dies die bestehenden Verträge erlaubten, Zurückhaltung auferlegt, obgleich wir damit der englischen Konkurrenz die Thür öffneten. Es ist nach Hamburg die Einfuhr englischer Kohlen und Koks von 2420150 t im Jahre 1899 auf 3019400 t im Jahre 1900, mithin um 599250 t = 24,76 % gestiegen, während die Einfuhr westfälischer Kohlen und Koks etwas zurückgegangen ist, nämlich im Jahre 1900 1598200 t gegen 1645800 t im Jahre 1899, also 47600 t = 2,95 %. Zum Schlusse möchte der Vorstand sich des Hinweises nicht enthalten, dass durch das Einbringen der Kanalvorlage im preussischen Landtag, deren Annahme wohl zu erwarten sein dürfte, die seitens des Syndikats bereits früher wiederholt betonte nothwendige Ergänzung unseres Eisenbahnnetzes durch Kanäle ihrer Verwirklichung nunmehr entgegenzugehen scheint.

— **Personalnachrichten.** Bürovorsteher Iblitz †. Am 17. d. Mts. verstarb in Berlin nach längerer Krankheit der Vorsteher des Büros des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Heinrich Iblitz. Er stand seit 12. Mai 1861, also seit beinahe 40 Jahren, im Dienste des Vereins. Seine Thätigkeit erstreckte sich auf fast alle Zweige; insbesondere bearbeitete er die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen, er leitete die Geschäfte der Generalsaldirungsstelle, jetzigen Abrechnungsstelle des Vereins sowie des Vereinsbüros und der mit ihm verbundenen Expedition dieser Zeitung. In früheren Zeiten nahm er auch an den Hauptversammlungen des Vereins und einiger Auschüsse als Protokollführer theil. Der Verstorbene zeichnete sich durch sein schlichtes und aufrichtiges Wesen, durch Treue und Zuverlässigkeit des Charakters und durch Tüchtigkeit und Sorgfalt in der Arbeit aus. In allen Eisenbahnkreisen, in denen er bekannt war, wird ihm ein treues Andenken bewahrt werden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Vorlagen an den Reichsrath.** Dem Reichsrathe werden sofort nach der demnächst zu gewärtigenden Wiedereröffnung die meisten Vorlagen, die in der letzten Tagung unerledigt geblieben sind, unterbreitet werden. Unter den Vorlagen des Eisenbahnministeriums wird die grosse Investitionsvorlage, welche die Erbauung einer Reihe von Bahnen, darunter vor allem der zur Herstellung einer zweiten Bahnverbindung mit Triest gehörigen Linien sicherstellt, die wichtigste sein. An der Vorlage sind jene Aenderungen vorgenommen worden, welche sich durch die Verschiebung einzelner Bautermine ergeben, die dadurch nothwendig geworden ist, dass der ursprüngliche Gesetzentwurf vom Parlamente nicht erledigt wurde. Ferner wird die Vorlage über den Ausbau der bosnischen Bahnen auf Grund der hierüber von der österreichischen und ungarischen Regierung getroffenen Abmachungen im Parlamente eingebracht werden.

— **Bauart der Drahtleitungen bei Weichenverriegelungsanlagen.** Mit Rücksicht auf die Wahrnehmung, dass bei den Entwürfen von Weichenverriegelungsanlagen die gewählte Bauart der Verriegelungsvorrichtung häufig nicht im Einklange mit der Länge der Drahtleitung steht, wodurch die sichere Verriegelung der Weichen in Frage gestellt wird, hat das österreichische Eisenbahnministerium angeordnet, dass bei Verwendung von doppelten Stahldrahtzügen mit 4 mm Stärke für je 100 m Leitungslänge eine Drahtzugsbewegung von 100 mm, bei Verwendung von Stahldrahtzügen mit 5 mm Stärke für je 100 m Leitungslänge eine Drahtzugsbewegung von 75 mm für die thatsächliche Verriegelung aufgewendet werden muss. Dem hiernach ermittelten Verriegelungswege ist noch für den Leergang des Riegels das zur sicheren Entriegelung benöthigte Ausmaass zuzuschlagen, welches in der Regel nicht unter 100 mm angenommen werden soll. Werden in eine Drahtzugleitung die Weichenriegel für zwei Weichen eingeschaltet, so ist bei Ermittelung der Drahtzuglänge dem Abstande des Stellwerkes von der äussersten Weiche noch die Länge des Drahtzuges zwischen beiden Weichen zuzuschlagen. Die Weichenriegel dürfen nicht „aufschneidbar" eingerichtet sein.

— **Verladung von Fahrrädern.** Die Staatsbahndirektion Wien hat namens eines zur Berathung über die Einrichtung der Gepäck- (Dienst-) Wagen für die Beförderung unverpackter Fahrräder eingesetzten Ausschusses der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen Versuche mit verschiedenen Verladevorrichtungen unternommen und über das Ergebniss derselben einen Bericht verfasst, aus welchem nachstehendes zu entnehmen ist.

Nach den gemachten einjährigen Erfahrungen hat sich bei der versuchsweisen Verwendung der Ladevorrichtungen zur

Beförderung unverpackter Fahrräder von den verschiedenen zur Erprobung gelangten Systemen jenes von Gradlmiller als das dem Zwecke und den gestellten Anforderungen entsprechendste erwiesen. Dieses System, welches eine bedeutende Schonung der unverpackt aufgegebenen Fahrräder bei der Beförderung gewährleistet und an jeder Wand des Wagens angebracht werden kann, erfordert von allen Systemen den geringsten Zeitaufwand zur Verladung und Versicherung des Fahrrades sowie es auch die geringsten Anforderungen an die Geschicklichkeit des mit der Verladung und Versicherung des Fahrrades betrauten Bediensteten stellt; es hat jedoch mit allen anderen Systemen den Uebelstand schlechter Raumausnutzung gemein, so dass bei stärkerem Gepäckverkehr die Beigabe eines Gepäckbeiwagens zum Zuge um so öfter nothwendig wird, als einerseits bei lebhafterer Fahrradaufgabe die Ladevorrichtung wenig Raum zur Verladung der Gepäckstücke freilässt, andererseits bei Zuladung des Gepäcks in einem Wagen mit der Gradlmiller'schen Ladevorrichtung die Verladung der Räder sehr erschwert und zeitraubend wird. Von den versuchsweise mit der Gradlmiller'schen Ladevorrichtung ausgerüsteten und in Verwendung genommenen zwei Gepäckwagen und zwei Gepäckbeiwagen können in einem Gepäckwagen 14, in einem Gepäckbeiwagen 28 Fahrräder verladen werden. Die Verladung mehrerer Räder erfordert einen solchen Zeitaufwand, dass in Stationen und Haltestellen mit kurzen Aufenthalten diese nicht hinreichen. Den bei Verwendung der Gradlmiller'schen Ladevorrichtung sich ergebenden Nachtheilen in Bezug auf erhöhten Zeitaufwand bei der Verladung des Gepäcks und auf ungünstigere Raumausnutzung steht der Vortheil der gesicherten Verwahrung und Versendung der Fahrräder gegenüber und wird auch dieser Vortheil nur erreicht, wenn in den betreffenden Wagen ausschliesslich Fahrräder verladen werden.

— **Prüfung der körperlichen Tauglichkeit des im äusseren Dienste zu verwendenden Personals.** Ein aus Vertretern österreichischer und ungarischer Bahnen bestehender Ausschuss beschäftigt sich mit der Ausarbeitung einheitlicher Bestimmungen für den Vorgang zur Feststellung der körperlichen Tauglichkeit des im äusseren Dienste zu verwendenden Personals. Der Ausschuss hat bereits einen entsprechenden Entwurf ausgearbeitet, worin insbesondere die Prüfung des erforderlichen Seh- und Hörvermögens auf das eingehendste behandelt ist.

— **Haftung der Eisenbahnen für entsprechende Beheizung der Personenwagen.** In jüngster Zeit sind zwei interessante Klagen gegen österreichische Bahnverwaltungen anhängig gemacht worden. Es handelt sich in beiden Fällen um Ersatzansprüche von Reisenden, welche sich infolge Mangelhaftigkeit der Heizung in den von ihnen benutzten Wagen Erkältungen zugezogen haben. Während der eine der Kläger seinen Anspruch darauf stützt, dass er infolge Versagens der Heizungsvorrichtungen und der zu niedrigen Temperatur im Wagen krank geworden sei, macht der andere geltend, dass die Wagen überheizt waren und dass hierdurch seine Erkrankung veranlasst worden sei. Man darf in der That auf den Ausgang dieser Prozesse gespannt sein, da ein Obsiegen der Kläger bei der unbestrittenen Mangelhaftigkeit der bisher in Anwendung stehenden Heizungsvorrichtungen die Gefahr zahlloser weiterer Prozesse heraufbeschwören würde.

— **Zuckerausfuhr nach der Levante.** Dieser Tage hat, wie aus Triest gemeldet wird, der Verwaltungsrath des österreichischen Lloyd jene Begünstigungen festgestellt, welche derselbe im Sinne der bei der Berathung vom 21. Dezember v. J. gemachten Zusage der österreichischen Zuckerausfuhr nach der Levante über Triest zu gewähren bereit ist. Die zugestandene Tarifermässigung, welche, wie verlautet, 14 kr. für den Doppelcentner beträgt, dürfte genügend sein, um dem Weg über Triest den Wettbewerb gegenüber dem Donauwege zu ermöglichen.

— **Eisenbahndirektorenkonferenzen.** Der Vorsitz in denselben ist für die Dauer des laufenden Jahres an die Staatsbahndirektion Wien übergegangen. Der Vorsitz wechselt jährlich nach einer bestimmten Reihenfolge zwischen der Staatseisenbahnverwaltung, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn, österreichisch - ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und österreichischen Nordwestbahn.

— **Bosnisch-hercegovinische Staatsbahnen.** Im Jahre 1900 wurden auf denselben insgesammt 1 188 126 Personen und 835 588 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen 6 029 226 Kr. gegen 5 418 836 Kr. im Vorjahre (+ 610 390 Kr.).

— **Rückerstattung von Frachtübergebühren.** Seitens des ungarischen Handelsministers sind mehrfache Verfügungen zu dem Zwecke getroffen worden, um Klagen der Parteien über das Verfahren bei Rückerstattung von Frachtübergebühren abzuhelfen. So wurde die Direktion der ungarischen Staatsbahnen angewiesen, die bei der Ueberprüfung der Verrechnungen festgestellten Uebergebühren nicht wie bisher einmal, sondern dreimal monatlich den betreffenden Stationen behufs Verständigung der Parteien mitzutheilen. Es wurde weiterhin im Einverständnisse mit den österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnverwaltungen verfügt, dass sowohl die rückzuerstattenden Beträge, als auch die Frachtbelege der Parteien stets portofrei übermittelt werden. Ferner wurde veranlasst, dass jene Eisenbahnverwaltungen, welche Mitglieder des Postsparkassenverkehrs sind, die Rückerstattung von Uebergebühren im Wege von Anweisungen an die Postsparkasse leisten.

— **Betriebseinnahmen der ungarischen Bahnen.** Dieselben stellten sich im November v. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im November 1900 Kr.	gegen 1899 Kr.
ungarische Staatsbahnen	18 051 100	+ 379 152
Südbahngesellschaft (ungar. Linien)	1 505 494	+ 24 551
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	214 809	— 12 243
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	1 117 859	+ 17 983
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn	128 076	+ 29 708
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	89 700	+ 4 706
Hauptbahnen zusammen	21 107 038	+ 443 857
Lokalbahnen „	3 008 966	+ 25 370
insgesammt	24 116 004	+ 469 227

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im November 9 173,8 (+ 2,9) km und jene der Lokalbahnen 8 167,9 (+ 204,4) km, zusammen somit 17 341,7 (+ 207,3) km.

Seit Jahresbeginn (1900) beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 244 543 653 (+ 14 480 004) Kr. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 13 300 470 Kr. und auf die Lokalbahnen 1 179 534 Kr.

— **Personalnachrichten.** Am 20. d. Mts ist der dem Eisenbahnministerium zugetheilte Oberinspektor der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Herr Reghem gestorben.

Uebrige europäische Länder.

— **Lohnforderungen der dänischen Eisenbahnbediensteten.** Aus Kopenhagen wird der „Rh.-westf. Ztg." unterm 23. d. Mts. mitgetheilt, dass von den Eisenbahnbediensteten Dänemarks etwa 4000 wegen Nichtbewilligung verlangter Lohnerhöhung ihre Kündigung eingereicht haben.

— **Beschaffung von Fahrmaterial und Ausgestaltung von Bahnhöfen der belgischen Eisenbahnen.** Während in den letzten Jahren ausserordentlich stark über den Mangel an Fahrmaterial auf den belgischen Staatsbahnen geklagt wurde, ist man seit einiger Zeit zu der Ueberzeugung gekommen, dass die Missstände noch mehr aus dem Ungenügen der Bahnhöfe und Rangirgleise herrühren. Minister Libaert hat sich den dahingehenden fachmännischen Berichten angeschlossen; er genehmigt so viel als möglich alle ihm unterbreiteten Pläne zum Bahnhofsausbau und betreibt die schleunige Ausführung. Aber die Sparsamkeit, so schreibt die „Indépendance belge", ist während der Amtsführung des Ministers Vandenpeereboom so gross gewesen, dass es heute an allem fehlt. Um Abhilfe zu schaffen, ist eine allgemeine Aufzeichnung des vorhandenen Materials usw. angeordnet, und die Lieferanten sind zur schleunigen Lieferung der Bestellungen aufgefordert worden. Neue Zuschläge von Schienen, Schwellen usw. werden für Rechnung der Staatsbahnen demnächst erfolgen.

— **Lesens- und schreibensunkundige Eisenbahnarbeiter in Belgien.** Die liberale belgische Presse knüpft bittere Betrachtungen an die in Nr. 6 S. 89 d. Ztg. erwähnte Verfügung des Eisenbahnministers, welche den des Lesens und Schreibens unkundigen Eisenbahnarbeitern, die nicht fest angestellt sind, die Frist zur Erlernung des Lesens und Schreibens abermals um ein Jahr verlängert. „Die Wirkung des freien Unterrichts ist niemals besser illustrirt worden, als durch das ministerielle Rundschreiben," sagt die „Ind. belge". In Belgien herrscht kein staatlicher Schulzwang, sondern die Schule ist grösstentheils in den Händen der katholischen Geistlichkeit.

— **Ausländische Vertreter in schweizerischen Eisenbahnverwaltungen.** Mit der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz tritt auch die Frage auf, ob bei den Bundesbahnen eine ausländische Vertretung bleiben wird. Zum Bau der Gotthardbahn haben bekanntlich Deutschland und Italien aus wirthschaftlichen Rücksichten erhebliche Summen beigesteuert, die nicht verzinst werden. Nur wenn die Dividende der Gotthardbahn über 7 % beträgt, erhalten von dem Mehr die Subventionsstaaten einen gewissen Antheil. Das ist seit dem 20jährigen Betrieb der Gotthardbahn nur einige Male mit unbedeutenden Beträgen der Fall gewesen. Aber Deutschland und Italien haben im Verwaltungsrath der Gotthardbahn ihre Vertreter; ebenso ist Italien, das zum Bau des Simplontunnels beigesteuert hat, im Verwaltungsrath der Simplonbahn betheiligt. Nun hat der Stadtrath der Gemeinde Genua eine Eingabe an die italienische Regierung beschlossen, diese möge sich beim schweizerischen Bundesrath dahin verwenden, dass die italienischen Vertreter in den Verwaltungen der schweizerischen Bahnen auch nach der Verstaatlichung der letzteren ihre Stellung beibehalten können. Als Grund wird angeführt, das diese Vertreter die Interessen sowohl der italienischen Regierung als der Gemeinden, welche mit erheblichen Kapitalien zum Bau der Gotthard- und der Simplonbahn beitrugen, zu wahren haben. Dagegen wendet sich der Berner „Bund", in dessen Ausführungen sich die Ansichten des schweizerischen Bundesraths widerspiegeln dürften. Privatgesellschaften hätten, so führt das genannte Blatt aus, wohl auswärtigen Aktionären eine Vertretung im Verwaltungsrath einräumen können. Anders verhalte es sich mit den Staatsbahnen. Hier ständen alle Organe im Dienst des Bundes und ausländische Vertretungen seien schon durch die Natur der Sache ausgeschlossen. Der Staat habe die Verantwortlichkeit, und wenn italienische oder andere ausländische Interessen zu wahren seien, so geschehe dies auf dem Wege von Regierung zu Regierung.

— **Schweizerische Nebenbahnen.** Während die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung zunächst nur die fünf Hauptbahngesellschaften betrifft, hat der Bundesrath diejenigen Bahnen und Bahnstrecken bezeichnet, welche als Nebenbahnen zu betrachten sind und denen die im Gesetze vom 21. Dezember 1899 vorgesehenen Erleichterungen und Vergünstigungen hinsichtlich des Baues und Betriebes gewährt werden sollen. Innerhalb der gesetzlichen Frist sind nun gegen diesen Bundesrathsbeschluss von Kantonsregierungen und Gemeinden für folgende Bahnlinien Einsprüche erhoben worden: Palezieux-Lyss, Freiburg-Payerne-Yverdon, Herzogenbuchsee-Solothurn-Lyss, Brugg-Wohlen, Zofingen-Suhr-Aarau-Wettingen, Glarus-Linthal und Cadenazzo-Locarno. Die Bundesversammlung wird darüber zu entscheiden haben.

— **Drahtseilbahn von Meiringen auf den Hasliberg.** Der Bundesrath hat beantragt, dem von Herrn Jossi-Höslin in Meiringen gestellten Konzessionsgesuch zu entsprechen. Die Bahn soll den Dörfern Reuti und Golderen eine bequeme und leichte Verbindung mit dem 450 m tiefer gelegenen Amtssitz und Fremdenort Meiringen verschaffen und eine hervorragende Aussichts- und Fremdenbahn werden. Die Länge der Bahn wird 1 700 m, horizontal gemessen, betragen, die Steigung ist für die untere Partie zu 43,5 %, für die mittlere zu 23,8 % und für die obere zu 11,2 % angenommen. Die Spurweite ist 1 m. Die Gesammtkosten sind auf 580 000 Fr. veranschlagt. Für die einheimische Bevölkerung sind ermässigte Fahrpreise einzuführen.

— **Die direkte Bahn Bern-Neuenburg**, welche Mitte April oder spätestens am 1. Mai d. J. eröffnet werden soll, kürzt die Fahrt gegenüber der bisherigen Linie über Lyss-Biel bedeutend ab; bisher brauchten Schnellzüge 1½ Stunden, gewöhnliche Züge 2¼ Stunden; auf der neuen Strecke werden Schnellzüge 1 Stunde, gewöhnliche Züge 1½ Stunden Fahrzeit haben. Die Fahrpreise werden um etwa ein Drittel billiger.

— **Verbindung der Simplon- und Gotthardbahn.** Die italienische Regierung ertheilte dem Ingeniör Barbey in Genf die Erlaubniss zur Einleitung von Vorarbeiten zum Bau der 50 km langen Linie Domodossola-Locarno behufs Herstellung einer Verbindung der Simplonbahn mit der Gotthardbahn. Der Genannte besitzt die Konzession der auf schweizerisches Gebiet fallenden Theilstrecke bereits seit zwei Jahren.

— **Ein Mord im Eisenbahnwagen.** Am Freitag, den 18. d. Mts., Mittags, als der Southampton-Expresszug der englischen Südwestbahn auf der Vauxhallstation in London eintraf, sprang, wie die Münchener „Allgem. Ztg." erfährt, ein anständig gekleideter Mensch aus einem Abtheil III. Klasse und suchte in grösster Eile den Ausgang zu gewinnen. Gleichzeitig wurden aber Hilferufe einer Frau in dem gleichen Wagen hörbar, den der Mann gerade verlassen hatte, und die herbeieilenden Beamten fanden eine halbohnmächtige Dame mit blutüberströmtem Gesicht und die Leiche eines älteren Herrn vor, der durch einen Revolverschuss in den Kopf getödtet worden war. Der Mörder, der von einigen Bahnangestellten nach kurzem Wettlauf noch glücklich gefasst wurde, hatte kurz vor dem Eintreffen des Zuges in London den Herrn, einen Gutsbesitzer von Winchester, kaltblütig niedergeschossen und ohne sich an das Angstgeschrei der Dame zu kehren, die Leiche ausgeraubt, Geldbeutel, Uhr, Ringe an sich genommen. Als dann trotz seiner Drohungen die Frau ihr Hilfegeschrei nicht einstellte, drückte der Räuber den Revolver aus nächster Nähe auf ihr Gesicht ab, ohne sie jedoch tödtlich zu treffen. Bei der Vernehmung des Mörders auf der Polizeiwache stellte sich heraus, dass er ein Korporal der Feldartillerie ist, der erst vor drei Wochen vom Kriegsschauplatz in Südafrika zurückgekehrt und zur Reserve entlassen worden war. Er hatte dann als „Gentleman in Khaki" sofort bei dem Lyceum-Theater als Portier Anstellung gefunden, verschwand aus dieser Stellung jedoch schon nach ein paar Tagen wieder, indem er gleichzeitig an Geld, Juwelen usw. alles stahl, worauf er nur seine Hand legen konnte. Das Rauben und Morden scheint diesem Soldaten draussen im Feld derartig in Fleisch und Blut übergegangen zu sein, dass er es sich nicht versagen konnte, das Handwerk hier in der Heimath mit der gleichen Unverfrorenheit und Herzlosigkeit fortzusetzen. Er wird dafür allerdings jetzt am Galgen zu büssen haben, und zum Ueberfluss wäre er von den erregten Fahrgästen des betreffenden Zuges noch beinahe gelyncht worden, indem diese in ihrem Zorn ihn derartig verprügelten, dass die Polizei ihn kaum zu retten vermochte. Infolge dieses Mordes soll sich im englischen Publikum eine lebhafte Bewegung für Einführung der bei uns so stark angefochtenen D-Wagen geltend machen, weil in ihnen die Mitreisenden schnell zur Hilfe herbeieilen können.

Fremde Welttheile.

— **Deutsche Kolonien.** In der Abtheilung Berlin-Charlottenburg der deutschen Kolonialgesellschaft sprach vor kurzem Oberstleutnant Gerding über: „Die Verkehrsverhältnisse in Deutsch-Südwest- und Ostafrika und die Nothwendigkeit der Erschliessung der deutschafrikanischen Kolonien durch Eisenbahnen." Nachdem der Vorsitzende Prinz von Arenberg die Versammlung begrüsst, ergriff Oberstleutnant Gerding das Wort. Der Vortragende wies auf seine im vorigen Jahre unternommene Studienreise nach Südwestafrika hin und gab eine interessante Schilderung seiner dabei gemachten Erfahrungen. Seine Reise führte ihn dann weiter nach Ostafrika, nach Dar-es-Salaam, nach Tanga, Pangani und Zanzibar, und überall fand er seine schon vorher gehegte Ueberzeugung bestätigt, dass Bahnbauten die ersten Bedingungen der gedeihlichen Fortentwickelung aller Kolonien sind. Südwestafrika mache auf den Fremden zunächst einen höchst traurigen Eindruck; grosse Einöden, die noch jeder Kultur entbehren, ziehen sich an der Küste hin. Niemand werde mehr die unwirthlichen Strecken dieses Landes zu Pferde oder auf dem Ochsenwagen durchqueren, nachdem jetzt die Eisenbahn durch das Land angeregt ist. Je weiter es in das Innere des Landes hineingehe, desto besser werde die Vegetation und die Bewässerung der Fluren. Auf den Höhenzügen seien gute und ausgedehnte Weideplätze vorhanden. Die Zukunft des Landes beruhe vor allem auf Minenindustrie und Viehzucht, aber in erster Linie komme es auf bedeutende Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse an. Selbst die Verbindung mit dem Heimathlande sei die denkbar mangelhafteste, da nur die kleinen Dampfer der Wörmannlinie den Verkehr zwischen dem Lande und dem deutschen Hafen vermitteln und zu einer Fahrt von Hamburg nach Swakopmund 35 Tage brauchen, während die englischen Dampfer von London bis Kapstadt 15 bis 16 Tage fahren. Die Küste des Landes entbehre noch genügender guter Häfen und erschwere in ihrer zerklüfteten Beschaffenheit das Landen von Gütern und Personen ungemein. Die Verkehrsverhältnisse nach dem Innern aber seien geradezu kläglich, und wenn nicht bald eine gänzliche Umgestaltung dieser Verhältnisse eintrete, werde man von der Zukunft von Südwestafrika nichts erwarten können. Die jetzt im Bau begriffene Bahn, die 194 km von der Küste aus in das Land hineingeht und im Sommer 1902 bis Windhoek fortgesetzt sein soll, müsse ihr Netz noch viel weiter ausdehnen und durch zahlreiche Abzweigungen nach Norden und Süden viel erfolgreicher sich gestalten. Zur Ueberwindung der grossen Gebirgshindernisse sei die Anlage von Zahnradbahnen erforderlich, aber zur Ausführung solcher schwierigen Bauten sei ein erfahreneres und leistungsfähigeres Bau- und Arbeitspersonal nothwendig, als es jetzt für die genannten Zwecke in Dienst gestellt ist. Die Rentabilität einer grossen Eisenbahn durch Deutsch-Südwestafrika stehe nach der Ueberzeugung des Vortragenden ganz

ausser Frage. Die Bahn werde sich nicht nur rentiren, sondern auch eine Einnahmequelle für die ganze Kolonie bilden, die die Unterstützung seitens des Mutterlandes entbehrlich machen werde. In Deutsch-Ostafrika seien die natürlichen Verhältnisse günstiger, als in Deutsch-Südwestafrika, wie auch die Zahl der einheimischen Bevölkerung ergebe. Diese werde in Deutsch-Südwestafrika auf etwa 300 000 Seelen geschätzt und betrage in Deutsch-Ostafrika mindestens 6 000 000. Die Verhältnisse an der Küste seien gut, neue, nach europäischem Muster erbaute Handelsstädte mit schönen breiten Strassen ziehen sich an ihr entlang, aber im Innern des Landes ist auch hier wenig geschehen. Die Verbesserungen und Erweiterungen der unvollkommenen Wegeverbindungen würden dem Lande gar keinen Nutzen gewähren, nur der Bau von Eisenbahnen und zwar einer Mittellandbahn könne den schon jetzt in der Abnahme begriffenen Ausfuhrhandel wieder heben und neue Ansiedelungen veranlassen. Günstige Wasserverhältnisse und auch eine im allgemeinen gleichmässige Bodenbeschaffenheit würden die Bahnbauten fördern. Die ganze Ausführung der deutschen Bahn würde sich viel günstiger gestalten als die Ugandabahn der Engländer. Auch der Neger werde sich diesen in das Innere führenden Bahnlinien anschliessen und so für neue Ansiedelungen Sorge tragen. Denn er ziehe sich gern von der grossen Karawanenstrasse zurück und werde dadurch befreit von den Belästigungen und Uebergriffen der Karawanenführer. Für kleine deutsche Ansiedler empfehle er das Gebiet von Deutsch-Ostafrika nicht, desto mehr aber für die Anlage von grossen Plantagen und Farmen. Die Bahnfrage sei eine Lebensfrage für die Kolonie, das sei auch die Ansicht des geschiedenen Guvernörs von Liebert und dieser pflichte er — der Vortragende — durchaus bei. Ein Nothschrei sei es gewesen, was er heute aus dem Süden der deutschen Kolonien in Afrika mitgetheilt habe. Es sei zu hoffen und zu wünschen, dass der Reichstag dieser Angelegenheit sein lebhaftes Interesse, aber auch seine volle Unterstützung zu theil werden lasse, damit endlich die Zukunft dieses schönen überseeischen Gebietes von Deutschland sicher gestellt sei. Der fast zweistündige Vortrag fand den lebhaftesten Beifall.

— **Die Transsaharabahn.** Pierre Leroy-Beaulieu tritt aufs eifrigste für die Transsaharabahn ein und wendet sich gegen diejenigen, welche sie mit Entsetzen als einen Sprung ins Unbekannte bezeichnen und eine vorhergehende genaue Erforschung der Sahara und des Sudans verlangen. Gewiss, so meint Leroy-Beaulieu, solle man eine solche Bahn nicht ohne vorherige Studien bauen, aber, so fügt er hinzu, hätten die Amerikaner mit dem Bau ihrer grossen Pacificbahnen erst nach ganz eingehender Kenntniss der Rocky Mountains begonnen, hätten die Russen aus ähnlichen Gründen mit dem Bau der sibirischen Bahn gezögert, so gäbe es in Amerika, wo jetzt blühende Städte zu finden sind, heutigen Tages nur nomadisirende Indianerstämme, so wären die Russen heute nicht die Herren Centralasiens und der Mandschurei. Was wollen die 1 500 bis 1 600 km, die die Transsaharabahn in der Wüste zu durchlaufen hätte, gegen die 6 000 km der sibirischen Bahn bedeuten? Für Kenner der russischen, englischen, amerikanischen Bahnbauten in Centralasien, in Sibirien, in den Vereinigten Staaten, in Australien und am Kap erscheint die Transsaharabahn als kein besonders schwieriges Werk; aber die Folgen für die Machtstellung Frankreichs in Afrika, für die wirthschaftliche Verwaltung und Ruhe seines Kolonialbesitzes, für die Entwickelung des Sudans, Algeriens und selbst der Sahara werden unermessliche sein. Die Bahnlinie der Transsaharabahn solle, wie jetzt bekannt, von Ouargla nach Aïr führen und von dort wahrscheinlich über Zinder den Tschadsee erreichen. Der Bau der Linie Biskra-Ouargla stehe fest.

So weit Leroy-Beaulieu. Das „Journal des transports" wendet sich nun in ironischer Weise gegen diese Ausführungen und namentlich gegen die Bezeichnung von Ouargla als Ausgangspunkt der neuen Bahn und meint, man sei zwar schon von einer anderen Seite her, nämlich von Djenien-Bou-Rezg, 350 km weiter in der Wüste vorgedrungen, doch müsse man nunmehr aus Gefälligkeit gegen Leroy-Beaulieu Ouargla zum Ausgangspunkt der neuen Bahn wählen, aber vorher, wohlverstanden, die Linie Biskra-Ouargla herstellen.

— **Eisenbahn Komatipoort-Lydsdorp.** Einem Telegramm der „Dresd. Ztg." zufolge wurde am 22. d. Mts. zu Brüssel das Urtheil in der neuen Verhandlung des Prozesses der Regierung von Transvaal gegen die Unternehmer der Eisenbahn Komatipoort-Lydsdorp wegen Uebervortheilung um die Summe von 11 500 000 Fr. gesprochen. Die Verlesung dauerte 1¼ Stunde. Die Klage gegen den erkrankten Bankier Rob. Oppenheim wurde vom Prozess abgetrennt. Die Ingeniöre Louis Warnant und Bacounnier-Paris wurden freigesprochen, Eugen Oppenheim erhielt 3 Jahre Gefängniss, gegen 1 Jahr in der früheren Verhandlung, Henri Warnant erhielt 2½ Jahre, gegen 1 Jahr in der früheren Verhandlung, Bankier Terwagne-Lüttich 1 Jahr, gegen 6 Monate in der früheren Verhandlung. Alle Angeklagten waren abwesend.

— **Der neue Panamakanal.** In der letzten Jahresversammlung der neuen Panamakanalgesellschaft wurde die Hoffnung ausgesprochen, dass man mit den Regierungen von Nordamerika und Columbien zu einem Einverständniss zu Gunsten des Panamaweges kommen würde, und es wurde mitgetheilt, dass zu diesem Zwecke in Washington Verhandlungen im Gange seien. Einige Aktionäre schlugen vor, den Kanal mit Anspannung aller Kräfte fertigzustellen und sich nicht in die Gewalt der Amerikaner für den Preis „alten Eisens" zu begeben. Es scheine aber, so fügt die „Railroad Gazette" hinzu, keiner der Aktionäre Neigung zu der „äussersten Anstrengung" zu haben, aus seiner eigenen Tasche 150 000 000 D. zu ziehen.

Allgemeines.

— **Amerikanisches Urtheil über europäische Schlafwagen.** Nach dem Urtheil eines Amerikaners, der Europa und besonders Oesterreich bereist hat, sind die europäischen Schlafwagen denjenigen Amerikas bei weitem überlegen. Er hebt die vorzügliche Einrichtung, dass man Schlafabtheile von 2 Personen an aufwärts bekommen kann, im Vergleich zu der amerikanischen Einrichtung, nach welcher in einem Raum oft viele Reisende beiderlei Geschlechts untergebracht sind, ganz besonders hervor. Als einzige Schattenseite bezeichnet er die, dass man als einzelner Reisender mit einem Fremden ein Schlafabtheil theilen muss und erst nach Lösung einer zweiten Fahrkarte die Berechtigung hat, auch das zweite Lager für sich in Anspruch nehmen zu können. Die Amerikaner liessen sich ihre Einrichtung nur aus Gewohnheit gefallen. Dazu bemerkt die „Railroad Gazette", dass ähnliche Einrichtungen, wie sie in Europa bestehen, in ganz Amerika versuchsweise, aber ohne Erfolg eingeführt worden sind, und dass noch jetzt auf grossen durchgehenden Linien, wo eine genügende Anzahl zu Zweien reisender Personen vorhanden sei, Schlafwagen mit einzelnen Abtheilen in den Zug eingestellt würden. Der Grund, weshalb die Amerikaner vorziehen, auf der Eisenbahn mit vielen Personen gemeinsam in einem Raum zu schlafen, sei einfach das Gefühl grösserer Sicherheit. Dafür opferten sie gern für kürzere Zeit ihre gewohnte Behaglichkeit.

Bücherschau.

— **Grundriss der Verfassung und Verwaltung in Preussen und dem Deutschen Reiche.** Von Graf Hue de Grais, königlichem Regierungspräsidenten a. D. 6. Auflage. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1901. Preis 1 ℳ.

Der Verfasser hatte sich bereits im Jahre 1884 veranlasst gefunden, seinem berühmten, inzwischen in 13. Auflage erschienenen Handbuche der Verfassung und Verwaltung in Preussen und im Deutschen Reiche einen kurzen Auszug folgen zu lassen, um auf diese Weise den von ihm gesammelten und gesichteten reichhaltigen Stoff in abgekürzter Form auch weiteren Kreisen zugänglich zu machen. Wie sehr er sich dadurch den Dank und die Anerkennung von Fachmännern und Laien erworben hat, wird hinlänglich durch den Umstand bewiesen, dass von diesem Werkchen im vorigen Jahre die 5. Auflage völlig vergriffen war und die neue Bearbeitung würde daher kaum noch eines empfehlenden Wortes bedürfen. Jedoch können wir nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, dass die neue Auflage der grossen gesetzgeberischen Umwälzung, welche sich mit dem 1. Januar 1900 in Deutschland vollzogen hat, in vollstem Maasse und Umfange gerecht geworden ist. Wenn sich diese Umwälzung auch wesentlich auf dem Gebiete des bürgerlichen Rechtes abspielte, so war doch ihre Rückwirkung auf das öffentliche Recht eine tiefgehende und weitverzweigte. Der Umstand, dass das nach mehr als hundertjährigem Bestehen ausser Kraft tretende preussische Allgemeine Landrecht auch viele öffentlich-rechtliche Verhältnisse in seinen Machtbereich gezogen hatte, musste es in vielen Punkten erschweren, die Wirkungsgrenzen der neuen Rechtsgrundsätze richtig zu erkennen und festzulegen. Und somit konnte eine gründliche und folgerichtige Umarbeitung des Werkes, wie sie jetzt erforderlich war, nur einem Fachmanne gelingen, der wie der Verfasser mit allseitiger Kenntniss des Gegenstandes ausgerüstet ist.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Schliessung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Mit Inbetriebnahme des neuen Theiles der verlegten Strecke zwischen Neuss und Kaarst wird der zwischen diesen Stationen gelegene, nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltepunkt Weissenberg bei Neuss am 2. März d. J. nach Abfahrt des letzten Zuges geschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Cöln in Nr. 6 — Inser.-Nr. 170 — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Schrattenberg der Linie Amstetten-Pontafel wird am 1. Februar 1901 für die restliche Dauer der Winterfahrordnung geschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnete Haltestelle Hochofen der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt ist am 20. Januar 1901 auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Februar 1901 erfahren die Befugnisse der an der Lokalbahn Kojetein-Tobitschau zwischen der Halte- und Ladestelle Uhritschitz und der Station Tobitschau gelegenen Halte- und Ladestelle Loboditz eine Erweiterung, indem von diesem Tage an Güter in Loboditz auch frankirt bezw. nach Loboditz auch unfrankirt aufgegeben und in beiden Fällen mit Nachnahmen belastet werden können.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3 Z vom 11. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abonnementskosten für die Zeitung des Vereins für das erste Halbjahr 1901 (abgesandt am 19. Januar d. J. an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche zahlpflichtige Exemplare der Vereinszeitung bezogen haben).

Nr. 87 vom 8. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 19. Januar d. J.).

Nr. 164 vom 16. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der königlich preussischen Staatseisenbahndirektionen, der elsass-lothringischen Eisenbahnen und der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz), betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 24. Januar d. J.).

Nr. 179 vom 17. Januar d. J. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins beigetretene Vereinsverwaltungen, betreffend den Anhang zu dem Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr (abgesandt am 23. Januar d. J.).

Nr. 180 vom 17. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen (abgesandt am 19. Januar d. J.).

Nr. 188 vom 22. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Ergänzung der Festsetzungen in Ziffer 3 der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (abgesandt am 24. Januar d. J.).

Nr. 199 vom 22. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die dänische und belgische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Aenderung der Bemerkungen in Abschnitt II (unter g) des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses (abgesandt am 24. Januar d. J.).

Nr. 212 vom 22. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung des Fahrgelderstattungs-Uebereinkommens (Anhang V des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 24. Januar d. J.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 22. Januar d. J. verschied **der Vorstand des Centralbüreaus der königlichen Eisenbahndirektion, Herr Rechnungsrath**

Paul Schröter.

Wir verlieren in dem Heimgegangenen einen hochgeschätzten Kollegen von aufrichtigem, graden Charakter, der jederzeit ein warmes Empfinden für seine Mitbeamten zeigte und sich einer seltenen Beliebtheit bei ihnen erfreute.

Sein unerwartet schnelles Hinscheiden hat uns alle mit tiefer Trauer erfüllt.

Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Berlin, den 24. Januar 1901. (239)

Die Büreaubeamten der königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

2. Berichtigungen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif.

In der Neuausgabe des Tarifes zum 1. Februar 1901 sind im Kopfe der Frachttabelle auf Seite 35 die Stationsnamen Stettin und Warnemünde umzuwechseln, so dass die in der letzten Spalte aufgeführten Frachtsätze für Stettin, die in der vorletzten Spalte für Warnemünde gelten.

Hannover, den 21. Januar 1901. (240)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Gruppentarif II, Staatsbahnwechseltarife mit der Tarifgruppe II und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif.

Am 1. Februar d. J. wird die zwischen Münsterberg und Camenz gelegene Haltestelle Alt-Altmannsdorf für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen von Münsterberg mit einem Zuschlage von 10 km oder von Camenz mit einem Zuschlage von 6 km, je nachdem sich die niedrigste Gesammtentfernung ergibt, zu Grunde gelegt.

Breslau, den 19. Januar 1901. (241)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. tritt zum Theil II, Heft 3 der württ.-schweizer. Gütertarife (Verkehr mit der Central- und Westschweiz) vom 1. September 1899 der Nachtrag II in Kraft, welcher anderweitige, theilweise erhöhte Frachtsätze der schweizer. Stationen Lenzburg Stadt, Rothenburg und Wolhusen sowie neue Frachtsätze des Spezialtarifs III b für die württ. Station Züttlingen enthält.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Taxen noch bis 30. April 1901 in Kraft.

Stuttgart, den 21. Januar 1901. (242)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Verband.

Am 1. Februar d. J. gelangt für die Beförderung lebender (frischer) Blumen in Körben oder Schachteln als Schnellzugstückgut von Kufstein nach Erfurt über Bamberg - Lichtenfels - Grimmenthal - Suhl ein Frachtsatz von 22 ℳ für 100 kg zur Einführung. Der Frachtberechnung wird ein Mindestgewicht von 20 kg für jede Frachtbriefsendung zu Grunde gelegt.

Zu dem gleichen Zeitpunkt tritt im Verkehr von Wiesau nach Sitzendorf für Porzellankapselerde, lose oder in Säcken verpackt, bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Fracht-

brief auf einen Wagen ein ermässigter Frachtsatz von 0,55 ℳ für 100 kg in Kraft.
Erfurt, den 22. Januar 1901. (243)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Verband.
Am 1. Februar 1901 tritt der Nachtrag IV zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Deutschland nach Italien vom 1. Februar 1898 in Kraft. Derselbe enthält einige Aenderungen und Ergänzungen.
Strassburg, den 21. Januar 1901. (244)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Gotthardverkehr:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 4. Heft
Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.
Mit Wirksamkeit vom 10. März 1901 treten im Ausnahmetarif Nr. 9 für Steinsalz die sämmtlichen Frachtsätze ab Wilhelmsglück ausser Kraft.
Stuttgart, den 21. Januar 1901. (245)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsass-Lothringen.)
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 tritt der Nachtrag VI zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff und Holzzellstoff in Kraft.
Die Abgabe erfolgt unentgeltlich.
Strassburg, den 19. Januar 1901. (246)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.
Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) erhält unter Abschnitt IV 1b mit Gültigkeit vom 26. d. Mts. folgende Fassung:
„Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle“
Erfurt, den 23. Januar 1901. (247)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 werden die Stationen Landsberg a/W. und Landsberg a/W.-Brückenvorstadt als Empfangsstationen in den im ostdeutsch-nordwestdeutschen, ostdeutsch-mitteldeutschen und ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau von See- und Flussschiffen einbezogen.
Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Bromberg, den 23. Januar 1901. (248)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 8 des Verbands-Gütertarifs.)
Am 15. Februar 1901 gelangen für die Beförderung von Hopfenstangen bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den einzelnen Wagen und Frachtbrief, jedoch nur zur Ausfuhr aus Oesterreich, nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen: Hagenau	Sesenheim
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:		
Blisowa	1,61	1,56
Böhmisch Kubitzen-Vollmau	1,53	1,48
Dobrichowitz	1,96	1,91
Jinec-Cenkau	1,92	1,87
Kauth	1,61	1,56
Neuern	1,70	1,65
Neugedein	1,61	1,56
Pribram	1,96	1,91
Putzeried	1,65	1,60
Rewnitz	1,93	1,88
Wolschan	1,85	1,80

München, den 18. Januar 1901. (249)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Februar 1901 gelangt ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayer. Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München andererseits zur Einführung.
München, den 22. Januar 1901. (250)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft vom 1. Januar 1894).
Mit 15. Februar 1901 wird die Station Sesenheim der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit nachstehenden Entfernungen einbezogen.
Zu Seite 7 des Nachtrages II:

Schnitttafel B.

Gruppe Nr.	Vom Schnittpunkt bis	Schnittpunkt Nr. I	II	III	IV	V	VI	VII
		Kilometer						
8	Sesenheim*)	—	459	468	545	—	504	—

*) Bei Berechnung der Lieferfrist sind die Entfernungen um 12 km zu kürzen.
München, den 18. Januar 1901. (251)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 wird die Station Marktleuthen der bayerischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 3, Abtheilung a für Steine (Seite 122–123 des Tarifs) einbezogen.
Die Frachtsätze betragen:

Nach und von	Marktleuthen: Mark für 100 Kilogramm
Frankfurt a. M.[1])	
„ Hauptbahnhof	0,75
„ Hauptbahnhof M. N. B.	—
„ Hess. Ludw.-Bahn	0,75
„ Ostbahnhof	0,75
„ Hafen[2]) *	0,75
Frankfurt a. M.-Sachsenhausen	0,75
„ Hafen[2]) *	0,75
„ Viehhof[2]) *	0,75
Gustavsburg	0,80
Kastel[1])	
„ Ort	0,83
„ Hafen[2])	0,81
Ludwigshafen a. Rh. **	0,91
Mainz[1])	
„ Centralbahnhof	0,81
„ Hafen[2]) *	0,81
Mannheim[1])	
„ badische Bahn	0,88
„ Dir.-Bez. Mainz	0,88
„ Neckarvorstadt	0,88
Mannheim Industriehafen[1]) [2])	0,86

Mit dem gleichen Tage wird das Ausschreiben im Tarifanzeiger Nr. 47 (Nr. 77407 III) vom 31. Oktober 1900 als gegenstandslos aufgehoben.
München, den 18. Januar 1901. (252)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Februar d. J. tritt zum Gütertarif für die Gruppe IV — Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Münster — der Nachtrag 14 in Kraft, welcher u. a. Aenderungen und Ergänzungen des Vorworts, der Bestimmungen unter II B und D, des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält.
Soweit Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze eintreten, treten dieselben erst am 1. April d. J. in Kraft.
Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungen zum Preise von 40 ₰ zu beziehen.
Hannover, den 23. Januar 1901. (253)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch-, rheinisch-, nassau-, bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar lfd. J. wird die Station Bad Nauheim in den vorgenannten Tarif einbezogen.
Näheren Aufschluss ertheilen die betheiligten Stationen.
München, den 22. Januar 1901. (254)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordostdeutsch-sächsischer Thiertarif.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. treten direkte Frachtsätze in Kraft zwischen den sächsischen Stationen Gössnitz einerseits und den preussischen

Stationen Allenstein, Bialla, Hohenstein in Ostpr., Johannisburg, Lötzen (ostpr. Südb.), Lyck, Neidenburg, Ortelsburg, Soldau, Willenberg andererseits und ferner für solche Sendungen, die auf Antrag der Versender über Görlitz abgefertigt werden zwischen den sächsischen Stationen Bischofswerda und Radeberg einerseits und den preussischen Stationen Darkehmen, Goldap, Gumbinnen, Insterburg, Pillkallen, Stallupönen andererseits.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 17. Januar 1901. (255)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Süddeutschland. Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Mit 15. März 1901 tritt der Ausnahmetarif Nr. 14, Abth. I für Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt) Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl und Mineraltheer, der vorbezeichneten Verbands-Gütertarife ausser Kraft.

Wien, am 18. Januar 1901. (256)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.
In dem Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) werden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 neu aufgenommen und sind im Waarenverzeichniss unter laufende Nummer 7 nachzutragen:

„Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle."

Mühlhausen i/Th., 21. Jan. 1901. (257RM)
Der Vorstand.

---

4. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Wir verdingen die Lieferung von
5 000 t Flammnusskohlen I,
300 t Fettnusskohlen II,
300 t Nussschmiedekohlen.

Angebote mit der Aufschrift „Nusskohlen" versehen, sind längstens bis Montag, den 4. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, von welcher auch die Bedingungen und der Angebotsbogen zu beziehen sind. Zuschlagsfrist 1. März 1901.

Karlsruhe, den 16. Januar 1901. (258)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Der Neubau von 6 Beamtenwohnhäusern nebst Stallanbauten zwischen den Stationen Golm und Wustermark der Neubaustrecke Nauen-Treuenbrietzen einschliesslich Materiallieferung soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 16. Februar 1901, Vormittags 11½ Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1 bis 4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 416, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 3,00 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Berlin, den 12. Januar 1901. (259)
Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung der Lieferung von
a) 310 Stück Heizerschaufeln, 500 Stück eisernen Schneeschaufeln, 805 Stück Arbeiterschaufeln,
b) 2 800 m Leitungsröhren für Luftdruckbremsen, 1 950 m dergl. für Gas- und Wasserleitungen,
c) 715 Mille geschmiedeten Nägeln, 225 kg Kammzwecken,
d) 1 750 Stück Kuppelungsspindeln, 195 Stück Bremsspindeln und
e) 150 t Roststabflusseisen

ist Termin am 14. Februar 1901, Vormittags 11½ Uhr, bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 40 ₰ zu a und b, 35 ₰ zu c, 40 ₰ zu d und 45 ₰ zu e und von je 40 ₰ für die Zeichnungen für Heizerschaufeln, Schneeschaufeln und Spindeln in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.
Erfurt, den 21. Januar 1901. (260)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 38 810 m Segeltuch, 7 920 m Feder- und Polsterleinwand, 5 180 m Gazeleinwand, 8 630 m Leinwand für Fenstervorhänge, 230 m Drillichleinwand, 6 050 m Gardinenstoff (Wollenzeug), 7 980 m Gurte, 100 m Teppichstoff, 9 150 qm Wachstuch, 970 m Ledertuch, 550 qm Linoleum, 4 000 m rother Plüsch, 9 120 m gestreifter Plüsch, 6 340 m Fensterzug- und Windfangborde, 3 570 Stück Quasten zu Fensterzügen und Armschlingen, 42 650 m Naht- und Plattschnur, 3 800 Stück Gardinenbindeschnur, 1 100 kg Wollgarn zu Schmierdochten, 4 650 kg Waldwolle, 5 140 m Hanfschläuche, 364 900 Stück Schmierpolster, 85 kg ungesponnene Schafwolle und 1 050 kg Pferdehaare für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von ihr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Segeltuch etc." versehen bis zum 15. Februar 1901, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 16. März 1901, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 17. Januar 1901. (261)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 26 930 Stück Anstreichpinseln in 8 Loosen und 7 828 Stück verschiedenen Pinseln in 15 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. Februar 1901, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W., Schöneberger Ufer 1–4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können **im Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 14. März 1901.

Berlin, den 21. Januar 1901. (262)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.
Die Lieferung von geschnittenen Pappen zu Personenfahrkarten soll vergeben werden. Jahresbedarf etwa 5 Millionen Stück in Theillieferungen von je 1½ bis 2 Millionen Stück 3 Wochen nach jedesmaliger Bestellung. Die Bedingungen werden von unserer Verkehrskontrole I, Rosenstrasse 28, gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ abgegeben. Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von geschnittenen Fahrkartenpappen" bis zum Eröffnungstage an uns einzusenden.

Eröffnung der Angebote am 10. Februar, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 20. Februar d. J.

Oldenburg (Grossh.), den 21. Jan. 1901. (263)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im Bereiche der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten Werkstattsmaterialienabgänge — darunter eine grössere Menge noch brauchbarer Porzellanisolatoren mit und ohne eiserne Stützen — wird auf den 14. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr im Geschäftszimmer Nr. 51 der unterzeichneten Direktion Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau hierselbst, Empfangsgebäude Zimmer Nr. 2, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 50 ₰ in baar portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis zum 7. März d. J.
Kattowitz, den 16. Januar 1901. (264)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.
Wir beabsichtigen die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien - Abfälle, als Schweiss- und Flusseisen, Dreh- und Hobelspähne von Eisen und Stahl, Radreifen, Eisenblech, Gusseisen usw. an den Meistbietenden zu verkaufen.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialverzeichniss können in unserem Materialienbüreau, Carlstrasse Nr. 8, hierselbst eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betr. Ankauf von Altmaterialien" bis zum 8. Februar d. J. an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote erfolgt am 8. Februar, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Käufer. (265)

Oldenburg (Grossh.), den 21. Jan. 1901.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. Januar Vorm. gemeldet.

Nr. 3. Berlin, am 26. Januar 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	AB C E	3537	1	Pack	Papier —	1,5	1	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
2	A M Ç	2964	1	Ballot	Garn	78	2	Würzburg	Bayerische Stsb.	
3	A N	41	1	Ballen	Flocken —	26,5	3	Berg.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
4	A O	—	1	—	gusseis. Zahnrad —	8	4	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
			1	—	Rolle —					
5	A R & Co	2482	1	Ballen	Riemen —	17	5	Chambrey	Reichsbahn	
6	A S	6881	1	Verschl.	Ofenschirmgestell —	9	6	Altona	K. E.-D. Altona	
7	A S	100	1	Kiste	bemalte Holzbrettttheile	15	7	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
8	A W S	3306	1	„	Dochte —	29	8	Strassburg	Reichsbahn	
9	B	600	1	Fass	Wein —	10	9	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
10	B weiss	—	1	—	gusseis. Scheibe —	27	10	Leipzig, Eilbg.	K. E.-D. Halle a/S.	
11	B	—	2	Kisten	Käse —	10	11	Saarburg i/L.	Reichsbahn	
12	B	52474	1	Ballen	Tuch —	20	12	Mannheim	Badische Stsb.	
13	B C	35 40	2	Blechbüchsen	Oel —	15	13	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
14	B & C	248	1	Sack	Nüsse —	49	14	„	„	
15	B L	2709	1	Korb	eis. Haken —	76	15	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
16	B	397					16			
17	M M	846	5	—	Petroleumfässer, leer	180	17	Rosslau a/Elbe	K. E.-D. Halle a/S.	
18	D	30					18			
19	G D	68189					19			
20	C	151	1	Kiste	Riemscheibe —	15	20	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
21	C_1 ?	40	1	Pack (5 Kisten)	ger. Fische (Sprotten)	9	21	Dessau, Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
22	C C F	73749	1	Kiste	Maschinentheile —	202	22	Leipzig, M.	„	
23	C D	18641	1	Deckel	— —	22	23	Brandenburg Eilgut	K. E.-D. Magdeburg	
24	R R	68970	1	Korb	leer —		24			
25	C H	900	1	Ballen	? —	140	25	Berlin P. Eilgut	K. E.-D. Berlin	
26	C K	5222 Hannover	1	Kiste	leer —	65	26	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
27	D	769	1	Fass	Petroleum —	187	27	Danzig	K. E.-D. Danzig	
28	D D	6439	1	Ballen	— —	92	28	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
29	E	11	1	Kiste	leer —	12	29	Simbach	Bayerische Stsb.	
30	E A	—	4	—	Lagerbalken —	—	30	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
31	E B	I	1	Kiste	leere Weinflaschen —	18	31	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
32	E H	—	1	Reisekorb	— —	40	32	Frankf. a/M. Eilg.	„	
33	E H	1468	1	Ballot	Stoffreste —	23	33	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
34	E R	1761	1	Pack	Papier —	74	34	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
35	E R	35 Hannover	1	Kiste	Kaffeemühle —	9,5	35	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
36	E S	4607	1	Bl.	Reiswurzeln —	13	36	Altona	K. E.-D. Altona	
37	E N	3113	1	Kiste	Handwerkszeug —	45	37	Hamburg B.	„	
38	E W	6	1	Musterkoffer	Musterkarten u. Bücher zu Manufakturwaaren	24	38	Halle, Gep.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	zum Gep.-Schein 77 v. 4./1. Leipzig, M.-Halle a/S.
39	F B	100	1	Kiste	Hefe —	28,5	39	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
40	F B	4033	1	„	leer —	30	40	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
41	F B W	790	1	Pack	Holzwolle —	50	41	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
42	F H	—	1	Korb (emballirt)	Esswaaren —	12	42	Danzig	K. E.-D. Danzig	
43	F J M	—	1	—	eis. Ambos —	18	43	Berlin H. u. L., Eilgut	K. E.-D. Berlin	
44	F K	3	1	Korb m. Glasballon	le —	10	44	hemnitz	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	F M	—	1	Bund	6 Eisenplatten (Pflugschaare)	11	45	Appenweier	Badische Stsb.	
46	G	66a/b	2	Ballen	Drucksachen —	36,5	46	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
47	G	—	1	Pack	Hackenstiele —	?	47	Kleinsteinheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
48	G B	697	1	Lattenkiste	Papier —	98	48	Neustadt O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
49	G D	77	1	Pack (in Papier)	Eisenwaaren —	14	49	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
50	G H	1193	1	Kiste	Lederwaaren —	40	50	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
51	G H 8 T 9	99 —	1	Fass	leer —	98	51	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
52	G K	41151	1	Kiste	Maschinentheil —	24	52	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
53	G P	1762	1	Fass	Wein —	—	53	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
54	G S	6380	1	Kiste	Spiegelglas —	112	54	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
55	G U S	—	1	Ballen	— —	10	55	Hamburg H.	„	
56	G W	7127	1	Kiste	anscheinend Eisenwaaren	298	56	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
57	G W	1206	1	Fass	Petroleum —	185	57	Altona	K. E.-D. Altona	
58	H	5823	1	Kiste	leer —	10	58	Hamburg H.	„	
59	H	1279	1	Fass	leer —	44	59	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
60	H B	—	1	—	Balken mit Haken —	—	60	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
61	H B	—	2	—	Kohleneimer —	3	61	Wiesbaden	„	
62	H C F	14705	1	Fass	Bisquit —	37	62	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
63	H C H	6391	1	Kiste	Kautabak —	23	63	Spandau	K. E.-D. Berlin	
64	H D	502	1	„	Papier —	110	64	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
65	H H	4310	1	Ballen	Teppich —	22	65	Berlin H. u. L. (Eilg.)	K. E.-D. Berlin	
66	H K	3089	1	„	kar. Bettzeug —	96	66	Kattenvenne	K. E.-D. Münster	*)
67	H L B	5	1	—	Kette —	—	67	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
68	H M	—	1	Pack	Holzverschläge —	17	68	Altona	K. E.-D. Altona	
69	H N	193	1	Fass	Wein —	121	69	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
70	H W M	5017	1	Ballen	Schuhtheile —	46	70	Düsseldorf	„	
71	H Z C	8942	1	Kiste	bengalische Zündhölzer	17,5	71	Heidelberg	Badische Stsb.	
72	J	6420/1	2	Kst.	Damentuch (Kammgarn)	413	72	Lübeck	Lübeck-Büchener	beschr.: Stockholm.
73	J B	35	1	Sack	Kleider —	18	73	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
74	J B	1	1	„	getr. Därme —	16	74	Hamburg H. Eilgut	K. E.-D. Altona	
75	J C	602	1	Kollo	Laternenhalter —	18	75	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
76	J C & C	2174	1	Kiste	Phot.-Rahmen —	39	76	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bezettelt: BerlinH.u.L. / Hamburg.
77	J H	1/6	6	Kolli	4 rohe Küchenschränke	206	77	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
78	J K C	8939	1	Kiste	Wein —	32	78	Mannheim	Badische Stsb.	
79	J K V	9177	1	„	— —	10	79	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
80	J M	937	1	„	Feilen —	38	80	Lauterburg	Reichsbahn	
81	J P	12515	1	Fass	leer —	-	81	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	Dresden-Eger bez.
82	J R S	15	1	Kiste	— —	68	82	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
83	J V	1/3	1 2	Koffer Reisekörbe	alt, gebr. —	—	83	Leipzig II	Sächsische Stsb.	Dresden-Radebeul beschr.
84	J W	469	1	Sack	Gips —	61	84	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
85	K	8	1	—	Rindshaut —	8	85	München Centr.	Bayerische Stsb.	
86	K	24122	1	Fass	gefüllt —	105	86	Leipzig I	Sächsische Stsb.	Schwarzenberg bez.
87	K	—	1	Kiste	Zündhölzer —	15	87	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
88	K	67	1	„	Schuhwaaren —	37	88	Basel	Badische Stsb.	
89	K	—	1	„	Aepfel —	29	89	Berg.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
90	K E D M	15	1	—	Strick —	0,5	90	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
91	K & E	520	1	Ballen	— —	63	91	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
92	K F P	9196 a	1	—	gusseis. Rohr —	10	92	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	bezettelt: Cannes.
93	K P M	—	21	Kolli	Eisentheile —	1 185	93	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
94	K R U	8262	1	Sack	Kaffee —	20	94	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
95	K & S	5517	1	Kiste	Spielsachen —	13	95	Hennef	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	K & S	—	1	Fass	leer —	9	96	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
97	K & S	6350	1	Kiste	Packetwichse —	13	97	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
98	L	10	1	Sack	Lumpen —	37	98	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
99	L	1497	1	Kiste	Eisentheile —	107	99	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
100	L J	13549	1	—	Rostrahmen —	10	100	Mannheim	Badische Stsb.	
101	L K	152	1	Fass	Erdöl —	184	101	Möckmühl	Württemberg. Stsb.	
102	L M	234	1	„	leer —	20	102	Mannheim	Badische Stsb.	
103	L R	8037	1	Kiste	leer —	11	103	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
104	M	66	1	eis. Fass	leer —	97	104	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
105	M	7970	1	Ballot	woll. Kleiderstoffe —	18	105	Furtwangen	Bregthalbahn	
106	M (roth)	—	1	Kiste	Messinghähne —	32	106	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
107	M B	27542	1	„	Kolonialwaaren —	8	107	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
108	M G	—	1	Musterkoffer	? —	50	108	Halle Gep.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	z. Packm.-Karte 121 v. 4/1. Nordhausen-Halle a/Saale.
109	M D Z	3406	1	Korb	? —	14	109	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	

*) Auf der Strecke Westbevern-Kattenvenne am 20/12. 00 gefunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
110	MH	—	1	—	grau angestrichenes Bordstück	—	110	Harburg H. (Eilg.)	K. E.-D. Altona	
111	M R	529	1	Fass	gefüllt —	245	111	Greiz	Sächsische Stsb.	von Frankfurt a/M. bez.
112	M S	21352	1	„	Farbe —	75	112	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
113	M S N	2434	1	Ballen	Leinen —	9	113	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
114	N	73	1	Kiste	Schuhwichse —	32,5	114	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
115	N	1282	1	Ballot	Leinen —	100	115	Mannheim	Badische Stsb.	
116	N B	1760	1	Kiste	Spielwaaren —	36	116	Berlin P. Eilgut	K. E.-D. Berlin	
117	N H	2	1	Korb	Aepfel —	45	117	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
118	O	84	1	Dose	Rollmops —	2	118	Reuth b. Erbendorf	Bayerische Stsb.	
119	O B	710	1	Kiste	leer —	31	119	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
120	O F A	6824	1	„	Holzwolle —	80	120	Berlin P.	„	
121	O S	7387	1	„	Lichte —	30	121	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
122	O W	126 oder 196	1	„	Lederwaaren —	26	122	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
123	P	2	1	Sack	Samen —	72	123	Posen	K. E.-D. Posen	
124	P	10	1	Kiste	Wäsche —	11	124	Altona	K. E.-D. Altona	
125	P ◇7◇ B	41/42	2	Kisten	— —	508	125	Hamburg H.	„	
126	P F	2808	1	Kiste	Spiegel —	40	126	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
127	P G	5	1	„	Rosinen —	5	127	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
128	P & L	64685	1	„	Bonbons —	12	128	Mannheim	Badische Stsb.	
129	P U	79	1	—	Eisenscheibe —	27	129	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
130	P L M	—	3	—	Bindeketten —	—	130	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
131	R	3/4	2	—	Holzstangen —	10	131	Harburg U. E.	K. E.-D. Altona	
132	R	849	1	Pack	ansch. Cigarren —	8	132	Flörsheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
133	R	236	4	–	Ofentheile —	15	133	Weiden	Bayerische Stsb.	
134	R K	15254	1	Kiste	Kistchen —	12	134	Mannheim	Badische Stsb.	
135	R L	1083	1	„	Schuhwaaren —	50	135	Gera (Reuss) S. St. E.	Sächsische Stsb.	
136	S	849	1	Fass	Petroleum —	183	136	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
137	S	—	10	Stäbe	Eisen —	100	137	Strassburg	Reichsbahn	
138	St A H	—	1	Viehgitter	— —	—	138	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
139	S & C	13351	1	Kiste	Zinnober —	20	139	Colmar	Reichsbahn	
140	S C	2506 2410	2	Kisten	leer —	103	140	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	Dresden-Löbtau beschr.
141	S & Co.	32565	1	Kiste	Porzellanrollen zu Gardinenhaltern	?	141	Weisswasser	K. E.-D. Halle a/S.	
142	S H	5340	1	Ballot	Leinen —	18	142	Augsburg	Bayerische Stsb.	
143	S J / A	36298 / 36298 a	2	Kisten	leer –	114	143	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
144	S J N	—	1	Kollo	Maschinentheil —	14	144	Strassburg	Reichsbahn	
145	S N	3113	1	Kiste	Seife —	—	145	Schwetz	K. E.-D. Danzig	
146	St S	3414	1	Fass	Wagenschmiere —	51	146	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
147	T	1	1	Kiste	Eisenwaaren —	114	147	München Centr.	Bayerische Stsb.	
148	T E	8555	1	„	11 Stück Emaillewaaren	26	148	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
149	T	4541					149			
150	G O	7142					150			
151	J S	6633	5	Oelfässer	leer —	—	151	Mannheim	Badische Stsb.	
152	D H	20836					152			
153	—	189					153			
154	T L	—	1	Sack	Kartoffeln —	68	154	Moabit	K. E.-D. Berlin	
155	W	12	1	Bund	3 gusseis. Töpfe —	11	155	Usingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
156	W	—	1	„	7 runde Ofenroste —	10,5	156	Leisnig	Sächsische Stsb.	
157	W	—	1	Eisenfass	leer —	94	157	Mannheim	Badische Stsb.	
158	W	12333	1	Ballot	Tischtuchstoffe —	15	158	„	„	
159	W B	200	1	Kiste	Zinkrahmen —	27	159	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
160	W B	227	1	„	— —	41	160	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
161	W D J	17	1	Rolle	Federstahl —	8	161	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
162	W F	1484	1	Kollo	Maschinentheil —	10	162	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
163	W S	22933	1	Kiste	leer —	7	163	Altona	K. E.-D. Altona	
164	W W	16	1	—	Gallerie —	16	164	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
165	W W	6118	1	Fass	Wein —	130	165	Mannheim	Badische Stsb.	
166	W Z R P	1857	1	Kiste	Zucker —	58	166	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
167	Z B	—	1	unverpackt	Schraubenschneider —	—	167	Moabit	K. E.-D. Berlin	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
168	Anvers Bassin	2188	1	Leine	— —	—	168	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
169	Binsfeld	—	1	Sack	Kleider —	23	169	Metz	Reichsbahn	
170	Gebr. Böhler & Co.	—	4	—	Stahlstangen —	34	170	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
171	Poldistahl	—	1	—	Stahlstange —	5	171			

*) Achtung! Spiegelglas. Glas- und Spiegelmanufaktur Paul Fahrenwald, Alte Falkenwalderstrasse 14.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
172	Fischer Wien	—	1	Pack	leere Säcke —	23	172	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
173	Fuiza	—	1	Kiste	Lampe —	16	173	München Centr.	Bayerische Stsb.	
174	S & B Hamburg	—	1	Milchkanne	— —	—	174	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
175	M B Hannover	3639	1	Kiste	Eisenwaaren —	31	175	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
176	H R Hannover	3063	1	Verschlag	hölzernes Bört —	12	176	„	„	
177	H S Hannover	1/14	14	Stück	leere, alte Petroleumfässer	504	177	„	„	
178	T Hannover	2682	1	„	Toilettenspiegel —	15,5	178	„	„	
179	Hausmann	26	1	Fass	leer —	15	179	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
180	Herford	—	1	„	leer —	32	180	„	„	
181	H. Herzog	—	1	Bierfass	leer —	17	181	Fürth	„	
182	Jul. Koch	—	1	Kiste	fr. Blumen —	3,5	182	Leipzig, Thür. Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
183	A. Kunzler	205	1	Fässchen	ansch. Wein —	30	183	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
184	Lohr	770	1	Fass	leer —	23	184	Radolfzell	Badische Stsb.	
185	Mars-Fahrradwerke Nürnberg	—	1	Gestell	Fahrräder —	52	185	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
186	S W Nachfl.	5812	1	Kiste	— —	73	186	Hamburg H.	„	
187	Paris	2094	1	Kollo	2 Säulen —	40	187	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
188	Pfeil	—	1	—	Fahrrad —	—	188	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
189	Plon	5094	1	Fass	leer —	28	189	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
190	Starke	—	1	Korb	leere Blechflasche —	2	190	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
191	D R Stettin	—	1	Sack	leere Säcke —	25	191	Blankensee	Meckl. Friedr. Wilh.-E.	
192	Steuermann Wahler Bremen	—	1	Kiste	? —	43	192	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
193	Wasmuth	11807	1	„	leer —	4	193	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
194	—	1—32	32	Bund	Säcke —	640	194	Mannheim	Badische Stsb.	
195	—	2	1	—	Kugellaterne mit zertrümmerter Glaskugel	—	195	Berlin H. u. L. Eilgut	K. E.-D. Berlin	
196	—	2 oder 20	1	—	Viehgitter —	—	196	Berlin H. u. L.	„	
197	—	7 u. 201	1	Achslager	alt, defekt —	33	197	Zwickau	Sächsische Stsb.	
198	—	23 / 120	1	Pack	Leisten —	3	198	Mannheim	Badische Stsb.	
199	Beklebung	59	1	grauer Handkoffer	Wäsche etc. —	10	199	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
200	—	80/82	3	Säcke	Häute —	189	200	Wasselnheim	Reichsbahn	
201	—	307	1	brauner Koffer	1 schw. Kammgarnrock, 1 graue Hose u. 1 Weste, 2 Taschentücher, gez. M. S., 2 Hemden, Hemdenkragen u. Stulpen	10	201	Wehlau	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
202	—	450	1	Fass	anscheinend Mus —	176	202	Berlin, Gzb.	K. E.-D. Berlin	
203	—	895 / 4	1	Bierfass	leer —	30	203	Baden	Badische Stsb.	52 Liter.
204	— / —	1840/426, 1712/430	2	Eisenfässer	leer —	108	204	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
205	—	2004	1	Fass	leer —	15	205	Karlsruhe	Badische Stsb.	
206	—	43563	1	—	eis. Fass —	403	206	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
207	—	4906	1	Kiste	Maschinentheile —	25	207	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
208	—	6112	1	Sack	Kleidung —	8	208	Spandau	K. E.-D. Berlin	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
209	weisser Strich	—	45	Kolli	Eisentheile —	170	209	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
210	weisser Strich	—	1	Stange	Flacheisen, 5 m lang	40,5	210	Osterwieck	Osterwieck-Wasserlebener E.	
211	weisser Strich	—	1	Bund	2 eis. Gasrohre —	20	211	Gössnitz	Sächsische Stsb.	
212	// weiss	—	2	Kolli	Eisentheile —	13,25	212	Neustrelitz	Meckl. Friedr. Wilh.-E.	
213		4974	1	Ballen	ungerissene Bettfedern	7	213	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
214	B	558	1	Kiste	leer —	16	214	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
215		—	1	„	Eisentheile —	150	215	Mügeln b/O.	Sächsische Stsb.	Rohrverbindungsstücke.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
216	—	—	8	Kolli	eiserne Aufsatzverzierungen für Geldschränke	14	216	Aerzen	K. E.-D. Hannover	
217	—	—	1	—	hölz. Bahnschwelle —	46	217	Golzow	K. E.-D. Bromberg	2,5 m lang.
218	—	—	1	Bund	Bandeisen —	8	218	Uelzen	K. D.-E. Hannover	angeblich am 14/12. aus Wagen 1103 M.-Schw. überzählig entladen.
219	—	—	1	Pack	2 Stück Bauerntische	4,5	219	Wittenberge	Wittenberge-Perleberger E.	
220	—	—	1	—	eis. Bettlade —	45	220	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
221	—	—	4	—	Betttheile —	38	221	Metz	Reichsbahn	
222	—	—	5	Stück	Bickel —	15	222	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
223	—	—	1	—	Bindekette —	—	223	Biebrich Rh.	„	2 m lang.
224	—	—	7	—	Blechtöpfe —	4	224	Frkfrt. a/M. H.	„	
225	—	—	1	Bund	Blechwaaren —, Mausefallen —, Bürsten —	9	225	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
226	—	—	1	—	eis. Bodenkarre —	—	226	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
227	—	—	2	Theile	elektr. Bogenlampe —	—	227	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
228	—	—	11, 19, 5	—, —, —	Bretter —, Vorleger —, Reitel —	—	228	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
229	—	—	2	Kistchen	Bücklinge —	10,5	229	Frankf. a/M. Eil.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
230	—	—	1	—	defekte Bufferscheibe	10	230	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
231	—	—	1	—	Kavallerie-Offizierssäbel in Leinen	1,5	231	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
232	—	—	1	Eiertonne	leer —	39	232	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
233	—	—	1	Kalktonne	leer —	36	233	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
234	—	—	1	—	Schanktischaufsatz von Zink	6	234	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
235	—	—	1	Pack	verzinkte Eimer —	18	235	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
236	—	—	1	Kiste	Enameline —	3	236	„	„	
237	—	—	1	Stab	Eisen —	31	237	Düsseldorf-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
238	—	—	1	—	rundes Eisen (Ring) —	69	238	Creuzthal	„	
239	—	—	6	—	Eisen —	127	239	Magdeburg Eilgut	K. E.-D. Magdeburg	
240	—	—	1	—	Eisenplatte, am Rande durchlocht	55	240	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
241	—	—	1	—	Eisenrohr —	15	241	Düsseldorf-Derend.	„	
242	—	—	1	—	Eisenrohr —	15	242	„	„	
243	—	2050	1	Bund	dünne Eisenstäbe —	47	243	Heidelberg	Badische Stsb.	
244	—	—	1	„	6 Eisenstäbe —	20	244	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
245	—	—	2	—	Eisenstangen —	12	245	Düsseldorf-Derend.	„	
246	—	—	1	Rupfen	Eisentheile —	13	246	Immenstadt	Bayerische Stsb.	
247	—	—	1	Packet	Eisenwaaren (62 Bohrer und 2 Zangen)	19	247	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	—	1	—	Etagerentisch für Nippsachen	6	248	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
249	—	—	1	Korb	Farbe —	60	249	Strassburg	Reichsbahn	
250	—	—	1	Ballen	Felle —	11	250	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
251	—	—	1	Bund	Fensterstangen —	21	251	Voerde	K. E.-D. Elberfeld	
252	—	—	1	Korb	leere Flaschen —	7	252	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
253	—	—	1	Sack	Futterkuchenmehl —	50	253	Posen	K. E.-D. Posen	
254	—	—	1	Glasballon	leer —	8	254	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
255	—	—	1	—	Gupelschuh —	117	255	Posen	K. E.-D. Posen	
256	—	—	1	—	Gussrohr —	2	256	Basel Eilg.	Reichsbahn	
257	—	—	2	—	Gussstücke (Träger)	40	257	Mannheim	Badische Stsb.	
258	—	—	1	—	Holztisch —	24	258	Mannheim	Badische Stsb.	
259	—	—	1	Bund	4 Gusstheile —	14	259	Villingen	Württemberg. Stsb.	(sog. Göppelstücke).
260	—	—	1	—	schwarzer Handkoffer	8	260	Creuzthal Gepäckabf.	K. E.-D. Elberfeld	
261	—	—	1	Kollo	3 Heizschläuche —	—	261	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
262	—	—	1	Kiste	ein neuer Herrensattel	17	262	Stolzenburg-Glashütte	Randower Kleinb.	
263	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	13	263	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
264	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	1	264	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
265	—	—	1	Bund	Hufeisen —	16	265	Depot für herrenlose Güter Elberfeld-Mirke	„	
266	—	—	1	—	eis. Kammrad —	10	266	Spandau	K. E.-D. Berlin	
267	—	—	1	Kiste	Kaffeeservice —	15	267	Hadamar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
268	—	—	2	—	Ketten —	9, 38	268	Passau	Bayerische Stsb.	
269	—	—	1	—	Kinderstuhl —	3	269	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
270	—	—	1	—	Kinderstuhl —	11	270	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
271	—	—	1	Pack	2 Kinderstühle —	3	271	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
272	—	—	1	Kollo	5 l. neue Kisten —	42	272	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
273	—	—	2	Kisten	leer —	182	273	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
274	—	—	2	Verschläge	leer —		274	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
275	—	—	1	gelber Holzkoffer	Kleider —	24	275	Rastatt	Badische Stsb.	alte Beklebung: Paderborn-Herborn.
276	—	—	1	Korb	Kleider, Betten und Stiefel	60	276	Schildberg	K. E.-D. Posen	
277	Packm.-Karte 247 v. 26./12. Aken-Leipzig, M.	—	1	„	Kleider u. Wäsche —	42	277	Leipzig M. Gep.	K. E.-D. Halle a/S.	
278	—	—	1	Sack	alte getragene Kleidung u. Wäsche	15	278	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
279	—	—	1	—	Küchenrahmen —	3	279	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
280	—	—	1	—	Fensterrahmen —	1	280	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
281	—	—	1	—	Küchentisch —	15	281	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
282	—	—	1	—	eis. Schraubstock —	20	282	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
283	—	—	1	—	eis. Rohr —	4	283	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
284	—	—	1	—	Hintertheil eines Küchenstuhles	3	284	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
285	—	—	1	Bund	3 eis. Lampengewichte für Hängelampen	5	285	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
286	—	—	1	„	10 Lampenkugeln —	19	286	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
287	—	—	1	Korb	Lebensmittel —	11	287	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
288	—	—	1	Ballen	Lumpen —	58	288	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
289	—	—	12	Stück	Messer, 57 cm l., 10 cm br., vielleicht zu Häckselmaschinen gehörend	7	289	Nienburg W.	K. E.-D. Hannover	
290	—	—	2	Bund	Messingstäbe —	28 u. 46	290	Altenburg	Sächsische Stsb.	
291	—	—	1	Packet	1 Messingventil —	2	291	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
292	—	3821	1	Stück	leeres altes Petroleumfass	42	292	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
293	—	—	1	—	eiserne Platte —	38	293	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
294	—	—	1	—	Polstersessel —	9	294	Wiesbaden	„	
295	—	—	1	—	Privatdecke —	—	295	Triangel	K. E.-D. Magdeburg	Fabrikzeichen (Carl Winter, Magdeburg).
296	—	—	1	—	grosser, fast neuer Privatplan	—	296	Halberstadt	„	
297	—	—	1	—	Puppenwagen —	5	297	Magdeburg West	„	
298	—	—	1	—	gusseis. Rad —	66	298	Berlin, Gzb.	K. E.-D. Berlin	
299	—	—	2	Kolli (unverpackt)	Räderpaare zu Kindersportwagen mit je einem roth lackirten Trittbrettchen	3	299	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
300	—	—	1	Kollo	2 gusseis. Räder m. Achsen	10,5	300	Brück	K. E.-D. Magdeburg	
301	—	—	1	—	eiserne Riemscheibe	21	301	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
302	—	—	4	Bund	eiserne Röhren —	286	302	Düsseldorf-Bilk	„	
303	—	—	4	—	Stangen Rundeisen (gegen 5 m lang)	48	303	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
304	—	—	3	—	Stangen Rundeisen (2 Stangen 2,5 m, 1 Stange 1,25 m lang)	10	304	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
305	—	—	1	—	eis. Runge —	—	305	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
306	—	—	1	Sack	l. Säcke —	27	306	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	(enthielten Kleie).
307	—	—	1	„	19 leere Säcke —	15	307	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
308	—	—	1	„	9 Säcke —	8	308	Heidelberg	Badische Stsb.	
309	—	—	1	„	leere, gebr. Säcke —	18	309	Coswig i/Anh.	K. E.-D. Halle a/S.	
310	—	—	4	Säcke	Säcke —	77	310	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
311	—	—	1	—	Sackkarre —	—	311	Hanau West	„	
312	—	—	1	Kiste	Setzschrauben —	15	312	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
313	—	—	1	—	hölz. Schrankeinsatz, neu, roh	9	313	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
314	—	—	1	Pack	5 Schrauben —	2	314	Berneck	Bayerische Stsb.	
315	—	—	1	Pack in Leinen	eis. Schrauben u. Holzschilder für Billards	2	315	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
316	—	—	1	Korb	Schwellennägel —	55	316	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
317	—	—	1	—	eis. Schwungrad —	59	317	Bredenfelde	Meckl. Friedr. Wilh.-E.	
318	—	—	1	—	Sitz-Badewanne —	48	318	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
319	—	—	1	—	Sportwagen —	—	319	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
320	—	—	1	—	Sportwagen —	3	320	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
321	—	—	2	Bund	Stabeisen, 7 m lang	—	321	Posen	K. E.-D. Posen	
322	—	—	2	—	Stahlstäbe —	19	322	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
323	—	—	2	—	eis. Stangen (1 flache u. 1 runde)	—	323	Osnabrück Hn.	K. E.-D. Münster	
324	—	—	2	—	Streichleitern —	—	324	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
325	—	—	3	Pack	6 Stühle —	24	325	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	*) etwa 75 cm lang, 5 cm br.
326	—	—	2	—	eis. Stützen *) —	7	326	Stolp i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
327	—	—	1	Ballen	Teppich —	10	327	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
328	—	—	1	Ballen	Theatergarderobe —	15,5	328	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdebueg	
329	—	—	1	Pack	6 Stück blecherne Topfdeckel	4	329	Perleberg	Wittenb.-Perleb. E.	
330	—	—	1	Sack	Traubenzucker —	97	330	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
331	roth gestrichen	—	1	—	Viehgitter (Dienst-) (8 Latten)	—	331	Nilbau	K. E.-D. Posen	
332	—	—	1	—	eiserner Vorlegbaum —	—	332	Appenweier	Badische Stsb.	
333	Gep.-Schein 433 v. 5./1. Ruhland-Lauchhammer	—	1	Pappkarton	Wäsche —	4	333	Lauchhammer, Gep.	K. E.-D. Halle a/S.	
334	—	—	1	Gebund	grüne Weiden —	12,5	334	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
335	—	—	1		Wiegenpferd —	11	335	Bretten	Badische Stsb.	von Göppingen.
336	—	—	1	Pack	4 eiserne Winkel —	4	336	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
337	—	—	1	Sack	Wolle —	13	337	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
338	—	—	1	„	Wolle —	7	338	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
339	—	—	3	Block	Zink —	19	339	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
340	—	—	2	Säcke	Zwiebeln —	85	340	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A H	552	1	Kiste	Bilderrahmen —	9	1	Hatvan	Ungarische Stsb.	
2	A K	9884	1	—	leeres Fass —	31	2	Rákos rendezö pályandvar	„	
3	A M	2	1	Ballen	Manufaktur —	165	3	Bosna Bród	„	
4	A H	5	1	„	Manufaktur —	172	4	Bosna Bród	„	
5	A H	6	1	„	Manufaktur —	172	5	Bosna Bród	„	
6	C T	15326	1	Kiste	Maschinentheil —	15	6	Brassó	„	
7	F K	—	1	Stück	eis Ofentheil —	30	7	Versecz	„	
8	F P C	2189	1	Kiste	Zündhölzer —	94	8	Pecs	„	dagegen Abgang.
9	J P G	28633	1	Ballen	Tuch —	10	9	Kaposvár	„	
10	K K S B	195	1	—	eis Kette —	—	10	Bród	„	
11	N	13	1	Ballen	Hadern —	15	11	Nyitra	„	
12	P F F	5331/2	2	Kisten	Manufaktur —	125	12	Nyirbátor	„	
13	S S C	5950	1	Ballen	Haut —	487	13	Mureck	K. k. priv. Südbahn	
14	St E G	282	1	Stück	eis. Kette —	—	14	Pozsony	Ungarische Stsb.	
15	T	2999	1	Ballen	Rosinen —	55	15	Spital a/Semmrg.	K. k. priv. Südbahn	
16	W W	1	1	Sack	Wurmsamen —	50	16	Pragerhof	„	
17	W Z F	6505	1	„	Zucker —	88,5	17	Nabresina	„	
18	Kozlik	22	1	Stück	Plache —	—	18	Budapest-Kelenföld	Ungarische Stsb.	dagegen Abgang.
19	—	—	1	Sack	Mais —	100	19	Trento	K. k. priv. Südbahn	
20	—	—	16	„	Palmkernmehl —	1120	20	Aussig	K. k. p Auss.-Tepl. E. *)	
21	—	—	1	Stück	Schafshaut —	4	21	Budapest nyugoti p. u.	Ungarische Stsb.	
22	—	—	1	Bund	Stricke —	3	22	Budapest nyugoti pálya udvar	„	
23	—	—	1	Ballen	Viehfutter —	80	23	Budapest dunapart	„	

*) Aus Wagen 9941 St. E. G. Alter Wagenanklebzettel Pilsen-Bilin.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 9. 30. Januar 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Der preussische Etat der Eisenbahnverwaltung,

aus dem wir schon in unseren Leitaufsätzen in Nr. 4 und 7 sowie unter den Nachrichten in Nr. 4 d. Ztg. eine Anzahl der wichtigsten Zahlen und Angaben mitgetheilt haben, bietet in Verbindung mit dem gleichzeitig erschienenen „Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1899“ auch in diesem Jahr wieder ein reiches und interessantes Bild des in seinen zahlenmässigen Grundlagen dargestellten preussisch-hessischen Staatseisenbahnbesitzes. In Anlehnung an unsere Darstellung im vorigen Jahr in Nr. 7 S. 93 geben wir nicht die einzelnen Abschlusszahlen wieder, sondern beschränken uns mehr auf das Herausgreifen einzelner besonders wichtiger oder eigenartiger Punkte.

Die Betriebslänge der zur preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft gehörigen Bahnen ist für den Anfang des Etatsjahres zu 30 832,57, für den Schluss zu 31 421,95 km angenommen. Die Zunahme für 1901 ist sonach auf rund 590 km veranschlagt, während der Zuwachs für 1900 nach dem Etat rund 636 km betrug. Es sollen neu eröffnet werden 602,13 km*) und ausser Betrieb kommen 12,75 km.**)

Zu dem Gesammtnetz gehören ausser den voraufgeführten normalspurigen Bahnen auch die Schmalspurbahnen Hildburghausen-Friedrichshall (30 km) und Eisfeld-Unterneubrunn (18 km) im Direktionsbezirk Erfurt sowie die verpachteten schmalspurigen Eisenbahnen im oberschlesischen Hüttenrevier des Direktionsbezirks Kattowitz (130,37 km).

Die Gesammtlänge der vorhandenen Anschlussbahnen für nichtöffentlichen Verkehr beträgt 373,33 km.

Im preussischen Etat aufgeführt werden auch die Einnahmen, welche aus dem Mitbesitz Preussens an der Main-Neckarbahn (preussischer Antheil 8,02 km) und aus der Verpachtung der Preussen gehörigen Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn (52,38 km) an Oldenburg sich ergeben.

---

*) Und zwar folgende Strecken: Pattburg-Sonderburg (39,31 km), Tingleff-Törsbill (16,66 km), Anschlussstrecke Berlin (schlesischer Güterbahnhof)-Rangirbahnhof Rummelsburg (3,75 Kilometer), Anschlussstrecke der Stadtbahn-Bahnhof Lichtenberg-Friedrichsfelde (3,18 km), Wildpark-Nauen (33,04 km), Vorortbahn Berlin (Potsdamer Bahnhof Ringbahn)-Gross-Lichterfelde-Ost bezw. Mariendorf (Zossen) (11,06 km), Anschluss der Berlin-Dresdener Bahn an die Berlin-anhaltische Bahn (3,18 km), Anschlussstrecke der Ostbahn zwischen Rangirbahnhof Rummelsburg-Kaulsdorf (7,91 km), Nuttlar-Steinhelle (7,80 km), Schwebda-Treffurt (16,60 km), Culm-Unislaw (19,60 km), Ebersdorf-Weidhausen (7,30 km), Blankenstein-Marxgrün (5,80 km), Horst-Osterfeld S. (10,62 km), Huckarde W.-Dortmund S. (5,69 km), Umgehungsbahn bei Duisburg (6,40 km), Essen a. Ruhr (Rangirbahnhof)-Kray S. (3,20 km), Friedrichsdorf-Friedberg (17,01 km), Weidenhausen-Herborn (29,41 km), Verbindungsbahn vom Bahnhofe nach dem Hafen in Offenbach a. M. (3,11 km), Bremervörde-Buchholz (52,10 km), Soltau-Buchholz (44,40 km), Gandersheim-Düngen (31,70 km), Abkürzungsstrecke bei Bahnhof Kandrzin (zwischen Kandrzin-Gleiwitz und Kandrzin-Oderberg) (1,80 km), Sosnitza-Bielschowitz (8,00 km), Friedland-Gerdauen (26,08 km), Rominten-Stallupönen (37,79 km), selbständige Einführung der Strecke Stassfurt-Blumenberg in den Bahnhof Blumenberg (2,88 km), Simmern-Kirchberg (10,19 km), Simmern-Castellaun (15,12 km), Isselburg-Bocholt (12,20 km), Sulingen-Bassum (20,40 km), Paderborn-Brackwede (40,10 km), Grätz-Kosten (30,16 km), Dillingen-Primsweiler (13,86 km), Ostswine-Swinemünde (4,72 km).

**) Die Betriebslänge vermindert sich durch wegfallende Strecken infolge anderweiter Einführung der Bahn Husum-Tönning in den Bahnhof Husum, der neuen Anschlüsse der Berliner Stadt- und Ringbahn usw. sowie der neuen Vorortbahn Berlin (Potsdamer Bahnhof Ringbahn)-Gross-Lichterfelde-Ost bezw. Mariendorf (Zossen) um 12,75 km.

Die Vertheilung der Bahnen unter die 21 Direktionsbezirke bleibt ziemlich unverändert. Durch starken Zuwachs an neuen Strecken tritt bezüglich der Länge der verwalteten Linien Königsberg mit 1 991,88 km an die erste Stelle, die bisher Halle a. Saale inne hatte. Den stärksten Zuwachs erhält im Laufe des Jahres Hannover mit 128,20 km. Trotz eines Zuwachses von 62,12 km bleibt Berlin mit 669,01 km der kleinste Bezirk nach der Streckenlänge.

Wir lassen an dieser Stelle einfliessen, dass von den am Schlusse des Rechnungsjahres 1899 vorhandenen 30 170,69 km preussisch-hessischer Staatseisenbahnen Haupteisenbahnen waren 19 987,82 km = 66,24 %, Nebenbahnen 10 182,87 km = 33,76 %. Eingleisig waren 18 004,42 km = 59,68 %, zweigleisig 12 045,78 km = 39,92 %, dreigleisig 38,03 km = 0,13 %, viergleisig 82,46 km = 0,27 %.

Wir wenden uns nun zu den Betriebseinnahmen. Bei dem Personen- und Gepäckverkehr ist, wie im Vorjahr, auch jetzt wieder vorsichtigerweise eine Einnahmesteigerung von nur 4 % in Ansatz gebracht, obgleich die Einnahmevermehrung aus reiner Verkehrssteigerung im Durchschnitt der letzten drei Jahre sich auf 6,13 % belief und selbst der Durchschnitt der letzten 10 Jahre 4,47 % ergibt. Unseres Erachtens ist die Vorsicht dieser Veranschlagung vielleicht etwas übertrieben; trotz der geringen Stockung in einigen industriellen Zweigen spricht alles für einen weiteren Fortgang der Verkehrssteigerung im Personenverkehr, der ja zum Theil ganz naturgemäss durch die starke Bevölkerungszunahme und zugleich durch die fortdauernde allgemeine Zunahme des Wohlstandes bedingt ist. Der Umstand, dass in das Etatsjahr 1901 zwei Osterfeste fallen — am 7./8. April 1901 und am 30./31. März 1902, — bedingt einen besonderen Einnahmezuschlag von 3 200 000 ℳ. Sollten wir nicht endlich einmal zu festliegenden Osterfesten gelangen können? — Die Gesammteinnahme bei Titel 1 ist zu 391 175 000 Mark veranschlagt, also auf mehr als 1 000 000 ℳ täglich.

Beim Güterverkehr ist ebenfalls der Zuschlag für allgemeine Verkehrssteigerung auf 4 % festgesetzt, was etwas weniger ist, als der Durchschnitt der Steigerung in den letzten 10 Jahren (4,17 %), während die Einnahmevermehrung aus reiner Verkehrssteigerung im Durchschnitt der letzten drei Jahre 6,50 % betrug. Wir halten hier die Vorsicht in der Veranschlagung nicht für zu weitgehend, weil die Stockung einzelner Industriezweige leicht sich in den Güterverkehrseinnahmen geltend macht. Die zu Titel 2 veranschlagte Gesammteinnahme bleibt mit 959 015 000 ℳ nicht mehr weit hinter der Milliarde zurück.

Unter den Einnahmen bei Titel 3 (für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter) interessirt die höhere Veranschlagung der von der Neubauverwaltung an allgemeinen Verwaltungskosten zu zahlenden Vergütung, die durch den voraussichtlich erheblichen Umfang der Bauthätigkeit im Vergleich zu 1899 begründet wird.

Die Erträge aus Veräusserungen (Titel 5) sind mit 28 792 000 ℳ um rund 4 306 000 ℳ niedriger angenommen, als die wirkliche Einnahme von 1899, weil nach Ansicht der Staatsregierung bei dem Verkauf von Altmaterial mit niedrigeren Einheitspreisen gerechnet werden muss. Aus dem Betriebsbericht für 1899 ergibt sich, dass allerdings die Mehreinnahme aus diesem Titel gegenüber dem Etat nicht weniger als 26 % betragen hat, was im wesentlichen auf die erhebliche Steigerung der Altmaterialpreise zurückgeführt wird. Da ist denn bei dem jetzigen Stande des Eisenmarktes die Annahme niedrigerer Preise gewiss geboten.

Zu Titel 6 (verschiedene Einnahmen einschliesslich der Einnahmen aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken) wiederholt sich die Erscheinung des Vorjahres, dass infolge der Aufzehrung des Pensionsgarantiefonds eine erhebliche Mindereinnahme von 8 244 400 ℳ an statutmässigen Pensionskasseneinnahmen gegen das Ist von 1899 in Ansatz gebracht ist. Gegen den Etat 1900 ist die veranschlagte Mindereinnahme dieses Titels indessen geringfügig (— 762 200 ℳ).

Die Summe der ordentlichen Einnahmen ist insgesammt zu 1 439 042 748 ℳ, d. i. 78 602 915 ℳ mehr als für 1900 veranschlagt.

Der ausserordentliche Einnahmeetat zeigt auch diesmal wieder, wie im Vorjahre, einen Beitrag von 1 500 000 ℳ der Stadt Hamburg und der Lübeck-Büchener Eisenbahn zu den Kosten der Erweiterung der Eisenbahnanlagen in Hamburg. Neu ist ein Beitrag der Stadt M.-Gladbach von 150 000 ℳ zu den Kosten der dortigen Bahnhofserweiterung.

Unter den dauernden Ausgaben nehmen zunächst die persönlichen Ausgaben (Titel 1 – 3) im Gesammtbetrage von 334 778 500 Mark mit einem Mehr von 21 179 213 ℳ gegen die Istausgabe von 1899 die Aufmerksamkeit in Anspruch. Das Mehr beträgt diesmal fast 7 %, ist also etwas geringer als im Vorjahre, wo es fast 8 % ausmachte. Die Vermehrung der Kopfzahl des Gesammtbedarfs an Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern, jedoch mit Ausschluss der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter, beträgt gegenüber dem Istbestand von 1899 nicht weniger als 8 031, von denen nur 132,4 auf neue Bahnen, 344 auf die Neubauthätigkeit entfallen, während der Löwenantheil der Vermehrung auf die allgemeine Verkehrssteigerung, ein erheblicher Theil aber auch auf die Verstärkung des Personals aus Rücksichten der Betriebssicherheit und zur Bewältigung des Verkehres umgebauter und erweiterter Bahnhöfe entfällt. Die vom Bundesrath beschlossene Herabsetzung der höchsten zulässigen Zugstärke der Güterzüge von 150 auf 120 Wagenachsen verursachte im Lokomotiv- und Zugbegleitungsdienste einen Mehrbedarf von 246 Arbeitskräften. Die Ausdehnung der Bahnsteigsperre macht nach Abzug der Ersparnisse beim Zugpersonal eine Verstärkung des Personals um rund 55 Köpfe erforderlich. Die Abkürzung der dienstlichen Inanspruchnahme des Lokomotivpersonals, soweit es die bestimmungsmässigen Grenzen überschritt, erfordert eine Mehreinstellung von 170 Köpfen.

Gegenüber dem aus all' diesen Quellen sich ergebenden Mehrbedarf von 9 061 Arbeitskräften ist durch weitere Vereinfachung im inneren Verwaltungsdienst, im Rechnungs- und Kontrolwesen, in der Wagenaufschreibung u. a. ein Minderbedarf von 1 030 Köpfen gegenüberzustellen.

Die Mehrausgabe durch die Mehr- und Mindereinstellungen von Bediensteten beträgt 10 456 000 ℳ. Noch etwas grösser ist die Mehrausgabe, die durch die Erhöhung der Einkommensbezüge des Dienstpersonals begründet wird. Zunächst ergibt sich aus den Dienstalterszulagen eine Mehrausgabe von fast 2 842 000 ℳ. Dann aber ist eine erhebliche Vermehrung der etatsmässigen Stellen vorgesehen, die eine Mehrausgabe von 3 520 000 ℳ verursachen wird. Diese Stellenvermehrung kommt hauptsächlich den mittleren Beamten zu Gute. Während die Zahl der Direktionsmitglieder nur um 9 (zur Einrichtung 6 weiterer theils administrativer, theils bautechnischer Streckendezernate, eines neuen betriebstechnischen Dezernats und zweier Neubaudezernate), die Zahl der Inspektionsvorstände nur um 4, der Bauinspektoren nur um 1 vermehrt ist, sind 100 Güterexpeditionsvorsteher, 61 technische Eisenbahnsekretäre bezw. Eisenbahn-Betriebsingeniöre und nicht weniger als 1 003 Stellen für nichttechnische Eisenbahnsekretäre mehr vorgesehen. Hierdurch soll das bisher bestehende Prozentverhältniss zwischen der Zahl der Bürobeamten 1. und 2. Klasse (3/8 : 5/8) mit Rücksicht auf die inzwischen eingetretene Aenderung in der Beschäftigung dieser Beamten anderweit so geregelt werden, dass von der Gesammtzahl je die Hälfte auf die 1. und die 2. Klasse entfällt. Es bedeutet dies eine sehr wesentliche Verbesserung der Aufrückungsverhältnisse, die von den betheiligten Beamten gewiss freudig begrüsst werden wird. Natürlich wird nun entsprechend die Zahl der nichttechnischen Betriebssekretäre um 953 vermindert. Die Zahl der Güterexpedienten wird um 3, der Bahnmeister I. Klasse um 91, der Werkmeister um 43, der Büroassistenten um 128, der Stationsverwalter und Stationsassistenten um 495 vermehrt. Von dieser letzteren Zahl entfällt etwa die Hälfte auf solche Beamte, die mit selbständigen Verrichtungen im Bahnhofs-

und Abfertigungsdienst dauernd betraut sind. Weitere 267 Stellen hängen mit der beabsichtigten Neuregelung des Eisenbahntelegraphendienstes zusammen. Die reinen Telegraphistenstellen sollen wegfallen, da sich im Eisenbahndienst die ausschliessliche Ausbildung und Beschäftigung im Telegraphendienst als wenig zweckmässig erwiesen hat. Meist kann dieser Dienst von solchen Personen wahrgenommen werden, die etwa Weichenstellern 1. und 2. Klasse an Vorkenntnissen gleichstehen. Bei schwierigeren Anforderungen dagegen empfiehlt es sich, Stationsassistenten für solchen Dienst zu verwenden. Auf Stationen mit ausgedehntem Privatdepeschenverkehr und in den Telegraphenbüros des inneren Dienstes sollen noch mehr, als bisher, weibliche Kräfte für den Telegraphendienst verwendet werden.

Wir können hinzufügen, dass durch die Beseitigung der reinen Telegraphistenstellen eine fortwährende Quelle der Unzufriedenheit beseitigt werden wird, da die bisher als Telegraphisten angestellten Personen immer und immer wieder den Versuch machten, in die ihnen meist verschlossenen besseren Stellen der Stationsassistenten aufzurücken.

Sehr erheblich ist auch die Vermehrung um je 500 Stellen bei den Lokomotivführern und -Heizern. Die Zahl der Zugführer soll um 143, der Rangirmeister um 147, der Haltestellenaufseher und Weichensteller 1. Klasse um 192, der Weichensteller um 565, der Schaffner und Bremser um 591, der Bahnwärter und Nachtwächter um 120 vermehrt werden. Auch die Zahl der Fahrkartenausgeberinnen wird um 15 vermehrt.

Die starke Erhöhung der Zahl der etatsmässigen Beamtenstellen fällt um so mehr ins Gewicht, wenn man einen Zeitraum mehrerer Jahre übersieht. Von 1899 bis 1901 ist ihre Zahl von 118 781 auf 127 833 gestiegen, also um fast 8 %.

Auf die Erhöhung der Löhne der unteren Hilfsbediensteten und der Betriebsarbeiter entfällt eine Ausgabesteigerung von 3 497 000 ℳ.

Das System der Stellenzulagen hat abermals eine Erweiterung erfahren, es sind hierfür der Ausgabe von 1899 gegenüber 665 800 ℳ mehr vorgesehen. Sie dienen bekanntlich theils als Theuerungszulagen, theils als Zulagen für Stellen, die infolge ihrer starken Inanspruchnahme durch den Betrieb besonders befähigte und zuverlässige Unterbeamte erfordern.

Unter den Ausgaben für Wohlfahrtszwecke ist zu bemerken, dass im Jahre 1901 zum ersten Male die Bestellung besonderer Bahnaugenärzte vorgesehen ist.

Wir kommen nun bei Titel 7 zu den sachlichen Ausgaben. Vor allem interessiren hier die Kosten für Beschaffung der Betriebsmaterialien, insbesondere der Kohlen, deren Preisbewegung unter den wirthschaftlichen Fragen der Gegenwart in der öffentlichen Erörterung einen so ungemein breiten Raum einnimmt. Die Einheiten, welche bei Titel 7 der Berechnung zu Grunde gelegt wurden, sind die des Lokomotiv- und des Wagenachskilometers. Die Zahl der ersteren ist für 1901 auf 452 050 000, die der letzteren auf 13 801 500 000 veranschlagt. Auf je 1 000 Lokomotivkilometer entfallen jetzt 193 ℳ 95 ₰, auf 1 000 Wagenachskilometer 6 ℳ 35 ₰, während die entsprechenden Ausgaben für 1899 rund 170 ℳ 75 ₰ und 5 ℳ 58 ₰ betragen haben. Es ist also eine Steigerung um fast 14 % für die Einheit angenommen. Diese wird in der Hauptsache durch die erhebliche Steigerung der Einheitspreise, dann aber auch durch die ausgedehnte Anwendung eines besseren Beleuchtungsmaterials für die Personenwagen erklärt. Der Steinkohlenverbrauch (einschliesslich Briketts und Koks) für Lokomotivfeuerung wird für 1901 zu 5 878 910 t angenommen, der Durchschnittspreis zu 10 ℳ 86 ₰ für 1 t, während im Vorjahre dieser Preis noch zu 9 ℳ 52 ₰ veranschlagt wurde und der für Steinkohlen (ausschliesslich Briketts und Koks) im Jahre 1899 wirklich gezahlte Preis 9 ℳ 7 ₰ für 1 t betrug. Aus einer dem Etat beigefügten Zusammenstellung ergibt sich, dass sich der reine Steinkohlenbedarf auf die einzelnen Bezirke folgendermaassen vertheilt: Westfalen (Ruhr) 2 738 000 t zu 11 ℳ 19 ₰; Oberschlesien 2 198 000 t zu 8 ℳ 90 ₰; Niederschlesien 260 000 t zu 11 ℳ 81 ₰; Saar 250 000 t zu 13 ℳ 41 ₰; ausserdem geringe Mengen auf Wurm-, Inde- und sonstige Bezirke. In Steinkohlenbriketts ist der Ruhrbezirk mit 560 000 t zu 12 ℳ 62 ₰ durchaus überwiegend, Oberschlesien liefert nur 86 000 t zu dem Preise von 9 ℳ 50 ₰, die übrigen Bezirke liefern 89 000 t zu dem auffallend hohen Preise von 22 ℳ. Der Gesammtbedarf an Koks ist mit 75 780 t nur gering, fast ²/₃ liefert der Ruhrbezirk zum Preise von 21 ℳ 53 ₰. Der Gesammtgeldbedarf der preussischen Staatsbahnverwaltung für Kohlen, Koks und Briketts ist auf 70 296 000 ℳ veranschlagt, von denen 63 843 000 ℳ auf Lokomotivfeuerung entfallen.

Bei Titel 8 (für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen) beträgt die Anzahl der für die Unterhaltung veranschlagten Arbeiter 62 516 mit einem Gesammtlohnaufwand von 42 636 000 ℳ. Auf den Arbeiter entfällt also ein Lohnbetrag von 682 ℳ, während für 1900 665 ℳ veranschlagt wurden und der wirklich gezahlte Lohnbetrag für 1899 sich auf 661 ℳ, für 1898/99 auf 640 ℳ stellte. Es ist also eine fortgesetzte Einkommensbesserung auch dieser, der grossen Mehrzahl nach der Landbevölkerung angehörenden, vielfach auch in der Landwirthschaft einen Nebenerwerb findenden Arbeiter erkennbar. Die Kopfzahl der Arbeiter auf 1 km durchschnittliche Länge der unterhaltenen Bahnstrecken ist von 1,90 im Jahre 1899 auf 1,99 gestiegen, gegen den Etat für 1900, nach dem sie 2,03 betragen sollte, etwas gefallen.

Die Länge der umzubauenden Gleise ist zu rund 1 860 km angenommen gegen 1 800 km im Vorjahre und gegen 1 750 km wirklich umgebauter Gleise im Jahre 1899. Es sollen jetzt 1 173 km mit hölzernen und 687 km mit eisernen Querschwellen umgebaut werden. Zu diesem Umbau sowie zu den nöthigen Einzelauswechselungen sollen 168 052 t Schienen, 64 763 t Kleineisenzeug und 2 934 000 Stück hölzerne Querschwellen, 370 000 hölzerne Weichenschwellen und 85 452 t eiserne Schwellen, ausserdem für 6 580 000 ℳ Weichen nebst Zubehör beschafft werden. Der Schienenpreis ist zu 119 ℳ 20 ₰ für die Tonne, also um 60 ₰ geringer als im Vorjahre, angenommen. Er entspricht dem bestehenden Lieferungsvertrage. Er stellt sich unter Berücksichtigung der Nebenkosten um 8 ℳ 60 ₰ höher als der rechnungsmässige Preis im Jahre 1899. Der Durchschnittspreis des Kleineisenzeugs ist mit 228 ℳ 2 ₰ um 57 ℳ 42 ₰ für die Tonne höher angenommen als der wirkliche Preis für 1899; der Anschlagspreis für 1900 betrug 215 ℳ 24 ₰. Der Preis für hölzerne Bahnschwellen ist mit 4 ℳ 69 ₰ um 33 ₰ für das Stück höher veranschlagt als der für 1899 gezahlte Preis, um 19 ₰ höher als der im Etat 1900 angenommene.

Wie in den Vorjahren, wird auf allen wichtigeren von Schnellzügen befahrenen oder sonst stark belasteten Strecken schwerer Oberbau verwendet. Insgesammt stellt sich die für die Erneuerung des Oberbaues veranschlagte Ausgabe für 1901 auf 65 690 400 ℳ, das ist um 13 883 000 ℳ oder um volle 27 % höher als die wirkliche Ausgabe 1899.

Die Verbesserung der Bettung durch ausgedehnte Verwendung von gesiebtem Kies und Steinschlag ist, wie in den Vorjahren, in Aussicht genommen. Der Gesammtbedarf an Bettungsmaterial ist zu 2 696 000 cbm ermittelt.

Bei den Kosten der kleineren Ergänzungen ist eine Summe von 1 000 000 ℳ vorgesehen, um an 74 Orten und Stellen Dienstwohnungen für 61 mittlere und 109 untere Beamte herzustellen.

Der Einheitspreis für die gewöhnliche Unterhaltung des Bahnkörpers mit allen Bauwerken und Nebenanlagen, jedoch ausschliesslich der Weichen, Kreuzungen, Gebäude, Stellwerke und Signale, elektrischen Einrichtungen aller Art, der Zufuhrwege, Vorplätze und Ladestrassen, ist zu 154 ℳ für das Kilometer Bahnkörper veranschlagt, während dieser Einheitspreis im Vorjahre etwas höher, zu 157 ℳ angenommen wurde. Die Länge des Bahnkörpers ist zu 31 035 km berechnet.

Der Anschlag bei Titel 8 Position 4, Kosten erheblicher Ergänzungen, ist mit 9 425 000 ℳ nur um ein geringes höher als der des Vorjahres. Hier sind im Etat alle Einzelausführungen

aufgeführt, deren Anschlag unter 100 000 *M.* bleibt, während höhere Beträge auf das sog. Extraordinarium gehören, über das wir in Nr. 7 S. 97 d. Jahrg. berichtet haben. Aus der grossen Zahl der beabsichtigten Neuanlagen und Bauten, die namentlich Bahnhofserweiterungen der verschiedensten Art betreffen, erwähnen wir hier die Forderungen für Einrichtung elektrischer Beleuchtung auf den Bahnhöfen Charlottenburg, Grunewald, Liegnitz, Güterbahnhof Cüstrin Vorstadt, Elberfeld (Döppersberg und Steinbeck), Leipzig (Magdeburger und Berliner Bahnhof), Hainholz, Oebisfelde, Stendal, Chorzow, Angermünde.

Zu unvorhergesehenen dringlichen Ergänzungen sind wie im Vorjahre 2 500 000 *M.* eingestellt.

Bei Titel 9 (zur Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der „maschinellen" Anlagen) (liesse sich hierfür nicht besser sagen: „Maschinenanlagen"?) sind einschliesslich eines bei Titel 7 und 8 vorgesehenen Betrags an Tage- und Stücklöhnen für Werkstättenarbeiter zusammen 55 132 000 *M.* vorgesehen, so dass bei einer angenommenen Anzahl von 49 006 Köpfen auf den Arbeiter ein durchschnittlicher Jahresverdienst von 1 125 *M.* kommt, während dieser nach dem Etat für 1900 nur 1 080 *M.*, nach der Istausgabe für 1899 rund 1 100 *M.* betrug.

Für die hier zu veranschlagenden Kosten sind wie bei Titel 7 die Lokomotiv- und Wagenachskilometer zu Grunde gelegt, doch ist die Berechnung etwas abweichend, da die Zugreserve hier ausser Ansatz gelassen und dafür jede Stunde Rangirdienst zu 10 Lokomotivkilometer gerechnet ist, während bei den Wagenkilometern nur die von den eigenen Wagen zurückgelegten in Rechnung gezogen und die der Postwagen ausser Ansatz gelassen sind. — Der Kostenansatz ist hier für 1901 um mehr als 12 % höher als die wirklichen Ausgaben für 1899, weil namentlich die Metallpreise so viel höher zu veranschlagen sind.

Bei Position 4 ist hier die Beschaffung ganzer Fahrzeuge in folgendem Umfang vorgesehen: 500 Lokomotiven zu 30 000 000 *M.*, 650 Personenwagen zu 10 000 000 *M.*, 5 000 Gepäck- und Güterwagen zu 15 000 000 *M.*, zusammen für 55 000 000 *M.* Die Durchschnittspreise sind gegen das Vorjahr abermals erhöht. Gegen die wirkliche Ausgabe des Jahres 1899 beträgt die Mehrausgabe 5 938 000 *M.*, also etwa 12 %; allerdings wurden damals nur 435 Lokomotiven, 597 Personenwagen, dagegen aber 6 550 Güter- und Gepäckwagen neu beschafft.

Bei Titel 12 (verschiedene Ausgaben) sei erwähnt, dass der sehr erhebliche Posten der vom Einkommen zu entrichtenden Kommunalsteuern fortwährend wächst. 1899 sind dafür 11 653 500 *M.* verausgabt, für 1901 werden 12 184 000 *M.*, also 4,5 % mehr veranschlagt. Die Höhe der Zahlungen auf Grund der Haftpflichtgesetze ist mit 3 479 400 *M.* um 421 000 *M.* geringer veranschlagt, als die Istausgabe 1899 betrug. Wir bemerken hierbei, dass die erheblichen Zahlungen aus Anlass des Offenbacher Unfalls (8. November 1900) voraussichtlich zum grössten Theil das Rechnungsjahr 1900, nicht 1901 belasten werden.

Erfreulich ist, dass die Ersatzleistungen für verlorene, verdorbene, beschädigte Transportgegenstände usw. fortgesetzt geringer veranschlagt werden können. Im Vorjahr betrug der Minderanschlag 41 000 *M.*, in diesem 93 300 *M.* Das lässt doch auf eine Verringerung der Ursachen dieser Ersatzansprüche schliessen. Der Betrag für Fernsprechgebühren ist gegen die Ausgabe 1899 um 57 800 *M.* erhöht, weil von den verschiedensten Körperschaften fortgesetzt eine Vermehrung der Fernsprechanschlüsse erstrebt wird. — Eine fortdauernde Verringerung zeigen die Kosten des Rangirens mit Pferden, ebenso die Kosten der Ausschmückung der Bahnhöfe und Verwaltungsgebäude bei festlichen Gelegenheiten sowie die Ausgaben aus Staatsnebenfonds für Wohlfahrtszwecke.

Ein wahrhaft glänzendes Zeugniss für die musterhafte Sorgfalt bei der Aufstellung des Etats und in der Einzelbezeichnung der Ausgaben ist es, dass der Posten „für sonstige und unvorhergesehene Ausgaben" bei einem Gesammtausgabeetat von 858 194 800 *M.* nur mit 357 600 *M.*, d. i. noch nicht ½ ‰, ausgestattet zu werden braucht, und dass dennoch die Schwankungen der Ausgaben bei dieser Position ganz unbedeutend sind.

Mit Titel 12 schliesst Kapitel 23 des Etats: „vom Staate verwaltete Eisenbahnen". Es folgt nun unter Kapitel 24 der Ausgabe: „Antheil Hessens an den Ergebnissen der gemeinschaftlichen Verwaltung des preussischen und hessischen Eisenbahnbesitzes", der bekanntlich eine fortgesetzte starke Steigerung zeigt. Er hat in Wirklichkeit für 1899 nicht weniger als 10 885 136 *M.*, d. h. mehr als 10 *M.* auf den Kopf der hessischen Bevölkerung (1 039 000 Einwohner nach der Zählung von 1895) betragen und wird für 1901 auf 11 184 455 *M.*, also abermals um 866 156 *M.*, somit um fast 8 % höher veranschlagt.

Unter den nächsten Ausgabekapiteln sind noch zu erwähnen die Ausgaben für die Ministerialabtheilungen für das Eisenbahnwesen, diejenigen für Dispositionsbesoldungen usw. der infolge der Umgestaltung der Eisenbahnbehörden zur Verfügung gestellten oder auf Wartegeld gesetzten Beamten. Diese Beträge zeigen eine Verringerung um 42 % gegen das Vorjahr, weil eine grosse Zahl dieser Beamten im Laufe des Vorjahres pensionirt und ihre Pensionen auf den allgemeinen Staatspensionsfonds übernommen sind. Der Antheil der Staatseisenbahnverwaltung an den aus diesem Fonds gezahlten Pensionen ihrer Beamten ist auch diesmal im Eisenbahnetat nicht zu finden.

Hiermit schliesst das sogen. Ordinarium des Etats:

Die gesammten ordentlichen Einnahmen sind veranschlagt zu	1 439 042 748 *M.*
die gesammten dauernden Ausgaben zu . .	875 678 380 „
der Ueberschuss zu . . .	563 364 368 *M.*

d. i. um 31 120 389 *M.* oder um fast 6 % höher als im Voranschlag für 1900, und um 16 972 392 *M.* oder um mehr als 3 % höher als der Rechnungsabschluss für 1899 ergibt.

Im sogen. Extraordinarium des Etats, für das sich wohl der ganz landläufige und im Etat selbst angewendete Ausdruck „ausserordentlicher Etat" durchführen liesse, sind an ausserordentlichen Einnahmen diesmal, wie wir zu dem schon oben Gesagten noch hinzufügen, 1 544 889 *M.* weniger als im Vorjahr veranschlagt; es gehören hierher nur die Beiträge Dritter zu einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben, unter denen diesmal die hier für 1900 vorfindlichen Beiträge des Reiches zu einer Anzahl von Herstellungen zweiter, dritter und vierter Gleise fehlen.

Ueber die Ausgaben des ausserordentlichen Etats enthält unser Aufsatz in Nr. 7 S. 97 d. Ztg. das Nähere. Der Zuschuss, der diesmal zur Deckung dieser Ausgaben aus dem Ueberschuss des ordentlichen Etats zu leisten ist, beträgt 99 054 389 *M.* gegen 83 311 050 *M.* des vorjährigen Etats und 74 818 843 *M.* des 1899 er Rechnungsergebnisses. Trotz der glänzenden Ausstattung des ausserordentlichen Etats bleibt ein Ueberschuss von 563 364 368 *M.*, von welchem nach Beilage C zum Etat zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld nur 149 315 705 *M.* Verwendung finden, so dass ein Reinüberschuss von 414 048 663 *M.* verbleibt, von dem nach Abzug der vorgeschriebenen Tilgungen „zur Deckung anderweiter etatsmässiger Staatsausgaben" ein Betrag von 383 997 943 *M.* übrig bleibt.

Nach eben dieser Beilage C — Uebersicht über die Ausführung des Gesetzes vom 27. März 1882, betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten — wird die preussische Staatseisenbahn-Kapitalschuld am Schlusse von 1901 ohne Rücksicht auf die inzwischen stattgefundenen Abschreibungen 7 807 176 556 *M.* betragen. Am Schlusse des Rechnungsjahres 1899 betrug die Staatseisenbahn-Kapitalschuld nach den bis dahin erfolgten Abschreibungen 4 411 322 990 *M.* Bis zu eben diesem Zeitpunkte sind von dem Reinüberschuss der Staatseisenbahnverwaltung zur Deckung anderweiter etatsmässiger Staatsausgaben seit 1882/83 nicht weniger als 1 844 043 838 *M.* verwendet, ein Betrag, der bis zum Schluss des Jahres 1901 voraussichtlich um weitere rund 730 000 000 *M.* gestiegen sein wird.

Mit dieser Zahl, die besser als alles andere zum Ausdruck bringt, was Preussen seinen Staatseisenbahnen verdankt, schliessen wir den heutigen Bericht über unseren Gegenstand mit dem Wunsche und in der Hoffnung, dass die künftigen Etats der preussischen Staatseisenbahnverwaltung auch ferner eine so stetige glänzende Fortentwickelung dieses grössten Eisenbahnunternehmens der Erde zeigen mögen, wie sie seit dem Jahre 1882/83, dem Abschluss der grossen Eisenbahnverstaatlichungen, fast ohne jede Unterbrechung bis zu diesem Augenblick angedauert hat. v. M.

Die Beschlüsse des Pariser Eisenbahnkongresses.

Es liegt nunmehr der Wortlaut der Beschlüsse vor, welche der im September v. J. in Paris abgehaltene internationale Eisenbahnkongress hinsichtlich der zahlreichen auf die Tagesordnung des Kongresses gesetzten Fragen aus den verschiedenen Gebieten des Eisenbahnwesens gefasst hat. (Vergl. Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des chemins de fer. Vol. XIV. Nr. 10 bis 12.) Wenn auch der Kongress bezüglich einer Reihe von Fragen theils wegen Verschiedenheit der Anschauungen in den einzelnen Ländern, theils wegen Unzulänglichkeit des Erhebungsmaterials zu keinem abschliessenden Urtheile gelangt ist, so bietet gleichwohl der Inhalt der Kongressbeschlüsse so viel Interesse, dass es am Platze sein dürfte, nachstehend das Wesentlichste aus diesen Beschlüssen zusammenzufassen.

Zur Frage I (Beschaffenheit des Schienenmaterials) nahm der Kongress keine Stellung. Er fand, dass es gegenwärtig noch nicht möglich sei, allgemeine Bestimmungen hinsichtlich der Beschaffenheit des anzuwendenden Schienenmaterials festzustellen, dass vielmehr vorerst die Studien in dieser Richtung noch fortgesetzt werden sollen, und zwar unter Annahme übereinstimmender Versuchsgrundlagen.

Hinsichtlich der Frage II (Schienenstoss) erachtete es der Kongress als zweckmässig, dass die Eisenbahnverwaltungen, ohne die Bestrebungen nach Vervollkommnung des schwebenden Stosses aufzugeben, Versuche mit anderen Schienenstossverbindungen, insbesondere mit dem festen Stoss fortsetzen sowie auch Versuche unternehmen, welche dahin abzielen, eine Verminderung der Zahl der Schienenverbindungen, namentlich durch Zusammenschweissen der Schienen zu bewirken.

Die Frage III (Bauart von Weichen, Herzstücken und Kreuzungen auf Linien mit Schnellzugverkehr) gab dem Kongress Anlass, sich dafür auszusprechen, dass mit dem amerikanischen System der Federherzstücke sowie mit anderen, die Herzstück-Schienenlücken beseitigenden Systemen Versuche gemacht werden mögen.

Anbelangend die Frage IV (Bahnerhaltungsdienst auf Bahnstrecken mit starkem Verkehr) stellte der Kongress fest, dass eine Anzahl von Bahnen die Durchführung der Bahnunterhaltungsarbeiten nach dem System der fallweisen Behebung von Mängeln (méthode d'entretien en recherche) aufgegeben habe und zu dem System der periodischen planmässigen Untersuchung der einzelnen Bahnabschnitte (méthode de révision) übergegangen sei.

Was die Erneuerungsarbeiten anbelangt, lenkte der Kongress u. a. die Aufmerksamkeit auf die Methode der Erneuerung der Strecke unter Anwendung der Gleisesperre, welche dort, wo sie nach den Lokalverhältnissen anwendbar erscheint, die Schnelligkeit der Arbeiten zu verdreifachen erlaube. Wo dieselbe aber nicht angewendet werden kann, erachtet es der Kongress für zweckmässig, die Erneuerungsarbeiten an möglichst wenigen Punkten der Strecke, aber an jedem Punkte mit möglichst vielen Arbeitern gleichzeitig in Angriff zu nehmen.

Die Frage V betrifft die Maassnahmen gegen Schneeverwehungen und behufs Wegräumung des Schnees. In ersterer Beziehung wird die Verwendung lebender Zäune, die Anpflanzung von Bäumen, insbesondere aber die Aufforstung kahler oder abgeforsteter Gegenden besonders empfohlen. Was die Maassnahmen behufs Wegschaffung des Schnees anbelangt, so zeigt sich das Bestreben, die Anwendung der an der Brust der Maschine angebrachten Schneepflüge bei gleichzeitiger Erhöhung des Gewichtes und der Kraft zu verallgemeinern.

Für Gegenden, in welchen besonders heftige Schneestürme vorzukommen pflegen, wird die Verwendung mechanischer Schneepflüge nach Art der Schneepflüge System Rotary empfohlen.

Zur Frage VI (Bau und Erprobung von Eisenbrücken) stellt der Kongress zunächst fest, dass das Gewicht der zum Baue von Eisenbrücken verwendeten Materialmengen auch bei Brücken mit gleicher Spannweite äusserst verschieden sei und empfiehlt die Aufstellung einer vergleichenden Zusammenstellung von Gewichten, um auf Grund derselben vielleicht zu bestimmten Schlussfolgerungen zu gelangen. Der Kongress beantragt ferner für ein möglichst grosses Eisenbahngebiet die Anstellung genauer Erhebungen über die Höhe der Verkehrslast des rollenden Materials, um daraus Vorschriften für den Bau der Brücken abzuleiten. Es erscheint dem Kongress erforderlich, dass auf den grossen Durchzugslinien die Brücken für einen Achsdruck von mindestens 16 t genügend widerstandsfähig sind.

Was das Material eiserner Brücken betrifft, so stellt der Kongress fest, dass als solches Flusseisen mehr und mehr in Betracht kommt, wogegen die Anwendung von Schweisseisen (Puddeleisen) immer seltener wird. Man erachtet es für nothwendig, dass das Flusseisen bei einer beiläufigen Dehnung von 25 % eine Bruchfestigkeit von wenigstens 40 kg für 1 qmm besitze, dass demnach der Qualitätskoeffizient 1 000 betrage. Für Brücken von keiner besonderen Spannweite könne man eine Inanspruchnahme des Materials von 6 bis 9 kg für 1 qmm nutzbaren Querschnitt zulassen, für Hauptträger von aussergewöhnlicher Spannweite könne die zulässige Inanspruchnahme auf 8 bis 12 kg für 1 qmm erhöht werden und ausserdem bei Berücksichtigung der Wirkung des Windes noch 1/8 dieser Inanspruchnahme zugeschlagen werden. Es empfehle sich in jedem Falle, dass die zulässige Inanspruchnahme nicht die Hälfte der Elastizitätsgrenze des Materials überschreite, und dass bei jenen Bautheilen, welche auf Zug und Druck beansprucht werden, sogar unter diese Grenze herabgegangen werde.

Was den Einfluss des Windes anbelangt, so nehme man an, dass bei einem Winddruck von 170 kg auf 1 qm noch Züge verkehren können.

Der Kongress hält es für erwünscht, dass näher untersucht werde, ob die grossen Lasten, welche in Bezug auf Verstärkung des Ober- und Unterbaues durch Verwendung schwerer Fahrbetriebsmitel erwachsen, durch die hiermit verbundenen Vortheile aufgewogen werden.

Der Kongress hält für Objekte von mehr als 10 m Spannweite die Vornahme von Brückenproben für geboten. In zweifelhaften Fällen sollen die auftretenden Spannungen durch unmittelbare Messung an den einzelnen Bautheilen festgestellt werden.

Bezüglich der Feststellung der Spannungen beschliesst der Kongress folgende Fragen auf die Tagesordnung des nächsten

Kongresses zu setzen: a) Welche Mittel werden angewendet, um die an den einzelnen Bautheilen auftretenden Spannungen zu messen? b) Durch welche praktischen Vorkehrungen würde eine Verminderung der sekundären Spannungen in den Eisenkonstruktionen herbeigeführt? c) Welche Verbesserungen sind hinsichtlich der Theorie des Widerstandes vertikaler Träger erwünscht, damit diese mit den praktischen Erfahrungen in Einklang gebracht werde?

Zur Frage VII (Gefällsausgleichungen) sprach der Kongress aus, dass solche mit Ausnahme besonderer Fälle, wie z. B. bei der Einfahrt in Hauptbahnhöfe, ohne nennenswerthe Schwierigkeiten angewendet werden können. Falls die auszugleichenden Gefälle 10 ‰ betragen oder übersteigen, empfehle es sich, die Art ihrer Ausgleichung schon im voraus zu bestimmen und bei Anlage des Bahnkörpers (Erdbau, Kunstbau) darauf Rücksicht zu nehmen. Die Ausgleichskurve könne eine kreisförmige oder eine parabolische Form erhalten. Es genüge, wenn die beiden Endpunkte und der Scheitelpunkt genau festgestellt und diese drei Punkte annähernd durch eine kontinuirliche Kurve verbunden werden.

Die Anwendung grösserer Krümmungshalbmesser als von 5000 m für Gefällsausgleichungen empfehle sich bei Strecken mit starker Neigung anscheinend nicht.

Ein Halbmesser von 2000 m reiche für Punkte, die mit höchstens 50 km in der Stunde befahren werden, noch hin.

Es wird auf das dringendste empfohlen, das Zusammentreffen eines jähen Gefällsbruches mit dem Ausgleichungsbogen zu vermeiden.

Zur Frage VIII (Konservirung des Holzes) empfahl der Kongress, die Studien über die neuesten Erhaltungsmethoden fortzusetzen, indem man sich, im Hinblick auf die Verwendung des Holzes zu Eisenbahnschwellen, die Erfindung eines Verfahrens zur Aufgabe machen müsse, welches die Möglichkeit biete, dem verwendeten Material eine Verwendungsdauer zu sichern, die der Zeit entspricht, welche nöthig ist, um aus neuen Aufforstungen schlagbares Holz für Schwellenzwecke zu gewinnen. Der Kongress bezeichnete es ferner als wünschenswerth, dass die dem Holze schädlichen Einflüsse des heissen Klimas und die Mittel zur Bekämpfung derselben studirt werden, besonders in Bezug auf die Verwendung des Holzes zu Eisenbahnschwellen.

Die Frage IX betrifft die Bettung. Der Kongress hält die Aufstellung eines Normalbettungsprofils für unthunlich. Eingehende Kenntniss der Eigenschaften des zur Bettung verwendeten Schottermaterials gestatte das im einzelnen Falle am besten entsprechende Profil festzustellen.

Im allgemeinen empfahl der Kongress, auf die Schwellen gar keinen oder nur so wenig Schotter zu legen, dass gerade die über das Gleis hinausragenden Enden der Schwellen mit Schotter bedeckt werden. Ob in einzelnen Fällen die Bedeckung der Schwellen mit Schotter zum Schutze gegen Witterungseinflüsse nöthig ist, hängt von den klimatischen Verhältnissen ab.

Im allgemeinen empfehle es sich, auf einer Trasse mit steinigem Untergrund, je nach der Fahrgeschwindigkeit, mit welcher die Strecke befahren werde, unter die Schwellen eine 25–30 cm hohe Schotterschicht zu stopfen.

Die Unterbaukrone muss so ausgestaltet werden, dass der Wasserabzug keinem Hindernisse begegnet; das Quergefälle muss der Durchlässigkeit des Schotters und der Wassermenge angepasst werden.

Falls man verschiedenes Schottermaterial zur Auswahl hat, so empfehle sich harter, vom Froste nicht zerklüfteter Schotter und feinkörnige Schlacke aus Hochöfen oder scharfkörniger Kies für Hauptbahnen. Für Nebenbahnen mit günstigen Anlageverhältnissen empfehle sich dagegen infolge der leichteren Verwendung feinkörniges Material. Schlacke liefere ebenfalls ein gutes Bettungsmaterial. Lösche ist hauptsächlich für Bahnhofsgleise sowie für Industriegleisanlagen zu verwenden. Trockener oder nasser Kies werde je nach Umständen in jener Gestalt, in welcher er gewonnen wurde, oder auch grob bezw. fein gesiebt Anwendung finden.

Bezüglich der Entfernung des Graswuchses sprach sich der Kongress dahin aus, dass dieselbe in Ländern mit üppiger Vegetation grosse Kosten verursache, dass es sich daher unter dieser Voraussetzung empfehle, das Gras zweimal im Jahre zu mähen und dasselbe nur gelegentlich der Erneuerung des Oberbaues oder der periodischen Untersuchung zu entfernen.

Zur Frage X (Wandern der Schienen) wurde festgestellt, dass dieses derzeit durch die Art der Herstellung und Erhaltung des Gleises in entsprechender Weise bekämpft werde und keine ernstlichen Nachtheile im Gefolge habe. Aus den über das Wandern der Schienen angestellten Studien ergebe sich u. a., dass die Einwirkungen der Lokomotive auf das Gleis keine symmetrischen seien, und dass das Voreilen eines Gleisstranges gegenüber dem anderen theilweise eine Folge gewisser störender Lokomotivbewegungen sei. Obwohl hierdurch keine gefährlichen Folgen zu befürchten seien, biete diese Erscheinung ein theoretisches Interesse für die Maschinenbautechnik.

Eine besonders eingehende Erörterung fand über die Frage XI (Das Blasrohr und der Luftzug in der Lokomotive) statt. Der Kongress sprach sich dahin aus, dass die Entscheidung, ob ein Blasrohr mit unverstellbarem oder mit verstellbarem Mundstück anzuwenden sei, von den jeweiligen Verhältnissen abhänge. Bei der Wahl müsse auf den Dienst, für welchen die Maschine bestimmt sei (ob für eine bestimmte oder ob für verschiedene Gattungen von Zügen), auf das Profil der zu befahrenden Linien, auf die Länge der Dienststrecke, auf die Beschaffenheit des zu verwendenden Brennmaterials, auf die Erhaltungskosten und schliesslich auch auf die Aufmerksamkeit und die Fürsorge des Personals Rücksicht genommen werden. Das Blasrohr mit unverstellbarem, kreisrundem Mundstücke und das Klappenblasrohr dürfte im allgemeinen allen Bedürfnissen vollständig entsprechen. Das Blasrohr mit trichterförmigem Zwischenrohr, der Deflektor in der Rauchkammer, das feste oder veränderliche Blasrohr mit festem oder veränderlichem Querschnitt, das verstellbare Blasrohr mit laternenförmigem Aufsatz, das Blasrohr zur Zerstreuung des Dampfes scheinen im allgemeinen keinen besonderen Vorzug vor den gewöhnlichen Systemen zu verdienen. Die Blasrohre, insbesondere die ringförmigen, seien einer raschen Verlegung durch Flugasche und Russ ausgesetzt, welcher Umstand hauptsächlich die Instandhaltung verwickelter Mechanismen behindere. Die Abmessungen des Blasrohrs und des Schornsteines, ebenso wie auch die Stellung des ersteren lassen sich nach bestimmten Formeln unter Anpassung an die praktischen Erfahrungen feststellen. Man sei im allgemeinen geneigt, dem Schornstein eine leicht konische Form zu geben. Die Länge des Rauchkastens könne 2 m und darüber betragen, ohne dass hierdurch der Luftzug ungünstig beeinflusst werden würde.

Falls man davon absehe, den Kohlenstaub in der Rauchkammer anzusammeln, so könne man, entsprechend einem in Amerika angenommenen Gebrauche, dem Rauchkasten eine Länge von rund 1,50 m geben.

Die Vorrichtungen zur Verhütung des Funkenfluges haben selten Erfolg, ohne gleichzeitig den Luftzug zu beeinflussen. Es empfehle sich sonach, diese Vorrichtungen soweit zu vereinfachen und deren Verwendung soweit einzuschränken, als dies mit Rücksicht auf die Beschaffenheit des verwendeten Brennmateriales und des von der Bahn durchzogenen Gebietes möglich sei.

Zur Frage XII (Maschinen für schnell verkehrende Züge) stellte der Kongress fest, dass im allgemeinen für sehr schnell verkehrende Züge Maschinen mit zwei gekuppelten Achsen oder mit drei gekuppelten Achsen verwendet werden, dass ferner die Verwendung von Verbundlokomotiven zur Führung von sehr rasch verkehrenden Zügen stets mehr und mehr Verbreitung finde.

Bezüglich der Frage XIII (Stabilität der Lokomotivachsen) wurde hervorgehoben, dass die Verwendung

von Ausgleichshebeln sich insbesondere auf Linien mit schwierigen Bodenverhältnissen oder mit starken Krümmungen vortheilhaft erweise, um beim Eintritte in die Krümmungen oder beim Neigungswechsel grosse Verschiedenheiten in der Belastung auszugleichen. Auf Linien mit günstigen Bodenverhältnissen und gut unterhaltenem Gleise können, zufolge der gemachten Erfahrungen, Lokomotiven ohne Ausgleichshebel verwendet werden. Federn mit grosser Einsenkung finden bei Lokomotiven nur beschränkte Anwendung.

Ueber die Verwendung von zwei Maschinen an der Spitze eines Zuges (Frage XIV) äusserte sich der Kongress dahin, dass sie die Verkehrssicherheit in keiner Weise zu beeinflussen scheine, vorausgesetzt, dass jede der beiden Lokomotiven auf der in Betracht kommenden Linie ohne Schwierigkeit jene Fahrgeschwindigkeit zu leisten imstande sei, mit welcher der Zug fahren dürfe.

Die Nachtheile, welche die Beförderung stärker belasteter Züge mit zwei Maschinen an der Spitze für den Personenzugdienst nach sich ziehe, seien ungenügende Ausnutzung der Maschine, Schwierigkeiten mit Bezug auf rasches Anhalten, Gefahr des Reissens der Kuppelungen sowie hinsichtlich des Speisens der Maschinen, endlich Unzukömmlichkeiten bei der Abwickelung des Stationsdienstes. Züge mit zwei Lokomotiven an der Spitze laufen weit eher Gefahr, Verspätungen zu erleiden, als andere. Im allgemeinen sei es angezeigt, die Züge zu theilen, sofern es möglich sei, den ersten Theil gegen den unmittelbar folgenden zweiten Theil genügend zu sichern, und die Betriebsverhältnisse eine solche Theilung ohne besondere Schwierigkeiten zulassen.

Die Verwendung einer Vorspannmaschine innerhalb bestimmter Theilstrecken, die an die Zugkraft grössere Anforderungen stellen, finde bei den meisten Verwaltungen regelmässig statt.

(Fortsetzung folgt.)

Die Verhandlungen über die Interpellation wegen des Offenbacher Eisenbahnunglücks

im preussischen Abgeordnetenhause (vergl. Nr. 7 S. 99 ff. d. Ztg.) wurden am 24. d. Mts. fortgesetzt. Zunächst kam der natl. Abg. Macco zum Wort, der eine ganze Blumenlese von Wünschen und Ausstellungen in Bezug auf die technischen Einrichtungen der Staatsbahnverwaltung zu Gehör brachte. Er lobte die D-Wagen, wünschte Einführung von Güterwagen mit 50 t Ladegewicht, selbstthätige Kuppelung, auf deren jetzige Einrichtung ⅓ aller Unglücksfälle beim Rangiren zurückzuführen seien. In der Leistungsfähigkeit unserer Maschinen ständen wir hinter den anderen Ländern zurück. Mit der elektrischen Beleuchtung seien allerdings Versuche gemacht, aber auf Kosten der elektrischen Privatgesellschaften. Wir hätten allerdings im Auslande bei unseren Gesandtschaften technische Attachés, aber die Herren klagen über ungenügende Unterstützung durch unsere Verwaltung. Nur reiche Leute können einen solchen Posten übernehmen, weil sie nicht mit hinreichenden Geldmitteln versehen werden. „Das Blocksignal, bei welchem das Offenbacher Unglück geschehen ist, ist nur auf einer Seite angebracht und sehr schwer zu erkennen, namentlich, wenn auf dem anderen Gleise ein Zug entgegenkommt. Allerdings ist an diesem Unglück hauptsächlich der Nebel schuld gewesen. Auf die Gefährlichkeit der Stelle hat aber schon längst ein Betriebsbeamter aufmerksam gemacht. Dem Eisenbahnminister gebe ich keine Schuld, er ist sicherlich vom besten Willen beseelt, aber die ganze Sache liegt an dem System, an der Abhängigkeit unserer Eisenbahnverwaltung vom Finanzministerium. Bei allen Maassnahmen ist erst der Fiskus maassgebend, die technischen Anforderungen kommen erst in zweiter Linie. Wir müssen uns hier im Hause viel eingehender um die Eisenbahnangelegenheiten kümmern. Dazu reicht die Berathung in der Budgetkommission nicht aus. Wir müssen eine besondere Kommission für Eisenbahnangelegenheiten einsetzen."

Nach ihm kam Staatsminister v. Thielen zum Wort. Er erwiderte zunächst auf die unerhörten Angriffe des Abg. Sänger, die er als solche bezeichnete, wie sie wohl im „Vorwärts" vorkämen, wie man sie aber aus dem Munde eines Abgeordneten bisher noch nicht gehört hätte.

„Der Abg. Sänger," so fuhr der Minister fort, „führt die Opfer des Unfalls von Offenbach auf die „Plusmacherei" und den „Profithunger" der preussischen Staatseisenbahnverwaltung zurück. Der Herr Abg. Sänger hat zwar hinzugefügt, er wolle damit persönlich gegen mich keine Angriffe richten; aber es ist das m. E. eine ziemlich inhaltsleere Höflichkeit, denn der Herr Abg. Sänger weiss ebenso gut wie jeder andere, dass in den beinahe 10 Jahren, die ich die Ehre habe, an der Spitze der Staatseisenbahnverwaltung zu stehen, ich auch die volle Verantwortung für alles, was geschehen, und für alles, was unterlassen ist, zu übernehmen habe. Es ist das meine Pflicht, und wenn ich jemals in die Lage gekommen wäre, etwas, was ich für nothwendig hielt, insbesondere auch in Bezug auf die Sicherheit des Betriebes, vom Herrn Finanzminister nicht hätte erlangen können, dann hätte ich auch den Weg gewusst, auf welchem solche Konflikte zwischen den einzelnen Ressortministern zu beheben sind. (Hört! hört!)

M. H., wenn ein preussischer Abgeordneter derartige Vorwürfe von „Plusmacherei" und „Profithunger" hier zum Ausdruck bringt, so ist er m. E. auch verpflichtet, die hierfür sprechenden Gründe anzuführen. (Sehr richtig! rechts.) Ich fordere den Herrn Abg. Sänger hiermit ausdrücklich auf, mir diese Gründe bekannt zu geben! Solange er das nicht thut, muss ich seine Angriffe auf das entschiedenste zurückweisen namens der Staatseisenbahnverwaltung und namens der Staatsregierung. Sind wir denn schon soweit gekommen, dass eine sparsame Verwaltung, eine Betriebsverwaltung, die Ueberschüsse erzielt, als eine tadelnswerthe hingestellt wird?

M. H., woher sind denn die Ueberschüsse in den letzten Jahren entstanden? Doch in erster Linie durch die ausserordentlich gesteigerten Verkehrseinnahmen. (Sehr richtig! rechts.) Wieweit der Minister dabei hat mithelfen können — das ist nicht viel; das wissen Sie alle. Die Einwirkung des Ministers erstreckt sich zum überwiegenden Theil darauf, dass eine gesunde Wirthschaft in den Ausgaben erzielt wird. Woher sind denn die — ich will mal sagen — Ausgabeverminderungen entstanden? Erstens dadurch, dass infolge der Neuorganisation der gesammten Verwaltung innerhalb des bürokratischen Gebietes, nicht aber innerhalb des Betriebsgebietes, ganz ausserordentliche Ersparnisse erzielt worden sind. Alle Theile des Landtags haben sich mit diesen Ersparnissen durchaus einverstanden erklärt, und noch heute wirkt die Reorganisation der Eisenbahnverwaltung in Bezug auf den bürokratischen Dienst so, dass heute noch direkt und absolut 7 000 000 ℳ. jährlich erspart werden und der indirekte Nutzen auf etwa 20 000 000 ℳ. zu veranschlagen ist. Daneben sind die Besoldungen der Beamten ganz ausserordentlich gestiegen; ebenso die Lohnausgaben für Arbeiter durch Vermehrung der Zahl und durch Lohnerhöhung um etwa 80 000 000 ℳ. (Hört! hört! rechts.) Heute — ich habe dies das vorige Mal schon gesagt — steht die Sache so, dass das Personal jeder anderen Eisenbahnverwaltung sich glücklich schätzen würde, wenn es in den Etat der preussischen Staatseisenbahnverwaltung aufgenommen würde. (Sehr gut! rechts.) Möge der Herr Abg. Sänger doch mal bei den Beamten der Main-Neckarbahn und bei den Beamten der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn nachfragen (sehr gut! rechts), wie sie zur Sache stehen, und möge er sich sonst überall erkundigen, so wird er finden, dass der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten keine Sparsamkeit, die unangebracht wäre, hat walten lassen.

Alles das spricht doch nicht dafür, dass die Eisenbahnverwaltung mit „Profithunger" und „Plusmacherei" vorgeht. (Sehr richtig! bei den Freikonservativen.) Im Gegentheil! Ich glaube, unsere Finanzverhältnisse in der Staatseisenbahnverwaltung sind, namentlich in den letzten fünf Jahren, so gut und so vorsichtig gehandhabt worden, dass dagegen vom Standpunkte der Volksvertretung kaum ein Bedenken geltend gemacht werden könnte, es sei denn, dass bewiesen wird, wir hätten infolge dessen nöthige Bedürfnisse der Staatsbahnverwaltung, insbesondere in Bezug auf den Betrieb, vernachlässigt. Wir haben einen Bahnhof nach dem anderen ausgebaut, der Bahnhofsumbau figurirt unter den extraordinären Ausgaben jedes Jahres mit ganz ausserordentlichen Millionen, und das wird auch noch eine Zeit lang so fortgehen. Ich bin sogar der Meinung, aber nur persönlich, dass wir vielleicht in der Beziehung, was die Hochbauten anbetrifft, hier und da zu weit gegangen sind, und dass ich es gar nicht bedauern würde, wenn knappere Zeiten in der Beziehung auch eine knappere Auf-

fassung herbeiführen würden. Aber wir sind jetzt schon so weit, dass jede mittlere Stadt einen nach ihrer Abschätzung würdigen Bahnhof, d. h. Empfangsgebäude haben muss, während man in anderen Ländern mit weit einfacheren Bauwerken zufrieden ist — das kostet natürlicherweise sehr viel Geld —, und dass die Städte auch bei der Gelegenheit versuchen, das Strassensystem in der Nähe der Bahnhöfe auf Kosten der Staatseisenbahnverwaltung zu verbessern. Ich nehme ihnen das gar nicht übel, jeder sorgt für seinen Theil.

Aber ich komme zum Schluss. In Bezug auf die Aeusserung des Herrn Abg. Sänger erwarte ich von ihm den strikten Nachweis, dass wir wirklich aus „Profithunger" und „Plusmacherei" nöthige Dinge vernachlässigt hätten. Wenn er das nicht kann, so begibt er sich auf dasselbe Gebiet, auf dem die Presse, die ich vorhin bezeichnet habe, sich befindet (sehr richtig! bei den Freikonservativen), eine Presse, die zum Theil sich nicht scheut, auch die blödsinnigsten Angriffe, die irgendwo erscheinen, gegen die preussische Staatsbahnverwaltung oder gegen die preussische Staatsregierung mit Behagen abzudrucken. (Sehr gut! bei den Freikonservativen.) Blödsinnigere Bemerkungen als die, dass wir aus Feindschaft gegen Sachsen die Wagen an der Grenze ihres Oels beraubten (Heiterkeit rechts), oder den Bundesbrüdern kranke Wagen zuschöben, damit sie sie auf ihre Kosten repariren, gibt es nicht. Und in dasselbe Kapitel fällt die Behauptung, dass wir Sachsen den ihm zukommenden Verkehr entzögen, während doch mit Sachsen wie mit allen anderen Staaten auf durchaus freundschaftlichem Fusse die Verkehrsbeziehungen in allen einzelnen Punkten und einzelnen Linien durch Verträge geregelt sind, in denen wir, wie unsere Nachbarn ausdrücklich anerkannt haben, in der loyalsten Weise von unserem Rechte des Stärkeren keinen Missbrauch gemacht haben. Also ich erwarte mit Ruhe die Beweise des Herrn Abg. Sänger.

M. H., wo sind denn weiter die Ersparnisse zu suchen? Es thut mir leid, dass ich hierüber sprechen muss; denn es könnte mir ausgelegt werden, als wollte ich damit renommiren — das habe ich niemals gethan, und es würde mir auch jetzt nicht einfallen. Ein grosser Theil der Ersparnisse rührt daher, dass es mir möglich gewesen ist, für unsere Betriebsmaterialien ganz ausserordentlich günstige Verträge abzuschliessen. (Sehr richtig! rechts.) Millionen und Abermillionen sind durch günstige Kohlenverträge und durch günstige Verträge über Schienen und Schwellen erspart worden. Wir haben Zeiten gehabt, wo wir für unser altes Material, das wir verkauften, mehr bekamen, als wir für das neue Material ausgeben mussten. (Hört! hört! rechts.) Dadurch sind natürlich ganz ausserordentlich hohe Ersparnisse erzielt worden. Ein anderer Theil der Ersparnisse rührt daher, dass wir vermöge der Reorganisation eine straffe Verwaltung führen können, die überall nachsieht, wo unnöthige Ausgaben gemacht werden.

Sind es denn aber alles wirkliche Ueberschüsse, die in der Rechnung der Eisenbahnverwaltung als Ueberschüsse erscheinen? Mit nichten! Ein grosser Theil der Ueberschüsse ist bereits eine dauernde Ausgabe der allgemeinen Staatsverwaltung geworden, und zwar durch Ihre Mitwirkung, die Sie diese Ausgaben bewilligt haben. Diese Ueberschüsse wandern sofort in den allgemeinen Staatssäckel und müssen auch dahin wandern; denn, wenn sie nicht dahin wandern würden, so müsste der Finanzminister auf neue Steuern sinnen. (Sehr richtig! bei den Freikonservativen.) Wohin wandert denn der zweite Theil der Ueberschüsse? Er wandert zum allergrössten Theil wieder in die Eisenbahnverwaltung zurück. Sehen Sie Ihren Etat nach. Da stehen unter den Extraordinarien 101 000 000 ℳ, obwohl wir noch über 100 000 000 ℳ aus früheren Bewilligungen im Extraordinarium zur Disposition haben, die wir bisher bei Anspannung aller Kräfte nicht haben verwenden können. Sehen Sie weiter in Ihrem Etat nach, da finden Sie andere Fonds, die gebildet worden sind, um aus denselben aussergewöhnliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung zu decken. Nehmen Sie irgend einen Etat einer anderen Eisenbahnverwaltung, so werden Sie finden, das die meisten der Ausgaben, die wir in dem Extraordinarium selber durch den Staatseisenbahnbetrieb aufbringen, vielfach und zum überwiegenden Theil im Wege der Anleihe beschafft werden.

Nun darf ich mich vielleicht noch mit einigen Worten an den Herrn Vorredner wenden. Der Abg. Macco hat die Gelegenheit des Offenbacher Unfalls benutzt, um einige seiner Lieblingsanschauungen wiederum zum Vortrag zu bringen. Da ist zunächst unser Güterwagenpark. Er hat angeknüpft an meine Behauptung, dass unser Güterwagenpark sich mit dem jedes anderen Staates messen kann, und wird mir in einer Beziehung vollständig Recht geben: wir haben von allen Staaten der Welt den einheitlichsten Güterwagenpark in Bezug auf Konstruktion, Tragfähigkeit, Instandhaltung, Verwendung nur besten Materials, insbesondere für das Untergestell, durchgehende Zugapparate, elastische Puffer. Eine solche Einheitlichkeit besteht in keinem anderen Lande, abgesehen von unseren deutschen Nachbarn. Ueberhaupt ist unser Wagenpark nach einem einheitlichen, wohlerwogenen Programm aufgestellt, gegen das sich im allgemeinen nichts einwenden lässt."

Der Herr Minister kam dann auf die Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen zu sprechen. Das amerikanische System habe für gewisse Transporte, die sich in Regelmässigkeit und Dichtigkeit der Aufeinanderfolge zwischen zwei Punkten bewegen, wohl seine Berechtigung, vorausgesetzt, dass Verlader und Empfänger willens sind, sich ihre Einrichtungen so umzugestalten, dass sie diese schwereren Wagen brauchen können. Das hat der Herr Abg. Macco auch bereits bemerkt. Diese Willigkeit bestehe aber weder im allgemeinen, noch im besonderen, ausgenommen bei Herrn Macco. Der Minister erkannte dann den Mangel der durchgehenden Bremsen bei den Güterzügen an; dem sei aber sehr schwer abzuhelfen. „Es gibt derartige Züge in Amerika, und, wie ich höre, hat man auch von Parlaments wegen jetzt in England eine Untersuchungskommission niedergesetzt, die die Frage studiren soll. Ich habe mich aber gleichzeitig wieder unterrichten lassen, dass die englischen Eisenbahngesellschaften sämmtlich dagegen sind. Das wäre ja nun an und für sich noch kein durchschlagender Grund; aber ich fürchte, in England wird man dieselben Schwierigkeiten finden wie bei uns."

Zur Frage der Kuppelung äusserte der Minister: „Die völlig befriedigende Lösung ist eben sehr schwer. Ich bin doch schon ein sehr alter Eisenbahner; aber seit der Zeit, dass ich in den Eisenbahndienst getreten bin, ist diese Frage ventilirt, und es ist keine Woche in meinem Eisenbahndasein vergangen, dass nicht einer oder mehrere glaubten, das Problem erfunden zu haben, und an uns herantraten. Ich bin lange Jahre hindurch Vorsitzender der Vereinskommission zur Prüfung neuer Erfindungen gewesen; wir haben damals eine Prämie von, wenn ich nicht sehr irre, 10 000 ℳ auch wirklich einer Erfindung ertheilt, die auf der Bahn, bei der ich damals in der Verwaltung war — bei der rheinischen —, die sich verpflichtet fühlte, weil ich der Vorsitzende der Kommission war und die Prämie auch mit ertheilt hatte, wenigstens den Versuch zu machen — auch eingeführt wurde; der Versuch hat aber keine drei Monate gedauert, da haben wir das Ding ebenfalls wieder in das Museum gebracht. So ist es bis jetzt noch meistentheils gewesen. Die Amerikaner sind in dieser Beziehung ja sehr viel besser dran. Leider Gottes hat der erste Vorfahr auf deutschem Boden, der eine Eisenbahn gebaut hat, den unglückseligen Gedanken gehabt, zwei Puffer an das Fahrzeug zu bringen statt eines Puffers. (Heiterkeit.) Hätten wir einen Puffer, so wäre die Frage gelöst. Da wir aber leider zwei Puffer haben und aus dem Zweipuffersystem zu dem Einpuffersystem nur durch ein Uebergangssystem von drei Puffern kommen können (Heiterkeit), so ist die Frage ausserordentlich schwierig. Von den Kosten will ich gar nicht reden; das ist ja ein sehr verpöntes Kapitel. In diesen beiden Punkten muss die Zukunft noch irgend etwas bringen, was die Verhältnisse verbessert, ebenso wie in Bezug auf die Elektrizität.

Das war ja der dritte Punkt, auf den der Herr Abg. Macco kam. Er meinte, wir thäten nicht genug für die Elektrizität, wir sähen wohl bei anderen zu, was die thäten, aber selbst wären wir auf diesem Gebiete nicht zu Hause, namentlich nicht, was das Geld anbelangt. M. H., wir haben ja auf der Wannseestrecke Berlin-Zehlendorf versuchsweise einen elektrischen Betrieb eingerichtet, und zwar ist dieser elektrische Betrieb unter unserer Beihilfe in der Hauptsache seitens der elektrischen Gesellschaft ausgeführt worden. Die elektrischen Züge fahren, und fahren auch zu unserer vollen Zufriedenheit. Allein bisher haben wir uns doch noch nicht veranlasst sehen können, diesen elektrischen Betrieb auszudehnen, und wäre es auch nur auszudehnen bis zum Endpunkt der Wannseebahn, bis nach Potsdam, und zwar aus zwei Gründen: Einmal genügen die vorhandenen elektrischen Kraftanstalten, die für die Ausdehnung des elektrischen Betriebes erforderlich sind, und auch selbst für den Betrieb im gegenwärtigen Umfange, nicht, da sie keine Reserven enthalten. Wir müssten also, wenn wir den elektrischen Betrieb als einen dauernden und in grösserem Umfange einrichten wollten, nothwendig zur Einrichtung einer zweiten Kraftanstalt übergehen. Schon jetzt sind aber bei der einen Kraftanstalt die Betriebskosten bisher erheblich höher als beim Dampfbetrieb, ohne etwas mehr leisten zu können, im Gegentheil, sie leisten etwas weniger; aber das würde vielleicht ausreichen; jedenfalls leisten sie nicht mehr. Ueber die Annehmlichkeiten, die mit dem elektrischen Betriebe verbunden sind, besteht ja kein Zweifel. Es gibt keinen Rauch, die Wagen ziehen verhältnissmässig rasch an — aber auch nur darum rasch an, weil wir an der Anfangs- und an der Endstation nochmals grosse Akkumulatorenbatterien aufgestellt haben, die den ersten Schub geben, was natürlicherweise alles Geld kostet. Aber ich will hier durchaus kein absprechendes Urtheil über den elektrischen Betrieb abgeben. Bekanntlich müssen alle solche Einrichtungen ihre Kinderkrankheiten erst überwinden. Einstweilen liegen aber doch noch nicht die Verhältnisse so,

dass wir uns veranlasst sehen könnten, mit der Einführung des elektrischen Betriebes in weiterem Umfange vorzugehen.“

Zweitens bin ich der grossen Gesellschaft beigetreten, die sich hier gebildet hat zum Studium des elektrischen Schnellbetriebes. Da die Versuche und Studien noch nicht zu einem Abschluss gekommen sind, wenn sie auch nach der Meinung vieler Betheiligten einen befriedigenden Abschluss in Bälde erwarten lassen, so möchte ich mich heute über diese Sache noch nicht aussprechen. Jedenfalls haben wir uns auf das lebhafteste an diesen Versuchen betheiligt.“

Der Minister streifte dann die Frage des elektrischen Zuges auf den Kanälen und kam nochmals aus Anlass der Aeusserungen des Abg. Macco über den Offenbacher Unfall auf die Signalfragen zurück. „Ich habe schon neulich darauf aufmerksam gemacht, dass diese Fragen von uns auch auf das Programm der Verhandlungen gestellt worden sind, die demnächst im Reichseisenbahnamt zwischen allen Bundesregierungen stattfinden werden. Das Vorsignal und die Auseinanderziehung der Blocksignale ist ebenfalls mit in das Programm aufgenommen worden. Was übrigens die Vorsignale betrifft, so habe ich ja schon erklärt, dass die bundesräthlichen, also gesetzlichen Vorschriften das Vorsignal vor den Blocks nicht kennen. Trotzdem haben wir uns veranlasst gesehen, im Laufe der Jahre bereits über 500 Vorsignale vor den Blocksignalen aufzustellen an solchen Punkten, wo die Terrainverhältnisse im wesentlichen so liegen, dass das Signal nur in kurzen Entfernungen zu sehen ist. Das trifft aber auf den Block zwischen Mühlheim und Offenbach nicht zu, hier war der Grund der Unsicherheit oder Schwersichtigkeit der Nebel.“

Zum Schluss erörterte der Minister noch die Frage der den Botschaften zugetheilten technischen Beamten. Es seien deren jetzt vier, für sie seien 55 000 ℳ. ausgewiesen. Das müsse genügen, da es sich meist um jüngere Beamte handle. Diese Kommandirung zu den Botschaften werde mit Recht als eine besondere Auszeichnung seitens der Beamten angesehen und an Bewerbungen dafür sei durchaus kein Mangel. Im Gegentheil, es drängen sich die jungen Herren mit Recht dazu; er, der Minister, würde an ihrer Stelle dasselbe thun, und es seien auch viele junge Herren unter ihnen nicht verheirathet, das erleichtere ja die Sache. Den Berichten dieser technischen Beamten bei den Botschaften sei man sehr vielen Dank schuldig; sie hätten reichliches Material beigebracht.

Zum Schluss erklärte der Centrumsabgeordnete Fritzen, man könne mit dem Ergebniss der Besprechung zufrieden sein. „Der Minister hat die Ueberlastung des Offenbacher Bahnhofs anerkannt und einen Umbau versprochen. Gegen die Vorsignale verhält der Minister sich nicht mehr so ablehnend wie früher. Die D-Wagen sind ebenso in den Himmel gehoben wie getadelt worden. Ich möchte sie nicht mehr missen; sie dienen zur Bequemlichkeit der Reisenden. Allerdings sind die Gänge viel zu eng, und das kann zu grossen Katastrophen führen. Die Gepäckträger verstopfen die Eingänge. Die grossen Gepäckstücke sollten nicht früher in die Wagen gebracht werden, als bis der grössere Theil der Passagiere darin ist. Ein unheimliches Gefühl ergreift einen, wenn man an die Ausgänge denkt. Eine Seitenthür liesse sich wohl in jedem Wagen anbringen. In Bezug auf die Beleuchtung hat der Minister gemeint, dass im Offenbacher Fall eine Explosion des Gasbehälters nicht stattgefunden habe. Es ist aber doch gleichgültig, ob eine Explosion oder Verbrennung erfolgt ist. Ich verzichte lieber auf eine bessere Beleuchtung, wenn der Betrieb sicherer ist. Da wäre doch zu erwägen, ob man nicht zur elektrischen Beleuchtung übergehen solle. Kurzschlüsse können ja vorkommen, aber sehr selten, und das Feuer kann leicht gelöscht werden. Andere Staaten, wie Belgien, sind zu dieser Beleuchtungsart übergegangen. Es werden dadurch Arbeitskräfte gespart; die Hauptsache ist aber die grössere Sicherheit. Ich freue mich, dass der Eisenbahnminister sich durch die Kostenfrage nicht bestimmen lassen will, diesen Fortschritt einzuführen.“

Der Abgeordnete ging dann auf die Gefahren des elektrischen Strassenbahnbetriebes über und wünschte eine strengere Aufsicht über diesen. Von dem konservativen Abg. Felisch wurden die D-Wagen vertheidigt, aber Noththüren an den Seitengängen als erwünscht bezeichnet. „Wenn bei einem Zusammenstosse nicht alle diese Noththüren funktioniren, so werden doch immer einige sich öffnen lassen. Die Hauptsache ist das moralische Moment, dass das Publikum weiss, dass solche Thüren vorhanden sind. Ich glaube, die Ausführungen des Ministers haben gezeigt, dass die ganze Sache in den besten Händen ruht. Die Angriffe des Abg. Sänger weisen auch meine Freunde als unbegründet zurück.“ Nach dem konservativen Redner sprach der nationalliberale Abg. Daub, jetzt bautechnisches Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. Er wies zunächst die Sänger'schen Anschuldigungen zurück, die hessisch-preussische Betriebsgemeinschaft habe eine grosse Zahl weitgehendster Betriebsverbesserungen auf der hessischen Ludwigsbahn durchgeführt. Ob der Offenbacher Bahnhof überlastet war, könne man ohne Kenntniss der Akten nicht übersehen. Sollte eine Aenderung nothwendig sein, so werde sie gewiss erfolgen. Der Unfall scheine durch ein Zusammenwirken verschiedener Umstände herbeigeführt zu sein. Der Redner ging im einzelnen auf die vorgeschlagenen Verbesserungen ein. Bei manchen Blocksignalstationen seien Vorsignale vorhanden. Schutzwagen in D-Zügen vorn und hinten würden ja einen gewissen Schutz bieten, diese Einrichtung werde sich aber schwer durchführen lassen, weil auf Zwischenstationen Wagen an- und abgehängt werden müssten. Die elektrische Beleuchtung müsse sehr einfach eingerichtet werden, um von jedem Arbeiter bedient werden zu können; denn es könne nicht überall ein Techniker zur Verfügung stehen. Die elektrische Einrichtung sei aber, wenigstens vorläufig, viel zu verwickelt, um allgemein eingeführt zu werden. Die Gasbeleuchtung sei auch nicht so gefährlich, nur in Wannsee und in Offenbach seien Brände entstanden, und zwar nicht durch Explosion.

Nach einem Schlusswort des Abg. Funck, der die Erklärungen des Ministers nicht bindend genug fand, aber die technischen Konferenzen für das ganze Reich und nicht nur für Preussen mit Freuden begrüsste und um Mittheilung des Ergebnisses der Konferenzen an das Haus bat, wurde die Besprechung der Interpellation geschlossen. Der Gesammteindruck war der, dass es dem obersten Vertreter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung gelungen ist, alle scharfen Angriffe siegreich abzuschlagen. Gewiss hat das Offenbacher Unglück auch gezeigt, dass einige technische Einrichtungen weiterer Verbesserung bedürftig sind. Aber wenn irgendwo, so ist bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung der Wille, die bessernde Hand anzulegen, ernst und fest und glücklicherweise, wenn irgendwo, so sind auch dort dazu treffliche und reichliche Kräfte vorhanden, mag es sich um tüchtige technische Leistungen oder um starke Geldausgaben handeln!

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Etat der Reichseisenbahnen** wurde am 25. d. Mts. in der Budgetkommission des Reichstags weiter berathen. Es kamen die einmaligen Ausgaben des ausserordentlichen Etats zur Verhandlung. Titel 2 (1 000 000 ℳ. für den Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Metz nach Château-Salins, vierte Rate) wird auf Antrag des Abg. Dr. Paasche gestrichen, weil mit dem Bau noch nicht begonnen und genügende Geldmittel aus den früheren Bewilligungen vorhanden seien. Bei den Titeln 3 bis 12 erfolgen keine Abstriche. Bei Titel 13 frug Abg. Singer an, wieviel die Kosten der gesammten Bauausführung bei einer so grossen Summe (4 800 000 ℳ zum Ankauf von Grundflächen zur Verlegung des Bahnhofs Metz) ausmachen werden. Geheimerath Kriesche gab diese Summe auf ungefähr 25 000 000 ℳ. an. Gegen die Verlegung wurden erhebliche Bedenken laut. Geheimerath Glöckner wünscht bei der Wichtigkeit der Sache und deren militärischer Bedeutung zu den weiteren Berathungen einen Vertreter des Kriegsministeriums herangezogen zu sehen. Die Kommission beschloss demnach.

— **Tarifverzeichniss.** Im Verkehrsbüro des Reichseisenbahnamts ist ein Verzeichniss aufgestellt worden, das alle am 1. Januar 1901 bestehenden Tarife der deutschen Eisenbahnen: A. für Personen und Gepäck einschliesslich Expressgut; B. für lebende Thiere; C. für Güter und D. für Kohlen, soweit für diese besonders herausgegebene Ausnahmetarife bestehen, umfasst. Das Verzeichniss wird im Reichseisenbahnamt weitergeführt, auch sollen in geeigneten Zeitabschnitten Nachträge dazu herausgegeben werden.

In den Abtheilungen A, B und C sind für den Inlandsverkehr die Tarife der Reichseisenbahnen und der Militäreisenbahn vorangestellt; ihnen folgen die Tarife der deutschen Staatseisenbahnen staatenweise geordnet; hieran schliessen sich die Privateisenbahnen mit den Binnentarifen in alphabetischer Reihenfolge, mit den direkten Tarifen nach der geographischen Lage von Nordosten nach Westen und Süden. Die Tarife für den Verkehr mit dem Auslande sind nach den einzelnen ausländischen Staaten ebenfalls in der Richtung von Nordosten

nach Westen und Süden eingereiht. In ähnlicher Weise sind auch die zunächst nach Versandgebieten geordneten Kohlenausnahmetarife (Abtheilung D) gruppirt. Das Weitere über die systematische Anordnung ergibt sich aus dem jeder Abtheilung beigegebenen Inhaltsverzeichnisse.

Zunächst ist das Verzeichniss zwar für den Dienstgebrauch der deutschen Eisenbahnverwaltungen bestimmt, es wird aber auch für die Verkehrsinteressenten von grossem Nutzen sein. Insbesondere ermöglicht es einen schnellen und vollständigen Ueberblick über alle auf den deutschen Eisenbahnen bestehenden Tarife und die von diesen bedienten Verkehrsverbindungen. Die nähere Bezeichnung des Geltungsbereichs der einzelnen direkten Tarife und der an ihnen betheiligten Versand- und Empfangsbahnen wird meist sogleich, ohne Einsichtnahme in die Tarife selbst, erkennen lassen, ob für die Abfertigung zwischen der Versand- und der Empfangsbahn oder den zwischenliegenden Bahnen direkte Tarife bestehen, gegebenenfalls welche dieser Tarife anzuwenden oder vorzuschreiben sein werden. Auch über die Bedeutung und Tragweite der Bekanntmachungen über Einführung und Abänderung von Tarifen werden sich die Interessenten an der Hand des Verzeichnisses besser und leichter unterrichten als bisher. Ferner ist durch Angabe der geschäftsführenden Verwaltung bei jedem Tarif ersichtlich gemacht, wo nähere Auskunft zu erhalten ist, an welche Behörde etwaige Anträge auf Erweiterung der direkten Abfertigung zu richten sind usw.

Das Tarifverzeichniss soll deshalb auch dem Publikum zugänglich gemacht werden. Es umfasst etwa 200 Druckseiten, wird Ende Januar im Verlage von Julius Springer in Berlin N. 24, Monbijouplatz 3, erscheinen und zum Preise von 5 *M.* von dort zu beziehen sein.

— **Schiedsgerichte für die Arbeiterversicherung im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Infolge kaiserlicher Verordnung vom 22. November 1900 sind die in den einzelnen Eisenbahndirektionsbezirken zur Durchführung der Unfallversicherung errichteten Schiedsgerichte mit dem 1. d. Mts. aufgehoben und gemäss § 3 des Gesetzes vom 30. Juni 1900, betr. die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, mit diesem Tage an ihre Stelle die für die Abtheilung A der Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft bestehenden Schiedsgerichte getreten. Nach den im ersten Nachtrage zu den Satzungen der Pensionskasse ergangenen Bestimmungen über das Verfahren vor dem Schiedsgericht (§ 30) führen diese Schiedsgerichte nunmehr die Bezeichnung: „Schiedsgericht für die Arbeiterversicherung im Eisenbahndirektionsbezirk . . . . . .“

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun mittelst Erlass vom 8. d. Mts. unter Aufhebung des durch den Erlass vom 24. Februar 1895 erlassenen Regulativs, betr. die Unfallversicherung für den Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung, für die Wahl von Beisitzern für die Schiedsgerichte der Arbeiterpensionskasse eine Wahlordnung erlassen, die im „Eisenb.-Verord.-Bl.“ vom 14. d. Mts. abgedruckt ist und aus der wir folgendes hervorheben: Innerhalb der einzelnen Eisenbahndirektionsbezirke werden von den Vertretern der Kassenmitglieder zur Generalversammlung der Betriebskrankenkasse zu dem für den Direktionsbezirk errichteten Schiedsgerichte zwei Beisitzer und für jeden Beisitzer ein erster, ein zweiter und ein dritter Stellvertreter gewählt, welche den Beisitzer in Behinderungsfällen zu vertreten und im Falle des Ausscheidens an seiner Stelle für den Rest der Amtsdauer in der Reihenfolge ihrer Wahl als Beisitzer einzutreten haben. Wählbar sind nur diejenigen deutschen, männlichen, volljährigen Personen, die im Eisenbahndirektionsbezirke im Arbeitsverhältniss beschäftigt sind, der Abtheilung A der Arbeiterpensionskasse angehören und auf Grund der Unfallversicherungsgesetze versicherungspflichtig sind. Nicht wählbar ist, wer zum Amte eines Schöffen unfähig ist (§ 32 des Gerichtsverfassungsgesetzes). Die Wahl findet vor dem 30. Juni in der Regel im Anschluss an die ordentliche Generalversammlung der Betriebskrankenkasse am Sitze der einzelnen Eisenbahndirektionen unter Leitung eines Mitgliedes oder Hilfsarbeiters der Eisenbahndirektion statt. Die Eisenbahndirektion ladet die Wähler mindestens 8 Tage vor dem Wahltage unter Namhaftmachung des Leiters der Wahl nebst Angabe des Wahltages und des Wahlraums schriftlich ein. Die Wahl geschieht durch Stimmzettel, auf welchen für die Aufnahme des Namens, die Dienststellung und des Dienstortes jedes Beisitzers und seiner Stellvertreter die erforderlichen Räume vorgesehen sind. Mit der Leitung der Wahl ist nach einer hierzu ergangenen Bestimmung der Vorsitzende der Krankenkasse zu betrauen, soweit er zu den Mitgliedern und Hilfsarbeitern der Eisenbahndirektion gehört. Nach der Neuwahl der Schiedsgerichtsbeisitzer und deren Stellvertreter sind auch von den Eisenbahndirektionen zwei Beisitzer und je drei Stellvertreter nach den neuen Bestimmungen der Satzungen der Arbeiterpensionskasse zu ernennen.

— **In Bezug auf die Beförderung von landwirthschaftlichen Arbeitern** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten sich in einem Erlass an die königlichen Eisenbahndirektionen dahin ausgesprochen, dass ein durch die Gewährung von Fahrpreisermässigungen zu unterstützendes, öffentliches Interesse dann nicht vorliegt, wenn deutsche Arbeiter ausserhalb des Deutschen Reiches Arbeit nehmen oder nach deren Beendigung aus dem Ausland wieder in die Heimath zurückkehren oder wenn ausländische Arbeiter sich lediglich auf der Durchreise durch Deutschland befinden.

In allen diesen Fällen ist die nach der Zusatzbestimmung IV. A. 3 zu § 11 des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theils I, bestehende Fahrpreisermässigung für die IV. Wagenklasse zu versagen.

— **Verhaltungsmaassregeln für das Eisenbahnpersonal bei pestverdächtigen Erkrankungen auf der Eisenbahnfahrt.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Verhaltungsmaassregeln für das Eisenbahnpersonal bei pestverdächtigen Erkrankungen auf der Eisenbahnfahrt als Anhang zu den persönlichen Dienstanweisungen für die Zugbegleitungsbeamten: Zugführer, Packmeister, Schaffner, Bremser und Wagenwärter herausgeben lassen. Das Verzeichniss der Uebergabestationen (Krankenübergabestationen) ist den Führern aller Züge, die zur Personenbeförderung dienen, nach erfolgter Bezeichnung der fraglichen Stationen zu übergeben.

— **Unfallverhütungsvorschriften der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.** Die am 22. Januar d. J. ausgegebene Nr. 4 des „Eisenbahn-Verordnungsblatts“ veröffentlicht für den Bereich der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft neue Unfallverhütungsvorschriften mit der Maassgabe, dass diese vom 1. April d. J. ab zur allgemeinen Einführung gelangen. Die Vorschriften sind in je gesonderter Fassung 1. für den Streckendienst einschliesslich des Telegraphen-Unterhaltungsdienstes, 2. für den Bahnhofs- und Abfertigungsdienst, 3. für den Werkstättendienst sowie bei Beleuchtungsanlagen aufgestellt. Diese letzteren enthalten ausserdem noch einen Anhang, welcher die bei Dampfkesseln zu beobachtenden Vorsichtsmaassregeln wiedergibt. Nach Bestimmung des Ministers sollen diese Vorschriften in Plakatform in allen Dienst-, Aufenthalts- und Uebernachtungsräumen sowie in Güterschuppen, Werkstätten, Gasanstalten, Beleuchtungsanlagen, Kesselräumen und sonstigen Betriebsstätten, denen sie ihrem Inhalte und ihrer Bestimmung nach angehören, zum Aushange gebracht werden. Ausserdem aber sind alle Dienststellenvorsteher mit denselben in Buchform auszurüsten. Der betreffende Ministerialerlass nimmt zugleich auf eine zweckmässige Fortentwickelung der betreffenden Satzungen in der Weise Bedacht, dass die Eisenbahndirektion Elberfeld in Gemeinschaft mit den Eisenbahndirektionen zu Breslau und Hannover angewiesen wird, alle wichtigeren Vorkommnisse auf diesem Gebiete zu verfolgen und jährlich zum 1. Oktober — soweit erforderlich nach Benehmen mit den übrigen Direktionen — zu berichten, inwieweit ein Anlass zur Abänderung oder Ergänzung der fraglichen Vorschriften vorliegt.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrbezirk.** Von dem im Ruhrbezirk an die Strecken der königlichen Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. Mts. in sechs Arbeitstagen 96 465 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 078 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden gegen 100 288 und auf den Arbeitstag 16 715 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleichen Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. Mts. auf den Arbeitstag 637 und im ganzen 3 823 Doppelwagen oder 3,8 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Die erste elektrische Bahn für den Güterverkehr in Gross-Berlin** soll der „Nordd. Allg. Ztg.“ zufolge im Frühjahr eröffnet werden. Sie wird den Bahnhof Rummelsburg mit Ober-Schöneweide am rechten Spreeufer verbinden. Die Gleise sind bereits verlegt. Die frühere Eigenthümerin der Linie, die Grundrentengesellschaft, übernahm den Bau der Bahn als Bedingung bei dem Verkauf von Grundstücken zur Anlage von Fabriken auf dem rechten Spreeufer zwischen Berlin und Köpenick. Den Betrieb übernimmt die Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen, die Erbauerin und Eigenthümerin des Spreetunnels und der Berliner Ostbahnen. Die Bahn, die normalspurig angelegt ist, hat den Zweck, die Güterwagen der Staatsbahn vom Bahnhof Rummelsburg ohne Umladung in die Höfe der Fabriken an der Oberspree zu bringen. Die Bewegung der Wagen wird durch elektrische Lokomotiven bewirkt, die ihren Strom einer über die Strecke gezogenen Oberleitung entnehmen. Die Lokomotiven wie die Ausrüstung der Strecke liefert die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft.

— **Bei der zu Anfang Januar erfolgten Vergebung von 8030 Güterwagen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung** mussten der „Köln. Ztg." zufolge von den Wagenfabriken Preisnachlässe zugestanden werden. Dieselben betragen bei denjenigen Güterwagen, die überwiegend aus Holz bestehen, 3 %, bei überwiegend oder ganz aus Eisen bestehenden Wagen 4,5 % der letzten Preise. Bei den gleichzeitig zur Vergebung gekommenen Personenwagen hatten die Fabriken freiwillig bereits einen Preisnachlass von 2 % der letzten Preise bewilligt.

— **Der Eisenbahnetat für die Rechnungsjahre 1901 und 1902** ist dieser Tage in der württembergischen Kammer der Abgeordneten zur Verhandlung gekommen. Wir bringen in nächster Nummer einen ausführlichen Bericht, den wir diesmal aus Raummangel zurückstellen müssen, und erwähnen für heute nur, dass der neue Verkehrsminister, Freiherr v. Soden, erklärte, wegen etwaigen Eingehens einer preussisch-württembergischen Betriebsgemeinschaft nach dem hessischen Muster den Standpunkt seines Amtsvorgängers, des Freiherrn v. Mittnacht, zu theilen. Er sei aber nicht gegen jede Abmachung mit Preussen, nur müsse ihre Basis eine andere sein, als die des Vertrages mit Hessen. Ueber eine süddeutsche Tarifverständigung hätten mündlich Verhandlungen stattgefunden, ohne zu einer vollständigen Einigung zu führen. Zu einer Tarifmaassnahme, mit der für Württemberg ein Ausfall von 3—4 000 000 *M.* jährlich verbunden sei, könne man bei der derzeitigen Finanzlage und der niedrigen Eisenbahnrente Württembergs nicht ohne schwere Bedenken schreiten.

— **Kaisersgeburtstagsfeier der Eisenbahnbeamten in Halle a. S.** Am 25. Januar d. J. vereinigten die Beamten und Hilfsbeamten der königlichen Eisenbahndirektion in Halle sich zur Feier des Geburtstages Sr. Majestät des Kaisers und Königs zu einem Festkommers im Wintergarten. Anwesend waren der Direktionspräsident, die Direktionsmitglieder und die Beamten und Hilfsbeamten aller Dienstklassen — etwa 1 000 Personen —, so dass der festlich geschmückte Raum bis auf den letzten Platz gefüllt war. Nach einer kurzen Begrüssung der Festversammlung durch den Rechnungsrevisor Radunsky und einigen Musikstücken hielt Regierungsrath Nottebohm eine alle Anwesenden begeisternde patriotische Festrede. Redner wies hin auf die hohe Bedeutung der erst vor wenigen Tagen stattgefundenen 200 jährigen Feier der Erhebung Preussens zum Königreich und führte dann des näheren aus, wie die hohenzollernschen Fürsten durch Befolgung des auch in der Thronrede 1888 von Sr. Majestät verkündeten Wahlspruches: „Der König ist der erste Diener des Staates" allen Beamten stets ein leuchtendes Vorbild gewesen seien, dass ohne diese Vorbilder der preussische Beamtenstand niemals das geworden wäre, was er jetzt ist, und dass schon aus diesem Grunde die Beamten ganz besondere Veranlassung hätten, den Gefühlen der Verehrung und des Dankes durch eine Feier des Allerhöchsten Geburtstages Ausdruck zu geben. Die Rede schloss mit einem dreimaligen Hoch auf Se. Majestät, in das die Festversammlung begeistert einstimmte. Hierauf wechselten Vorträge der Musikkapelle und allgemeine, von der Festversammlung gesungene Lieder, welche durch ihren Inhalt die Feststimmung bei allen Theilnehmern bis zum Schlusse der glanzvollen Feier beherrschten. Diesem Theile der Feier folgte die „Fidelitas", die noch lange eine grosse Zahl der Festgenossen zusammenhielt und dem schönen Fest einen würdigen Abschluss verlieh.

— **Wettbewerb um die für das beste Projekt zum Hauptbahnhof in Hamburg ausgesetzten Preise.** Das Preisgericht hat dem Baurath Schwartz von der königlichen Eisenbahndirektion Altona den ersten Preis im Betrage von 8 000 *M.* zuerkannt.

— **Personalnachrichten.** Der Baurath z. D. Bartels, früher Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts in Hagen, ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Berner Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Der Gesetzentwurf in betreff des am 18. Juni 1898 zu Paris abgeschlossenen Zusatzübereinkommens zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr wurde am 18. Dezember v. J. von der italienischen Deputirtenkammer und vom italienischen Senat angenommen. Die Ratifizirung des genannten Uebereinkommens, welchem von allen anderen Vertragsstaaten bereits früher zugestimmt wurde, ist daher bald zu gewärtigen. Gleichzeitig mit dem Pariser Zusatzübereinkommen dürfte auch eine auf Grund desselben abgeschlossene Vereinbarung zwischen der deutschen und österreichischen Regierung in Kraft treten, welche festsetzt, dass der im Durchgang über österreichische Bahnlinien geleitete Verkehr zwischen auf deutschem Gebiet gelegenen Stationen und umgekehrt der Verkehr zwischen auf österreichischem Gebiete gelegenen Stationen, soweit er sich durch Deutschland über deutsche Transitstrecken bewegt, je nach Lage der Verhältnisse ausschliesslich auf Grund der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung oder des für die österreichischen Eisenbahnen geltenden Betriebsreglements abzufertigen ist.

— **Die Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Der soeben veröffentlichte Einnahmeausweis für Dezember v. J. ermöglicht einen Ueberblick über die gesammten Einnahmen des abgelaufenen Jahres. Danach stellen sich die Jahreseinnahmen bei den Staatsbahnen für 1900 auf 231 029 618 Kronen (gegen 1899 + 11 452 523 Kr.) und bei der Wiener Stadtbahn auf 4 660 073 (+ 1 404 839) Kr., zusammen 235 689 691 (+ 12 857 362) Kr. Im Dezember allein stellten sich die Einnahmen im Personenverkehre auf 4 400 000 (+ 300 000) Kr., jene des Güterverkehres auf 13 400 000 (+ 400 000) Kr., zusammen auf 17 900 000 (+ 700 000) Kr. Die Steigerung des Personenverkehres der westlichen Staatsbahnen im Monate Dezember erklärt sich zum Theile durch die Massentransporte italienischer Arbeiter, welch' letztere infolge der milden Witterung in den letzten Monaten des abgelaufenen Jahres erst im Dezember in grösserer Anzahl in ihre Heimath zurückkehrten, zum Theile auch durch das günstige Reisewetter zu den Weihnachtsfeiertagen. In letzterem Umstande ist auch die Mehreinnahme auf den Staatsbahnen in Galizien begründet. Die Steigerung im Güterverkehre ist bezüglich der westlichen Staatsbahnen auf die Mehrbeförderung von Eisen, Erzen, Baumaterialien, hauptsächlich aber von Holz und Kohle zurückzuführen. Hinsichtlich der Staatsbahnen in Galizien liegt die Erklärung in der stärkeren Verfrachtung von Eiern, Holz, Kohle, Petroleum, Steinen und lebenden Thieren.

— **Bewerthung der den eigenen Bergwerken für den Bahnbetrieb entnommenen Kohle in der Bilanz der Buschtěhrader Eisenbahn.** Diese Bahn verwendet alljährlich eine grössere Menge der minderwerthigen Sorten der in ihren Bergwerken erzeugten Kohle für ihren Betrieb, während die besseren Sorten zum Verkaufe gelangen. Im Jahre 1899 hat die Gesellschaft für eigene Zwecke der Bahn rund 140 000 t verbraucht und 296 000 t an fremde Parteien verkauft. Die Aufsichtsbehörde glaubt, dass die Preise, zu welchen die eigene Kohle in die Bilanz eingestellt wird, sich unter den Marktpreisen halten. Gegenwärtig sind nun, dem Vernehmen nach, auf Grund eines Erlasses der Staatsverwaltung Verhandlungen im Zuge, welche sich auf die Bewerthung der Bahnkohle beziehen und in deren Verlaufe festgestellt werden soll, ob und in welchem Umfange etwa die Gesellschaft zu verhalten sei, den Preis, zu welchem sie die Bahnkohle in die Bilanz einstellt, zu erhöhen. Auf den Gesammtertrag des Unternehmens, somit auch auf die Aktiendividende würde die Höherbewerthung der Kohle in der Bilanz, so lange der Bahnbetrieb und die Kohlenwerke in einer Hand vereinigt bleiben, keinen Einfluss üben. Dagegen würde sich die Wirkung einer solchen Bilanzirung dann zeigen, wenn das Bahnunternehmen verstaatlicht, das Bergwerk aber weiter als privates Unternehmen betrieben würde. In diesem Falle müsste der Staat für die Ablösung des Bahnunternehmens eine höhere Rente bezahlen, würde aber die Kohle nicht zu dem Preise, in welchem sie in die Bilanz eingestellt ist, erhalten, da er sie ja dann zum Marktpreise bezahlen müsste. Andererseits würde sich das Erträgniss des Kohlenwerkes im Falle der Verstaatlichung des Bahnunternehmens naturgemäss steigern.

— **Schutzmaassregeln gegen die Gefahren der elektrischen Oberleitung.** Zwischen den Vertretern des Eisenbahn- und des Handelsministeriums hat dieser Tage eine Besprechung stattgefunden, welche diese Schutzmaassregeln zum Gegenstand hatte. Wie bekannt, sind vor einigen Wochen zwei neue elektrische Strassenbahnlinien in Wien der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen worden. Das Eisenbahnministerium hat die Betriebsbewilligung bisher nicht ertheilt. Offenbar war hierfür der Umstand nicht ohne Einfluss, dass das Handelsministerium in seiner Eigenschaft als Verwalter des Telegraphen- und Fernsprechwesens den Standpunkt eingenommen hat, dass die Bewilligung zum Betriebe der neuen elektrischen Linien erst nach Durchführung der Schutzmaassregeln gegen die Gefahren der elektrischen Oberleitung ertheilt werde. Das Eisenbahnministerium vertritt, wie verlautet, die Anschauung, dass die Eröffnung der neuen Linien nicht so lange hinausgeschoben werden könne, und zwar um so weniger, als ja ein Widerspruch darin läge, den Betrieb der schon bestehenden elektrischen Linien zu gestatten, jenen der neuen jedoch zu untersagen. Allerdings wäre aber die Betriebsbewilligung an die Bedingung zu knüpfen, dass die Schutzvorrichtungen zu bestimmten Terminen hergestellt sein müssen. Die Betriebsbewilligung für die neuen elek-

trischen Linien dürfte wohl bald erfolgen. Die Frage, wer die Kosten zu tragen habe, wird seiner Zeit, möglicherweise erst durch den Spruch des Verwaltungsgerichtshofes, entschieden werden. Was die Wahl der anzuwendenden Schutzmaassregeln anbelangt, so dürfte auch die Entscheidung hierüber demnächst zu gewärtigen sein.

— **Belohnung für Abwendung eines Eisenbahnunfalls.** Das österreichische Eisenbahnministerium hat dem Landmann Ivkovic aus Labin in Dalmatien, welcher am Abend des 10. November v. J. einen Eisenbahnzug unmittelbar vor einer infolge eines Wolkenbruches gefährdeten Stelle der Bahnlinie Spalato-Knin bei Castelvecchio aus eigenem Antriebe angehalten und dadurch einen voraussichtlich folgenschweren Unfall verhütet hatte, eine Belohnung von 1 000 Kr. zuerkannt. Wir haben über die bei dieser Gelegenheit bewiesene Geistesgegenwart Ivkovic's in Nr. 91 S. 1300 Jahrg. 1900 d. Ztg. berichtet.

— **Gesangverein österreich. Eisenbahnbeamten.** Im Jahre 1879 traten die Vertreter der dem Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen Bahnen zu einer Generalversammlung in Salzburg zusammen. Bei den festlichen Veranstaltungen, welche aus diesem Anlasse stattfanden, wirkte ein für diesen besonderen Zweck aus der Zahl der in Wien lebenden Eisenbahnbeamten zusammengestellter Männerchor mit. Die stattliche Schaar von über hundert geschulten Sängern hat damals sowohl in Salzburg, als bei den Ausflügen in das Salzkammergut für ihre Leistungen die vollste Anerkennung gefunden. — Diese sanglichen Erfolge der für den besonderen Anlass zusammengestellten Sängerschaar gaben die Anregung zur Gründung des Gesangvereines österreichischer Eisenbahnbeamten, welche am 7. Oktober 1879 erfolgte. Der Verein blickt jetzt auf einen Zeitraum von 21 Jahren ernster künstlerischer Thätigkeit zurück. Mit berechtigtem Stolze kann er darauf hinweisen, dass sein Name unter denen der besten Gesangvereine Wiens genannt wird, dass seine Leistungen von den strengsten Musikkritikern des In- und Auslandes lobend und anerkennend hervorgehoben werden, dass er sich nicht nur in Oesterreich des besten Rufes erfreut, sondern auch im Auslande die österreichische Eisenbahnbeamtenschaft zu hohem Ansehen gebracht hat. Die Zahl der ausübenden Mitglieder des Vereins beläuft sich auf etwa 200.

— **Eisenbahnverkehr von Fiume und Triest.** Ein Vergleich zwischen dem Eisenbahngüterverkehr von Fiume und Triest im Jahre 1900 ergibt, dass in Fiume mit der Eisenbahn 86 550 Wagenladungen eintrafen, wovon 15 800 von österreichischen Stationen kamen. Der Triester Verkehr betrug in derselben Zeit 88 600 Wagen, darunter 11 500 von ungarischen Stationen. Aufgegeben wurden in Triest 69 120 Wagenladungen, hiervon 8 300 nach ungarischen Stationen, während die Aufgabe in Fiume blos 28 040 Wagen, hiervon 8 840 nach österreichischen Stationen, betrug. Die Einfuhr über Triest ist also noch immer fast 2½mal so gross, als jene über Fiume. Dabei hat sich die Einfuhr sowohl über Triest als über Fiume im verflossenen Jahre infolge des Rückgangs der italienischen Weineinfuhr um etwa 2 000 Wagenladungen vermindert.

— **Schienenausfuhr.** Wie der „Pester Lloyd" meldet, sind aus den Reschitzaer Eisenwerken der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft 2000 t Schienen in Fiume theils eingetroffen, theils auf dem Wege dorthin. Diese Schienensendungen sollen mit den Dampfern „Giuseppe Fazio" und „San Giusto" nach Messina und Palermo verladen werden.

Luxemburg.

— **Ueber die Verhandlungen mit der Wilhelm Luxemburgbahn** wegen Abschluss eines neuen Betriebsvertrages erfährt die „Voss. Ztg.", dass der Verwaltungsrath der Bahn beschlossen hat, die auf den 26. d. Mts. berufene ausserordentliche Generalversammlung abzubestellen; er wird eine neue Versammlung berufen, nachdem er den Aktionären das vollständige Material betreffs des mit der Verwaltung der Reichseisenbahnen von Elsass-Lothringen abzuschliessenden Vertrages unterbreitet haben wird. Es waren zu der Versammlung über 25 000 Aktien angemeldet (es gibt nur 48 412 Aktien), von welchen, der angegebenen Quelle zufolge, dreiviertel das Abkommen ohne weiteres zu verwerfen beschlossen hatten.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnprojekt Brüssel-Gent.** Die Vorstudien für die Errichtung der neuen direkten Eisenbahnlinie Brüssel Süd-Gent sind vollständig beendet. Ein vorläufiger Plan ist ausgearbeitet, und die Untersuchungen auf der Strecke beginnen. Die Beamten des Staats sind laut „Indép. belge" derzeit damit beschäftigt, den zu erwerbenden Boden abzugrenzen. Die Pläne seien der Unterzeichnung des Eisenbahnministers Libaert unterbreitet worden Die Fahrt nach Ostende werde durch die Linie um eine Stunde abgekürzt. Der Bau, der alsbald beginnen soll, werde zwei bis drei Jahre dauern. Es seien mehr als 200 Kunstbauten zur Ueberwindung der Unebenheiten des Bodens herzustellen. In Gent-St. Peter werde ein grosser Rangirbahnhof errichtet, um die durch den stets steigenden Verkehr ungenügend gewordenen anderen Bahnhöfe der Stadt zu entlasten.

— **Beschleunigung von Expresszügen in Belgien.** Nach der „Indép. belge" ist, um die Verbindung von England mit dem europäischen Festland aufs beste und regelmässigste zu sichern, die Ermächtigung ertheilt worden, dass die grossen internationalen Expresszüge ohne Fahrtverlangsamung, d. h. mit einer Schnelligkeit von 100 km in der Stunde, die rechten Zweige aller Verzweigungen der Linie Ostende-Herbesthal durchfahren. Da auch die Abkürzung der Verbindung Brüssel-Paris wünschenswerth erscheint, so ist die Verwaltung der belgischen Bahnen entschlossen, diese Maassregel auch auf der Linie Brüssel-Mons anzuwenden.

— **Amerikanische Lokomotiven auf den belgischen Staatsbahnen.** Interessante Versuche sind dieser Tage mit dem Eisenbahnmaterial gemacht worden, welches durch die belgische Staatsbahnverwaltung in Paris ausgestellt war. Die von ihr erworbenen neuen amerikanischen Maschinen sollen sich dabei gut bewährt haben.

— **Ueber einen furchtbaren Unfall auf der elektrischen Trambahn,** die von der Stadt Lorient nach dem Orte Ploeren führt, wird dem „Hamb. Korresp." geschrieben. Ein Wagen, an den ein anderer gekoppelt war, sauste mit unheimlicher Geschwindigkeit die ziemlich steile Strassenstrecke bei Saint-Mathurin hinab. Alle Bemühungen des Führers, die Bremse anzuziehen, erwiesen sich als vergeblich. Der vordere Wagen entgleiste und fuhr auf eine eiserne Telegraphenstange, die in der Mitte durchbrach. Der hintere Wagen fuhr mit schrecklicher Wucht auf den vorderen auf und zertrümmerte ihn vollständig. Zwanzig Fahrgäste wurden verwundet aus den Trümmern hervorgezogen, sechs wurden in hoffnungslosem Zustande in das Spital befördert. Der Unfall hat eine furchtbare Entrüstung gegen die Trambahngesellschaft wachgerufen, der die gröbsten Verstösse gegen die Sicherheit der Fahrgäste vorgeworfen werden.

— **Wahl der Beamten für die schweizerischen Bundesbahnen.** Die Generaldirektion hat die Wahl folgender höheren Beamten vorgenommen, welche noch durch den Verwaltungsrath bestätigt werden muss. Zum Generalsekretär wurde der erste Sekretär des Eisenbahndepartements des Bundesrathes, Mürset, ausersehen, der unter Bundesrath Welti auf seinen bisherigen Posten kam. Ferner wurden gewählt zum Hauptbuchhalter Mosimann, zum Vorstand des Gütertarifbüros Toggweiler, zum Vorstand des Rechtsbüros Oberrichter Forster, zum Obermaschineningeniör Weyermann, diese vier sämmtlich aus der Verwaltung der Jura-Simplonbahn, bei der Oberrichter Forster Vizepräsident des Verwaltungsrathes ist; dieser gilt als besonders bewandert in Eisenbahnrechtsfragen. Zum Oberbetriebschef der Bundesbahnen wurde der Kursinspektor der Vereinigten Schweizerbahnen, Baldinger, gewählt. Die Ernennung des Oberingeniörs für den Bahnbau ist bis zur Wiederbesetzung des Baudepartements aufgeschoben worden. — Die Kommission des Nationalrathes für die Vorberathung des Gesetzentwurfes des Bundesrathes, betreffend das Tarifwesen der Bundesbahnen, tritt am 19. Februar in Bern zusammen.

— **Solothurn-Münsterbahn.** Die Finanzirung dieser Linie, deren Kosten auf 6 000 000 bis 7 000 000 Fr. veranschlagt sind, wird vornehmlich durch die andauernden Schwierigkeiten des Geldmarktes aufgehalten. Der Kanton Bern muss noch eine nachträgliche Beihilfe beschliessen. Solothurn hat schon im Jahre 1898 eine Beihilfe beschlossen.

— **Spiez-Frutigenbahn.** Im Hondrichtunnel, dessen Länge 1 600 m beträgt, sind jetzt die Tunnelstollen von beiden Seiten zusammengetroffen. Bis Mitte März soll der Tunnel ausgeweitet sein und im April und Mai der Oberbau gelegt werden.

— **Schweizerischer Eisenbahnerverband.** Das Centralkomitee des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten erlässt an sämmtliche Mitglieder einen Aufruf, um den Generalsekretär Sourbeck zu veranlassen, seine Entlassung zurückzunehmen.

— Neue Bestimmungen über die Arbeits- und Dienstdauer der Bahnangestellten in Italien. Am 24. d. Mts. treten die neuen, durch königlichen Erlass vom 10. Juni 1900 genehmigten Bestimmungen über die Arbeits- und Dienstzeit der Bahnangestellten in Kraft. Durch dieselben wird für die einzelnen Dienstzweige die höchst zulässige Dauer der ununterbrochenen Dienstleistung bestimmt und die Anzahl der dienstfreien Stunden vorgeschrieben. Die Angestellten können, falls die betreffende Verwaltung sich nicht an diese Vorschriften halten sollte, ihre Beschwerde beim königlichen Generalinspektorat der italienischen Eisenbahnen vorbringen, welcher über die Ausführung der Bestimmungen zu wachen hat.

— Betriebseinnahmen der italienischen Bahnen. Die adriatischen Bahnen können mit Befriedigung auf die finanziellen Ergebnisse ihrer Linien im Jahre 1900 zurückblicken. Es schloss mit einer Gesammteinnahme von 130 200 000 L., mit einem Unterschied von mehr als 4 000 000 L. gegen das Vorjahr. Diese Steigerung der Einnahmen geht vollständig auf Rechnung des Personenverkehres, welcher einen Mehrbetrag von 5 200 000 L. abwarf; auch der Frachtgüterverkehr steigerte sich um 1 200 000 L., aber der Eilgutverkehr ging, hauptsächlich infolge der gänzlich ausgebliebenen Weinernte in Apulien und in Süditalien überhaupt, um 2 600 000 L. zurück.

Bei der Mittelmeerbahn trat im ersten Halbjahr ihres Betriebsjahres 1. Juli 1900 bis 30. Juni 1901 gleichfalls eine ganz erfreuliche Steigerung der Einnahmen ein. Sie betrugen 76 400 000 L., mit einer Steigerung von 3 100 000 L. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres. Auch an dieser Vermehrung der Einnahmen hat an erster Stelle der Personenverkehr mit über 2 000 000 L. Antheil, was den Pilgerzügen nach Rom zu den Feierlichkeiten des heiligen Jahres und dem lebhaften Reiseverkehr nach Paris zuzuschreiben sein dürfte.

— Eröffnung der elektrisch betriebenen Strecke Bologna-Persiceto. Am 1. Januar wurde die neue, elektrisch betriebene Bahnstrecke Bologna-Persiceto der adriatischen Bahnen dem Betriebe übergeben. Bei der Probefahrt wurde die 22 km lange Linie in 22 Minuten durchfahren.

— Fernsprecher in italienischen Bahnhöfen. Der oberste Eisenbahnausschuss hat dem Projekte, die italienischen Bahnhöfe an das öffentliche Fernsprechnetz anzuschliessen, seine Genehmigung ertheilt.

Fremde Welttheile.

— Ueber ägyptische Eisenbahnen schreibt der Marseiller „Sémaphore“ folgendes: Seit langer Zeit ist von der Absicht der ägyptischen Regierung, ihr Eisenbahnnetz zu verkaufen, die Rede, doch wird dieser Verkauf auf grosse Schwierigkeiten seitens der Gläubiger der Bahn in Aegypten stossen und wohl nicht eher abgeschlossen werden können, bis die Eisenbahnen frei von allen Lasten sind. Die ägyptischen Eisenbahnen gehen übrigens einer glänzenden Zukunft entgegen, da man die Absicht hat, sowohl neue Nebenbahnen zu schaffen, als auch die bestehenden grossen Linien zu verlängern. Bis jetzt gab es hauptsächlich nur die Linie Alexandria-Kairo; denn die Linie von Port Said über Ismailia, Zagazig nach Kairo bietet ausser einem grossen Umwege noch andere Unzuträglichkeiten, benutzt auch auf einem Theile ihrer Strecke die der Kanalgesellschaft gehörende Privatbahn. Man denkt nun daran, die Eisenbahn, die jetzt nur von Kairo nach Salihije am Menzalehsee führt, bis Port Said zu verlängern; dazu muss entweder der Menzalehsee durchquert werden, was natürlich sehr kostspielig wäre, oder die Bahn muss mit einer Wendung nach rechts den Suezkanal zu erreichen suchen, was bei dem ziemlich ebenen Lande zwar viel weniger schwierig sein würde, wozu aber ein Abkommen mit der Kanalgesellschaft, der alle Landstrecken, die man dabei zu durchqueren hätte, vertragsmässig gehören, nöthig wäre. Sobald aber eine Hauptbahn Port Said und Kairo miteinander verbindet, wird Aegypten der Kopf der transafrikanischen Eisenbahn sein können und dadurch in seiner Bedeutung noch mehr wachsen als bisher. Durch den Suezkanal bildet es jetzt schon die grosse Pforte nach Asien und Australien, durch die Schaffung der transafrikanischen Bahn würde es der natürliche Markt für den ganzen Handel Afrikas werden.

— Eisenbahnen in Französisch-Guyana. Es verdient in dem Moment, wo dem deutschen Reichstage eine Vorlage betreffs des Bahnbaues in Deutsch-Ostafrika zugegangen ist, Beachtung, wie höchst eifrig die Franzosen in den letzten Jahren die Errichtung von Eisenbahnen in ihren Kolonien gefördert haben. Vor zwei Jahren wurden 200 000 000 Fr. zum Bahnbau in Tongking bewilligt, voriges Jahr 60 000 000 Fr. vom französischen Staate zum Bahnbau auf Madagaskar garantirt. Jetzt steht der Bahnbau in Französisch-Guyana zur Entscheidung. Darüber hat David Levat, dem die Konzession ertheilt ist, in Paris einen Vortrag gehalten. Die Länge des Netzes soll 400 km betragen und Cayenne der Mittelpunkt sein. Nicht Frankreich, aber die Kolonie soll Interessengarantie leisten. Die Arbeiterfrage wird dadurch sehr erleichtert, dass man Sträflinge verwenden kann. Levat versichert, dass das Klima von Französisch-Guyana mit Unrecht verschrieen sei, er habe wiederholt längere Zeit dort ohne Beschwerden gelebt und dieselbe Beobachtung bei seinen Angestellten gemacht. Die Kosten der Bahn sind auf 80 000 Fr. für das Kilometer bei Meterspur und Stationen auf je 20 km veranschlagt. Der „Temps“, der mit der französischen Regierung Fühlung hat, hebt hervor, dass der Bahnbau in Guyana von der höchsten Bedeutung für die Entwickelung der Kolonie sein werde.

Bücherschau.

— Lehrbuch der vereinfachten deutschen Stenographie. Einigungssystem Stolze-Schrey. Herausgegeben von L. Puff in Halle a/S. und E. Stark in Magdeburg. 6. Auflage (26. bis 35. Tausend). Magdeburg, Albert Rathke's Verlagsbuchhandlung. 1901. Preis 80 ₰.

Der hohe Werth, den die Stenographie für jeden Geschäftsmann hat, beginnt in unserer rasch fortschreitenden Zeit immer mehr Anerkennung zu gewinnen. Sie ist namentlich auch für den Eisenbahnbeamten zu einem fast unentbehrlichen Hilfsmittel in seiner dienstlichen Thätigkeit geworden, die mehr als jede andere Arbeit zugleich Schnelligkeit und unbedingte Zuverlässigkeit fordert. Das billige und zweckentsprechende Puff-Stark'sche Lehrbuch wird sich daher auch in seiner neuen Auflage — so hoffen wir — bei unseren Fachgenossen viele Freunde erwerben und der Stenographie zahlreiche neue Jünger zuführen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Februar d. J. wird die zwischen Münsterberg und Camenz gelegene Haltestelle Alt-Altmannsdorf für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Die an der Strecke Deuben-Corbetha gelegene Station Hohenmölsen wird am 15. Februar d. J. auch für die Annahme und Auslieferung von Leichen und Fahrzeugen aller Art eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. Vom gleichen Tage ab werden die an derselben Strecke gelegenen Stationen Dehlitz (Saale), Rippach-Poserna, Webau und Werschen für den Fahrzeugverkehr eröffnet, jedoch mit der Einschränkung, dass die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, ausgeschlossen bleibt.

Auslegung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens.

Die mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 1. Oktober 1900 Nr. 3169 mitgetheilten Beschlüsse — Auslegung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens betreffend — sind von allen Vereinsverwaltungen durchgeführt worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 250 vom 24. Januar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn sowie die königliche Eisenbahndirektion Breslau, betreffend Antrag auf Aenderung der Festsetzungen in Ziffer 3 Absatz 4 der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 26. Januar d. J.).

Nr. 265 vom 23. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Auslegung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 25. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Februar d. J. wird die an der Strecke Deuben-Corbetha gelegene Station Hohenmölsen auch für die Annahme und Auslieferung von Leichen und Fahrzeugen aller Art eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Vom gleichen Tage ab werden die an derselben Strecke gelegenen Stationen Dehlitz (Saale), Rippach-Poserna, Webau und Werschen für den Fahrzeugverkehr eröffnet, jedoch mit der Einschränkung, dass die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, ausgeschlossen bleibt.

Halle a/Saale, den 24. Januar 1901. (266)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Mit der Eröffnung der der Prinz Heinrichbahn angehörenden Strecke von Luxemburg nach Petingen für den Güterverkehr, welche für den 1. März 1901 in Aussicht genommen ist, kommt an Stelle des bisherigen Hefts des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn Nr. 1 vom 1. Mai 1895 und Nr. 8 vom 1. November 1899 ein neues Heft Nr. 1 (Preis 2 ℳ) und ein neues Heft Nr. 8 (Preis 30 ₰) mit theils ermässigten Frachtsätzen zur Einführung.

Gleichzeitig treten die im Nachtrag V (unter Ziffer III) des Hefts Nr. 2 und im Nachtrag III (unter Ziffer III) des Hefts Nr. 17 aufgeführten Frachtsätze und sonstigen Tarifmaassnahmen für den Verkehr mit den an der genannten Bahnstrecke gelegenen Stationen und im Durchgang über diese Bahnstrecke in Geltung.

Strassburg, den 22. Januar 1901. (267)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland, Theil II, Heft 1.

Am 15. März 1901 tritt der Ausnahmetarif Nr. 14 A für Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd- und Steinöl zunächst ohne Ersatz ausser Kraft.

Breslau, den 26. Januar 1901. (268)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden die Stationen Niederfinow und Oderberg-Bralitz als Empfangsstationen in den im Berlin-Stettin-nordostdeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau von See- und Flussschiffen einbezogen.

Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 23. Januar 1901. (269)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Lebensmittelverkehr aus Italien nach Deutschland.

Am 1. Februar d. J. tritt ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zum Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach Deutschland vom 1. Dezember 1898 in Kraft. Dasselbe enthält eine Bestimmung über die Verladung von Eiern in Körben oder Kisten sowie neue Frachtsätze für Mainz C. B. über den Brenner.

Das Ergänzungs- und Berichtigungsblatt wird in den nächsten Nachtrag aufgenommen.

Strassburg, den 24. Januar 1901. (270)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr über den Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-belgischer Gütertarif, Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Königslutter des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg in die Spezialtarife II und III des allgemeinen Klassentarifs, sowie in den Ausnahmetarif 12 für Düngemittel einbezogen.

Die Frachtsätze des Spezialtarifs II werden gebildet durch Anstoss von 7,04 Frcs. an Löhne, oder von 10,25 Frcs. an Soest, die des Spezialtarifs III durch Anstoss von 4,44 Frcs. an Löhne, oder 6,42 Frcs. an Soest; die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 12 sind die gleichen wie die für die Station Wendessen.

Cöln, den 24. Januar 1901. (271)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - westfälisch - mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. Februar d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag VII, welcher neue Frachtsätze von Station Ueberruhr, sowie anderweite, theils ermässigte Frachtsätze nach den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Bahn enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 24. Januar 1901. (272)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 10 des Verbandsgütertarifs.)

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1901 erhöhen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 55 Abtheilung a für Dolina im Verkehr mit Stuttgart Hauptbhf. von 3,26 auf **3,36**, Stuttgart Nordbhf. von 3,27 auf **3,37** und Stuttgart Westbhf. von 3,28 auf 3,38 ℳ für 100 kg.

München, den 27. Januar 1901. (273)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. Februar d. J. treten im Tarifheft 2 folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Holz des Spezialtarifs II) in Kraft:

Von Hüttau K. K. St. B. nach	Frachtsätze für 100 kg in Pfennige
Apolda K. E.-D. E.	190
Eisleben K. E.-D. Ha. . .	204
Erfurt K. E.-D. E.	192
Nordhausen K. E.-D. C. . .	216
Weimar, preuss. Staatsb. K. E.-D. E.	186

Breslau, den 24. Januar 1901. (274)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1901 werden im Verkehr zwischen einigen württembergischen und gewissen bayerischen Stationen Ausnahmefrachtsätze, für Abfälle von Baumwolle, von Baum-

wollegarn und von Twisten in Wagenladungen eingeführt.
Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.
München, den 19. Januar 1901. (275)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar gelangen für die Beförderung von Föhrenzapfen etc. von Szombathely und Zala=Szt. Iván nach Miltenberg direkte Frachtsätze zur Einführung.
München, den 24. Januar 1901. (276)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V).
Die Station Loetzen der ostpreussischen Südbahn wird mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) aufgenommen, jedoch nur für die unter Ziffer 6 dieses Ausnahmetarifs genannten Artikel (Holz, wie im Spezialtarif III genannt) bei Beachtung der in demselben enthaltenen sonstigen Bestimmungen. Der Frachtberechnung sind die im ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarif für Schönsee vorgesehenen Entfernungen unter Zuschlag von 257 km zu Grunde zu legen.
Magdeburg, den 24. Januar 1901. (277)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Verband.
Am 1. Februar 1901 treten in Kraft:
Nachtrag IV zu Theil I, Abth. B vom 1. Februar 1898,
„ V zu Theil II, Abth. A vom 1. Februar 1898,
„ I zu Theil II, Abth. B vom 1. September 1900,
„ III zum Ausnahmetarif 1 vom 1. Dezember 1898 und
„ IV zum Ausnahmetarif 2 vom 1. Februar 1898.
Die Nachträge enthalten neben Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen. Die Frachterhöhungen treten vom 16. März ab ein durch Aenderung der Frachtberechnung für Flüssigkeiten in Kessel- und Cisternenwagen (§ 14 der allgemeinen Tarifvorschriften) und Beschränkung des Ausnahmetarifs Nr. 38 für unreinen Graphit auf Sendungen von Pinerolo, Torre Pellice und Luino.
Strassburg, den 21. Januar 1901. (278)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Gotthardverkehr:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Mit sofortiger Gültigkeit erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 2 (Rohstofftarif) auf Seite 36 des Tarifhefts „Theil II“ unter Ziffer 5 (Brennstoffe) am Schlusse des Absatzes b den Zusatz:
„Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als: Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte.“
Der Absatz c erhält gleichzeitig folgende erweiterte Fassung:
„Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle.“
Frankfurt a/M., den 22. Jan. 1901. (279)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch - mitteldeutscher und Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.
Am 1. Februar d. J. treten zu den vom 1. April 1899 und 1. Juni 1900 an gültigen Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre die Nachträge 5 bezw. 3 in Kraft, durch die unter anderem Ermässigungen in den Sätzen des Ausnahmetarifs J für Petroleum und Naphta und des Ausnahmetarifs N für Kassia usw. eintreten.
Durch diese Nachträge werden auch die Ausnahmetarifsätze für Petroleum und Naphta von Altona, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg H., Harburg H., Harburg U. E., sowie von Brake (Oldbg.), Elsfleth und Nordenham nach den Stationen Dietzhausen und Rohr (Thüring.) des Direktionsbezirks Erfurt am 1. April 1901 ausser Kraft gesetzt.
Die Nachträge sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.
Hannover, den 24. Januar 1901. (280)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.
Tarifheft 2.
Am 1. Februar d. J. wird für die Beförderung von Aluminium bei Aufgabe
a) als Frachtstückgut,
b) in Wagenladungen von 5 000 kg,
c) „ „ „ 10 000 „
von Salzburg (bayer. Stb.) nach Dresden folgender neue Ausnahmetarif 26 eingeführt:

Nach	von Salzburg (bayer. Stb.) a	b	c
	für 100 kg in Mark		
Dresden=Altstadt . .	4,87	3,10	2,65
Dresden = Friedrichstadt	4,93	3,14	2,69
Dresden=Neustadt (Leipz. Bf.) . . .	4,95	3,15	2,70
Dresden=Elbkai (Alt- u. Neust.) . . .	4,90	3,09	2,66
Dresden König Albert-Hafen . .	4,90	3,09	2,66

Dresden, am 25. Januar 1901. (281)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnengüterverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen, bayerisch - sächsischer, Berlin-Stettin-sächsischer, Magdeburg - Halle - sächsischer, norddeutsch-sächsischer, rheinisch- und Frankfurt-sächsischer und sächsisch-südwestdeutscher Verkehr.
Der Absatz 5 b des Waarenverzeichnisses des Rohstofftarifes in den Gütertarifen der vorstehend genannten Verkehre (Holzkohlen usw.) erhält vom 1. Februar d. J. an folgenden Zusatz:
„Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte.“
Dresden, am 25. Januar 1901. (282)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. ab werden die Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr mit Stationen der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn um 1 bezw. 2 ₰ für 100 kg zu Gunsten der letztgenannten Bahn erhöht.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Stettin, den 26. Januar 1901. (283)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof.
Unter Hinweis auf unsere Bekanntmachung vom 18. Dezember 1899 bringen wir zur Kenntniss, dass die am 15. Juli 1895 eingeführten, im Rückvergütungswege Anwendung findenden Ausnahmefrachtsätze für Zinkbleche (Walzzink) von Karolinegrube und Morgenroth nach Braila und Galaz unter den bisherigen Bedingungen bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901 in Kraft bleiben.
Breslau, den 22. Januar 1901. (284)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Der Spezialtarif für die Beförderung von Schafen in vollen Wagenladungen (Etagewagen) als Frachtgut von Budapest d. v. (Ofen), Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, nach Modane Station mit der Bestimmung nach Frankreich und für die Beförderung von Borstenvieh in vollen Wagenladungen (Etagewagen) als Frachtgut von Budapest d. v. (Ofen), Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, nach Modane Station und Ventimiglia Station mit der Bestimmung nach Frankreich tritt mit 1. April 1901 ohne Ersatz ausser Kraft.
Wien, am 21. Januar 1901. (285)

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.
Einführung neuer Tarife.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 gelangen nachstehende neue Tarife im obbezeichneten Verkehre zur Einführung:
1. Theil II, Heft 1, Tarif für Gütersendungen im Verkehre von Oesterreich-Ungarn nach Russland;
2. Artikeltarife im Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und Russland.
Hierdurch werden der Theil II, Heft 1, Tarif für Gütersendungen im Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und Russland vom 1. August 1895 nebst Nachträgen I und II und die Artikeltarife für Gütersendungen im Verkehre zwischen österreichischen und ungarischen Stationen einerseits und Russland andererseits vom 1. Januar 1899 aufgehoben.
Ausser einzelnen geringfügigen Frachterhöhungen und Frachtermässigungen,

welche die neuen Tarife gegenüber den gegenwärtig bestehenden aufweisen, unterscheidet sich der neue Tariftheil II, Heft 1 (Klassentarif) von dem heutigen gleichnamigen im wesentlichen dadurch, dass derselbe direkte Frachtsätze nur für Sendungen in der Richtung von Oesterreich-Ungarn nach Russland enthält.

Exemplare der neuen Tarife sind durch die Verbandsverwaltungen und die Stationen der Endbahnen, u. zw. der Tariftheil II, Heft 1 um den Preis von 3 Kronen und die Artikeltarife um den Preis von 1 Krone 50 Heller pro Exemplar zu beziehen.

Wien, am 22. Januar 1901. (286)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) Absatz 5 c („Torf und Torfkohle, auch gepresst") erhält vom 1. Februar 1901 ab folgende Fassung:

„Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle."

Der seit dem 1. Juli v. J. gültige Nachtrag I zu unserem Binnentarif enthält auf Seite 2 besondere Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung. Diese Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt worden. (287RM)

Oschersleben, den 21. Januar 1901.
Der Vorstand.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab gelangen zwischen der Station Steinau a/O. und Liegnitz-Nebenbahnhof an den Sonn- und Feiertagen Rückfahrkarten mit eintägiger Gültigkeit zu ermässigtem Preise zur Ausgabe. (288)

Die Direktion.

4. Generalversammlungen.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am
Donnerstag, den 14. Februar d. J.
Vormittags 10 Uhr
im Saale des hiesigen Stationsgebäudes statt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäss Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, dass die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmässig beschliesst.

Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung nebst 4 Nebenrechnungen, sowie der den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft entwickelnde Bericht mit den Bemerkungen des Gesellschaftsausschusses liegen vom 26. Januar d. J. ab in dem Geschäftsraume des Gesellschaft zur Einsichtnahme auf.

Zweck der Generalversammlung ist Beschlussfassung über die Genehmigung des Jahres-Bilanz, der Betriebs- und Neben-Rechnungen, über die Gewinnvertheilung, sowie über die Entlastung der Verwaltungskörper, endlich Feststellung des Etats für 1901 und Vornahme der statutenmässigen Ersatzwahl mit eventueller Beschlussfassung nach § 236 Abs. 1 des Handelsgesetzbuches.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Original-Aktien ist Termin auf
Dienstag, den 12. Februar d. J.
angesetzt und zwar
Vormittags von 9—12 Uhr im Kassenzimmer zu Fürth, Nachmittags von 2 bis 4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Jede Aktie gewährt das Stimmrecht (§ 252 Handelsgesetzbuch).

Nürnberg, den 23. Januar 1901. (289)
Das Direktorium.

5. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 19100 kg Leinöl, 78 100 kg Leinölfirniss, 21 400 kg Sikkatif, 79 020 kg Terpentinöl, 22 200 kg Terebine, 16 000 kg Deckenspachtel, 181 300 Stück Abziehbilder, 157 400 kg Bleiweiss, 1 250 kg Zinkweiss, 66 900 kg gemahlene Kreide, 18 450 kg Bleimennige, 770 kg Bleiglätte, 1 735 kg Zinnober, 515 kg Chromgelb, 3 570 kg Chromgrün, 15 380 kg Ocker, 7 250 kg Umbra, 71 650 kg Caputmortuum, 12 650 kg Kienruss, 2 340 kg Beinschwarz, 36 130 kg Spachtelfarbe, 695 Briefe Bronze für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst (Zimmer 27 Erdgeschoss) eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Leinöl usw." versehen bis 16. Februar 1901, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 27. März 1901, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 26. Januar 1901. (290)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von
500 Stück Weichenlaternen mit Lampen (ohne Glasscheiben).

Zeichnungen und Lieferungsbedingungen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens Montag, den 11. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, zu welcher Zeit deren Eröffnung stattfindet, bei uns einzureichen. Der Zuschlag erfolgt längstens bis zum 11. März 1901.

Karlsruhe, den 22. Januar 1901. (291)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung
der Lieferung von Betriebsmaterialien.

Gruppe I:
15 000 kg Holzkohlen,
1 300 000 Stück Torf,
15 000 „ Reiserbesen,
2 500 „ Piassavabesen.

Gruppe II:
1 600 kg Bindfaden.

Gruppe III:
15 000 m Lampendocht,
100 kg Fadendocht,
2 400 Stück Harzfackeln,
200 kg Hanf.

Gruppe IV:
63 600 Stück Lampencylinder,
4 000 „ Wasserstandsgläser.

Gruppe V:
14 000 Stück Glühkörper.

Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 16. Februar 1901, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 16. März 1901, Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Vorstand unseres Centralbüreaus hier zu beziehen.

Münster, den 26. Januar 1901. (292)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, und zwar ungefähr 1 795 t Schienen aus Stahl und Eisen, 880 t Eisenschwellen, 355 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 62,1 t Gussschrott, 215 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 22 t Blechschrott, 0,07 t Messingschrott, 0,08 t Bleischrott, 0,8 t Zinkschrott und 0,01 t Kupferschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien" vor der Eröffnung des Termins an uns einzusenden. Die Oeffnung der Angebote findet am 8. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 22. Februar d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung mit Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 20 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 17. Januar 1901. (293)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Wir beabsichtigen die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien - Abfälle, als Schweiss- und Flusseisen, Dreh- und Hobelspähne von Eisen und Stahl, Radreifen, Eisenblech, Gusseisen usw. an den Meistbietenden zu verkaufen.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialverzeichniss können in unserem Materialienbüreau, Carlstrasse Nr. 8, hierselbst eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betr. Ankauf von Altmaterialien" bis zum 8. Februar d. J. an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote erfolgt am 8. Februar, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Käufer. (294)

Oldenburg (Grossh.), den 21. Jan. 1901.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 10. 2. Februar 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Die Verwendung der Ueberschüsse aus dem Eisenbahnbetrieb in Baden.

Die Verwendung der Ueberschüsse aus dem Eisenbahnbetrieb ist für die Finanzpolitiker aller Länder mit Staatsbahnen eine wichtige Frage. Wiederholt ist im Reichstag, in den Landtagen der Bundesstaaten und in der Presse die gesetzliche Regelung dieser Frage im Grossherzogthum Baden berührt worden. Es mag daher angezeigt sein, diese Regelung näher darzulegen.

Als man sich in Baden zum Bau von Staatsbahnen entschloss, wurde durch Gesetz vom 29. März 1838 die staatliche Schuldentilgungskasse, die Amortisationskasse, beauftragt, die Mittel hierzu beizuschaffen und an die Baukasse zu verabfolgen. Bald aber nahm man wahr, dass diese Einrichtung auf die Dauer nicht beibehalten werden könne, ohne die Amortisationskasse in der Erfüllung ihrer Hauptaufgabe zu beeinträchtigen. Man entschloss sich deshalb, durch das Gesetz vom 10. September 1842 eine besondere Kasse zu gründen und ihr bestimmte Einnahmen zuzuweisen.

Die wichtigsten Bestimmungen des Gesetzes sind:

1. Zur Aufnahme der für den Eisenbahnbau benöthigten Kapitalien und zur Ablieferung der erforderlichen Baumittel an die Baukasse, sodann zur Verzinsung und allmählichen Rückzahlung der aufgenommenen Kapitalien wird eine besondere Kasse, die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse, errichtet.

2. Die Führung der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse wird den Beamten der Amortisationskasse unter der ausschliesslichen Aufsicht und Leitung des Finanzministeriums übertragen.

3. Die für die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse bestimmten Einnahmen dürfen derselben unter keinem Vorwand entzogen werden. Ausgaben, welche ihrem Zweck fremd sind, dürfen derselben unter keinem Vorwand zugewiesen werden.

4. Als ständige Dotation für Zinsen, Tilgungsfonds und Verwaltungskosten wird der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse der Reinertrag der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung zugewiesen.

5. Soweit die ständige Dotation zu den Bedürfnissen der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse für Zinsen, Tilgungsfonds und Verwaltungskosten nicht hinreicht, soll das Budget jeweils den erforderlichen Zuschuss aus der Staatskasse bestimmen.

6. Die Rechnungen der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse werden von der Oberrechnungskammer abgehört und verbeschieden. Ausserdem wird dem landständischen Ausschusse alljährlich die Rechnung und Bilanz der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse mit allen Beilagen zur Untersuchung und Prüfung vorgelegt. Der Ausschuss erstattet über die Ergebnisse seiner Prüfung dem nächsten Landtage Bericht.

7. Das Gesetz bildet einen Theil der Verfassungsurkunde für das Grossherzogthum Baden. Es kann also nur unter den Voraussetzungen geändert werden, die für die Aenderung der Verfassungsurkunde vorgeschrieben sind.

Die Regierungsdenkschrift zu dem Gesetzentwurf sagt zu dessen Begründung wörtlich:

„Vor allem scheint es räthlich, das Eisenbahnunternehmen mit allen seinen Folgen von der übrigen Finanzverwaltung getrennt zu erhalten, damit die finanziellen Resultate desselben immer in ungetrübter Klarheit erscheinen und der gewöhnliche Staatshaushalt in seinem regelmässigen Gang keinerlei Störung erleide. Die Behandlung des Eisenbahnunternehmens als einer Spezialität, die abgesonderte Kassen- und Rechnungsführung, die auf die Bedürfnisse desselben beschränkten Kapitalaufnahmen und deren ausschliessende Verwendung für den Bau der Eisenbahn, endlich die spezielle Dotation für Zinsen und Tilgungsfonds der Anlehen sieht die Regierung als Maassregeln an, die das Vertrauen der Staatsgläubiger erhöhen und dem Lande, mit der klaren Einsicht der Bedürfnisse und der Mittel, welche

dazu disponibel sind, über die wenigstens periodisch unvermeidlichen Opfer Beruhigung gewähren werden."

Eine ständige Dotation wurde in der Denkschrift für den Kredit der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse als zweckmässig bezeichnet und bemerkt, dass es „wie bei jedem gesellschaftlichen Eisenbahnunternehmen, auch bei dem aus Staatsmitteln unternommenen, in der Natur der Sache liege, demselben seine eigenen Erträgnisse als erstes Deckungsmittel für die Zinsen und den Tilgungsfonds der dadurch veranlassten Schuld zuzuweisen". Dass auch die gesammten Postüberschüsse dazu geschlagen wurden, hatte seinen Grund zunächst darin, dass der Betrieb der Post und Eisenbahn gemeinsam sein sollte und deswegen eine genaue Trennung der Ueberschüsse nicht möglich schien. Ueberdies wollte man durch diese Zuweisung, die damals einen Werth von rund 450 000 ℳ darstellte, die Dotation erheblich verstärken.

Der weitere Zuschuss aus allgemeinen Staatsmitteln für den Fall der Unzulänglichkeit der ständigen Dotation wurde wenigstens für die ersten Jahre des Eisenbahnunternehmens in sichere Aussicht gestellt.

Die Vorschriften über die Führung und Prüfung der Rechnungen bestanden schon längst für die Rechnungen der Amortisationskasse. Es lag in der Natur der Sache, diese Garantien auf die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse auszudehnen.

Die Stellung des Gesetzes unter die Verfassungsgesetze, die nur mit zwei Dritteln der Stimmen einer jeden der beiden Kammern abgeändert werden können, und deren Verletzung eine Verletzung der Verfassung selbst in sich schliesst, soll nach dem Kommissionsbericht der II. Kammer „sowohl dem Lande die sichere Garantie der Verwendung der aufgenommenen Kapitalien zu dem beabsichtigten Zweck, als den Staatsgläubigern die sichere Garantie der Einhaltung der durch das Gesetz gegebenen Bestimmungen gewähren".

Die I. Kammer nahm den Gesetzentwurf einstimmig, die II. Kammer mit 54 gegen 3 Stimmen an.

Betrachten wir nun die einzelnen Einnahmequellen der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse näher.

Der Reinertrag der Postverwaltung, zu dem sinngemäss die Reineinnahmen aus dem im Jahre 1851 eingeführten Staatstelegraphen traten, belief sich von 1842 bis Ende 1871 auf zusammen 17 382 312 ℳ. Als durch die Versailler Verträge das badische Post- und Telegraphenwesen in die Verwaltung des Deutschen Reiches überging, wurde Baden für die acht Jahre 1872 bis 1879 eine Mindesteinnahme aus den Post- und Telegraphenüberschüssen von 300 000 ℳ jährlich gewährleistet. In Wirklichkeit betrugen die Ueberschüsse 2 690 460 ℳ oder im Durchschnitt 336 308 ℳ. Sie flossen in vollem Betrag der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse zu. Seit 1. Januar 1880 nimmt Baden an den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung lediglich nach Maassgabe der Bevölkerungsziffer theil. An dem Antheil Badens muss aber der Ertrag der früher portofreien Sendungen abgezogen werden, weil er der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse nicht gebührt. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Feststellung des letzteren Ertrages wurde mit den Landständen ein Aversum als Dotationstheil vereinbart, das für 1880 bis 1887 auf 390 000 ℳ festgestellt wurde. Von 1888 an wurde das Aversum mit Rücksicht auf die seither eingetretene beträchtliche Zunahme der Reinerträgnisse des Reichspost- und Telegraphenbetriebes auf 500 000 ℳ jährlich erhöht.

Der Reinertrag der Eisenbahnbetriebsverwaltung umfasst den Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben beim Betrieb der badischen Staatseisenbahnen und der badischen Bodensee-Dampfschifffahrtsverwaltung, ferner den Antheil Badens an dem Reinertrag der Main-Neckarbahn. Die für die Ermittelung des Reinertrages maassgebenden Betriebsrechnungen der Staatsbahnen und der Main-Neckarbahn werden nach dem vom Reichseisenbahnamt festgesetzten Normalbuchungsformular für die Eisenbahnen Deutschlands geführt. Auch die Rechnung der Bodensee-Dampfschifffahrtsverwaltung schliesst sich diesem Formular möglichst an. Bei den badischen Staatsbahnen wird der Aufwand für Erweiterungsbauten, Neubauten und sonstige Neuherstellungen und Neuanschaffungen im Betrag bis einschliesslich 50 000 ℳ für den einzelnen Baugegenstand nicht in der Baurechnung, sondern in der Betriebsrechnung unter den Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen gebucht. Dagegen erscheinen unter den Ausgaben für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel in der Betriebsrechnung lediglich die Kosten für schon vorhandene Betriebsmittel, also auch die Ausgaben für den Ersatz abgängiger Betriebsmittel. Die Anschaffung neuer Betriebsmittel zur Vermehrung des bisherigen Bestandes wird ausschliesslich in der Baurechnung zu Lasten der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse gebucht.

Staatszuschüsse aus allgemeinen Staatsmitteln wurden der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse im Anfang des Eisenbahnbetriebes, in den Jahren 1842 und 1845, im Betrage von zusammen 482 226 ℳ geleistet. Im Jahre 1874 wurden sie aus den Erübrigungen früherer Jahre an die Kasse des allgemeinen Staatshaushalts, die Generalstaatskasse, zurückbezahlt. Im übrigen konnte die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse in den ersten drei Jahrzehnten ihres Bestehens die ihr zugewiesenen Ausgaben aus den Ueberschüssen des Post- und Eisenbahnbetriebes leisten.

Da aber seit 1874 die dotationsmässigen Einnahmen infolge des Rückganges der Eisenbahnrente nicht mehr ausreichten, um den Bedarf der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse für Verzinsung, planmässige Schuldentilgung und Verwaltungskosten zu decken, und da die Ueberschüsse aus früherer Zeit nahezu aufgezehrt waren, sah sich die Regierung genöthigt, erstmals in dem Budget für 1880 und 1881 wieder einen Staatszuschuss vorzusehen. Diese Forderung fand bei den Landständen volles Verständniss, obwohl die Lage des allgemeinen Staatshaushaltes damals nicht günstig war. Der Bericht der Budgetkommission der II. Kammer sagt:

„Die Budgetkommission ist der Ueberzeugung, dass im Interesse der Stetigkeit unseres Staatshaushaltes, und weil sie es für bedenklich hält, im Falle anhaltender ungenügender Einnahmen der Eisenbahnen bei jeder künftigen Budgetperiode vor der Frage der Steuererhöhung zu stehen, es gerathen erscheint, bei Zeiten Vorsorge zu treffen und eine angemessene Summe zur Dotirung der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse von nun an jeweils in das Budget einzustellen, bis die Verhältnisse es wieder gestatten werden, hiervon Umgang zu nehmen. . . . . . Wir sind mit der grossherzoglichen Regierung der Ansicht, dass es sowohl ihre als ebenso auch unsere Aufgabe ist, unsere Staatsfinanzen in bester Ordnung zu erhalten; wir waren stets stolz darauf und werden nie davon ablassen, an den in unserem Lande bewährten Grundsätzen festzuhalten."

Der jährliche Staatszuschuss wurde für die vier Budgetperioden 1880 bis 1887 (acht Jahre) jeweils auf 1 750 000 ℳ festgesetzt. Da mit dieser Summe keine ausgiebige und nachhaltige Verminderung der Eisenbahnschuld erzielt werden konnte, wurde der Zuschuss von 1888 an auf 2 750 000 ℳ erhöht, was sich bei der wieder günstiger gewordenen Lage des allgemeinen Staatshaushaltes ohne Erhöhung der Steuern ermöglichen liess. In den Jahren 1892 und 1893 gestattete die sehr günstige allgemeine Lage sogar einen Zuschuss von 3 750 000 ℳ. Der Bericht der Budgetkommission der II. Kammer sagt darüber:

„Ihre Kommission begrüsst diese Mehreinstellung in doppelter Beziehung. Einmal ist sie erfreut darüber, dass unsere allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse und damit auch unsere Staatseinnahmen so günstig geworden sind, dass nicht nur in sämmtlichen Zweigen der Staatsverwaltung reichlichere Mittel zur Erfüllung staatlicher Aufgaben zur Verfügung stehen, sondern auch noch eine erhebliche Summe zur Tilgung unserer Eisenbahnschuld vorhanden ist. Dann

gereicht es ihr zur grossen Befriedigung, dass durch diese Einstellung die regelmässige Verzinsung und raschere Amortisation dieser Schuld gesichert erscheint."

Vom Jahre 1894 stiegen die Ansprüche an den allgemeinen Staatshaushalt so beträchtlich, dass der Zuschuss wieder auf 2 750 000 M. herabgemindert werden musste. Die inzwischen erfolgten günstigen Abschlüsse der Eisenbahnbetriebsrechnung gestatteten seit 1896 die weitere Herabsetzung des Zuschusses auf 2 000 000 M. Im ganzen sind in den Jahren 1880 bis einschliesslich 1900 als Zuschuss vom allgemeinen Staatshaushalt 48 000 000 M. an die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse abgeführt worden.

Die Anforderung dieser Zuschüsse im Budget erhielt immer die ungetheilte Zustimmung der beiden Kammern der Landstände, auch wenn der Zuschuss über den Rahmen der gesetzlichen Verpflichtung hinausging und zu einer stärkeren als der planmässigen Schuldentilgung oder zu Eisenbahnbauzwecken (Grundstockausgaben) verwendet wurde. Der Bericht der Budgetkommission der II. Kammer über die Anforderung des Staatszuschusses für 1890/91 begründet diese Opferwilligkeit wie folgt:

„Wir erfüllen nur eine Pflicht gegen die Zukunft, wenn wir die planmässige Schuldentilgung, soweit immer möglich, mit laufenden Einnahmen vollziehen."

Es erübrigt noch, auf die finanzielle Lage der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse einen Blick zu werfen. Die amtlichen Veröffentlichungen in den Drucksachen der Ständeversammlung reichen bis Ende 1898.

Hiernach betrug in den Jahren 1842 bis 1898 die Einnahme:

Lieferungen der Postverwaltung	28 693 242 M.
„ „ Eisenbahnbetriebsverwaltung	539 711 910 „
Staatszuschuss	44 482 226 „
zusammen	612 887 378 M.

die Ausgabe:

Verwaltungsaufwand	2 518 665 M.
Passivzinsen abzüglich Aktivzinsen	443 106 581 „
Planmässige Schuldentilgung	140 407 468 „
Ersatzbeträge	2 079 895 „
zusammen	588 112 609 M.
Die Einnahme übersteigt die Ausgabe um	24 774 769 „

Der Bauaufwand beziffert sich wie folgt:

Aufwand für die badischen Staatsbahnen einschliesslich Bodensee-Dampfschifffahrt	463 584 356 M.
Aufwand für die Main-Neckarbahn	8 568 775 „
Staatsbeiträge für Lokal- und Nebenbahnen im Privatbetriebe	4 617 167 „
zu übertragen	476 770 298 M.

Uebertrag	476 770 298 M.
Rabatt auf Anlehen abzüglich des erzielten Agios	13 616 899 „
Ersatzbeträge	470 473 „
zusammen	490 857 670 M.
Der reine Schuldenstand betrug Ende 1898	325 675 433 „
Hiernach sind vom Bauaufwand getilgt	165 182 237 M.
planmässig hätten getilgt werden sollen	140 407 468 „
mithin sind mehr getilgt worden	24 774 769 M.

Diese Darstellung zeigt, dass die laufenden Einnahmen nicht nur zur planmässigen Tilgung des Bauaufwandes hinreichten, sondern eine weitere Herabminderung der Eisenbahnschuld um rund 24 750 000 M. gestatteten. Dies war nur dadurch möglich, dass der allgemeine Staatshaushalt vom Beginn des Eisenbahnbetriebes an auf jegliche Einnahme aus der Post- und Eisenbahnverwaltung verzichtete und seit 1880 grosse Zuschüsse zum Zweck der Verminderung der Eisenbahnschuld leistete.

Wie schon erwähnt, war die Eisenbahnschuld Ende 1898 um mehr als 165 000 000 M. oder um etwas mehr als ein Drittel niederer als der ursprüngliche Bauaufwand (das Anlagekapital). Im Jahre 1898 ergab der Betriebsüberschuss der Staatsbahnen einschliesslich des Betriebsergebnisses der Bodensee-Dampfschifffahrt und des Antheiles Badens an der Main-Neckarbahn eine Verzinsung des Anlagekapitals von 4,67 %. Geht man aber von der reinen Eisenbahnschuld aus, so ergab der Reinertrag eine Verzinsung von 7,22 % und, wenn man noch den Antheil der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse an den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung mit 500 000 M. hinzurechnet, eine solche von 7,38 %. Diese Betrachtung ermuthigt gewiss dazu, im Interesse der kommenden Geschlechter an den seit nahezu 60 Jahren bewährten Grundsätzen des Gesetzes vom 10. September 1842 festzuhalten und soweit es die Lage des allgemeinen Staatshaushaltes erlaubt, auch über die gesetzliche Verpflichtung hinaus Zuschüsse aus den laufenden Staatseinnahmen zur Verminderung der Eisenbahnschuld zu leisten.

Der Zweck dieser Arbeit ist nicht, das badische Vorgehen als das allgemein mustergültige und einzig richtige hinzustellen. Gewiss gilt auch für die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse das Dichterwort: „Eines schickt sich nicht für alle." Es war vielmehr nur beabsichtigt, die gesetzliche Regelung der Frage in Baden und ihre finanziellen Ergebnisse darzulegen. Hierbei darf nochmals betont werden, dass die Regierung sich in dieser Frage jederzeit mit den Landständen in voller Uebereinstimmung befunden hat. Dieser Umstand und die finanziellen Ergebnisse berechtigen gewiss zu der Schlussfolgerung, dass das Gesetz vom 10. September 1842 und der Geist, in dem es gehandhabt wird, für die badischen Verhältnisse das Richtige getroffen haben.

R.

Aus der württembergischen Kammer der Abgeordneten.

Aus der ersten Berathung des Entwurfs des Hauptfinanzetats für die Rechnungsjahre 1901 und 1902 führen wir das auf den Eisenbahnetat und auf die allgemeine Gehaltsaufbesserungsvorlage sich Beziehende in Anlehnung an die Berichte des „Staatsanzeigers für Württemberg" im wesentlichen an. Vizepräsident der Kammer Dr. Kiene (Centrum): Der Reinertrag der Eisenbahnen decke wohl den Aufwand für Verzinsung, bleibe aber hinter dem Aufwand für Tilgung und Verzinzung um $1^1/_2$ und fast 2 Millionen Mark zurück. Allerdings seien auch die Staatseinnahmen, namentlich bei den Forsten, den Hüttenwerken und Salinen, bei den Verkehrsanstalten, die aber auch eine erhebliche Steigerung der Ausgaben aufweisen, namhaft gestiegen. Was die Steigerung der Einnahmen bei den Eisenbahnen betreffe, so dürfen wir gewiss auch von einer guten Verwaltung sprechen, aber der Hauptfaktor sei doch der gestiegene Verkehr, und hier haben wir mit Rückschlägen zu rechnen, namentlich bei einem Rückgang der Industrie. Und vom Eisenbahnetat sei geradezu der ganze Etat abhängig. Störenden Schwankungen vorzubeugen sei der Reservefonds der Staatseisenbahnen geschaffen worden, die wichtigste Forderung aber, die er aus der grossen Bedeutung des Eisenbahnetats für den Gesammtetat ableite, sei, dass der Nutzen der Eisenbahnen allen Landestheilen und Bevölkerungsklassen möglichst gleichmässig zugewendet werden müsse. Das Eisenbahnnetz müsse ausgedehnt werden in die entlegensten Gegenden, die an den Lasten für die bestehenden Bahnen auch mittragen, und durch Reformen im Tarifwesen müsse der Nutzen der Eisenbahn immer mehr der Allgemeinheit, nicht blos gewissen geschäftlichen oder sozialen Kreisen zu Gute kommen. In dieser Richtung habe ja ein Projekt einer Einigung der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen bestanden, man habe aber kürzlich aus einer Regierungserklärung in Berlin gehört, dass dieses Projekt als gescheitert erscheine; das wäre sehr bedauerlich. Andere Punkte seien die Trennung des Fern- und des Nahverkehrs und ein besonders verbilligter Nahverkehrstarif, zum Nutzen insbesondere der niederen Volkskreise. Die den industriellen Arbeitern ge-

währten Vergünstigungen sollten auch der Landwirthschaft zufliessen, zumal in Zeiten vermehrten Arbeiterbedarfs. Redner berührt, „weil ja in der Person des Leiters der Verkehrsanstalten ein Wechsel eingetreten sei“, die Frage einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft, wie sie Hessen mit Preussen habe. Er sagt, wir wünschen eine solche nicht, weil sie eine Schmälerung der Autonomie des Landes im Eisenbahnwesen bedeute, wie dies jüngst der hessische Finanzminister Küchler offen zugestanden habe, aber auch eine Schmälerung der politischen und wirthschaftlichen Selbständigkeit. Es sei ihnen ein erfreulicher Trost und eine Beruhigung gewesen, von dem früheren Eisenbahnminister hierüber klare Worte gehört zu haben, und sie erhoffen auch von dem neuen Minister dieselbe Stellungnahme.

Abgeordneter von Gess (deutsche Partei): Die im Etat angenommene Steigerung der Einnahmen sei namentlich auch bei den Eisenbahnen recht hoch. Nach den Erfahrungen der letzten Jahre seien diese Steigerungen gerechtfertigt, aber die Zukunft sei nicht ohne Sorgen. Vorerst sei die rückgängige Bewegung in der Industrie noch unerheblich, wenn sie aber zunehme, werden wir es zu spüren bekommen, namentlich in der Eisenbahnkasse, abgesehen von einem etwaigen Ausfall durch eine Tarifreform. Die neuen Bahnlinien werden kaum eine Rente bringen, die die Verzinsung decke, die Eisenbahnschuld aber wachse. Der Abgeordnete Hildenbrand (Sozialdemokratie) bemerkt, was das Verkehrswesen betreffe, so erkennen wir an, dass die Verwaltung die Arbeiterzüge eingeführt habe, aber das sei nicht für die Arbeiter allein geschehen, sondern ebenso für die Unternehmer, die auch ihren Vortheil davon haben. Es sei auch nicht eine Gnade und Wohlthat für die Arbeiter, sondern es sei ein ganz natürliches Entgegenkommen des Staats, der durch die Steigerung des Verkehrs auch wieder seinen Vortheil habe. Eine besondere Rücksicht walte auch nicht ob in jenen Zügen. Machen Sie nur einmal einen kalten Wintermorgen in den Arbeiterzügen in der Nähe einer Grossstadt mit. Wären Arbeiter im Eisenbahnbeirath, so könnten sie ebenso sorgen, wie die Grossindustriellen dafür sorgen, dass die Schnellzüge überall da anhalten, wo sie es wünschen.

Der Staatsminister der Finanzen von Zeyer bemerkt am Eingang seiner eingehenden Rede zum Hauptfinanzetat, der Etat sei allerdings nur ein vorläufiger; ein wesentlicher Theil des Ausgabeetats bezüglich der Aufbesserung der Besoldungen der Staatsbeamten und der Lehrer an Gelehrten- und Realschulen fehle noch. Diese letztere Vorlage werde etwa in den nächsten Wochen in den Händen der Kammer sein. Die Aufbesserung der Gehälter der Staatsbeamten und der Lehrer an den Gelehrten- und Realschulen, mit Ausschluss der Eisenbahnbeamten, werde im ersten Jahre einen Aufwand von 1770617 ℳ, im zweiten Jahre 2179529 ℳ ausmachen. Die Aufbesserung der Gehälter der Eisenbahnbeamten und -Bediensteten, deren Höhe der Finanzminister in einer späteren Rede zu 904000 ℳ im Jahre 1901, 1106972 ℳ im Jahre 1902 angibt, werde für sich als Nachtrag zu den Ausgaben im Eisenbahnetat behandelt; sie habe auf den Abschluss des Hauptfinanzetats einen finanziellen Einfluss nicht, denn nach dem Gesetz über den Reservefonds für die Staatseisenbahnen sei für den Etat für 1901/2 mit der Summe von 16300000 ℳ als Ablieferung für die allgemeine Finanzverwaltung zu rechnen und diese Ablieferung werde durch die Erhöhung der Gehälter der Eisenbahnbeamten nicht alterirt werden. Bezüglich der Gehaltsaufbesserungsvorlage sagte der Finanzminister am Schluss seines Vortrags:

Ich habe bereits mitgetheilt, dass die Regierung zu ihrer Freude sich imstande gesehen hat, nunmehr dem Bedürfnisse einer Aufbesserung der Gehälter unserer Staatsbeamten und Lehrer an Gelehrten- und Realschulen näher treten zu können. Ich darf wohl sagen, die Regierung ist darüber erfreut, weil es ihr damit gestattet ist, ihrerseits eine Ehrenpflicht gegenüber unseren Beamten zu erfüllen, deren Gehälter allmählich sowohl absolut als relativ als unzulänglich zu bezeichnen sind, absolut im Verhältniss zu der Steigerung der Lebensbedürfnisse und der gesteigerten Lebenshaltung, welche überall stattgefunden hat, relativ im Verhältniss zu den Einkommen in anderen in Vergleich zu ziehenden Erwerbsgruppen im freien Erwerbsleben, und auch im Verhältniss zu den Gehältern, welche in anderen deutschen Staaten den Beamten gereicht werden. Wir haben die Vorlage, welche, wie gesagt, in einigen Wochen, vielleicht in 14 Tagen schon in der Hand dieses hohen Hauses sein wird, mit einer eingehenden Denkschrift versehen, und wir sind der sicheren Hoffnung, dass das Haus sich durch diese Darlegung davon überzeugen wird, dass wir an diese Angelegenheit nunmehr unsere Hand legen müssen, wenn wir nicht Gefahr laufen wollen, einen Beamtenstand zu haben, welcher sich nicht rekrutirt aus denjenigen Kapazitäten des Landes, die wir unbedingt brauchen, einen Beamtenstand, welcher in seiner Lebenshaltung dem nicht entspricht, was man von einem Beamten erwarten kann, und einen Beamtenstand, welcher nicht mit der Freudigkeit und der Befriedigung seines Amtes waltet, die nothwendig ist, um eine gesicherte Staatsverwaltung zu haben. Es werden zwar auch hiermit nicht alle Wünsche der Beamten befriedigt werden können; denn der Wunsch, welchen bekanntlich die Regierung und auch dieses hohe Haus in seiner Mehrheit in dem vorigen Landtag als berechtigt anerkannt hat, nämlich die Aufhebung der Wittwen- und Waisenkassenbeiträge, kann leider zur Zeit nicht erfüllt werden, weil hierzu die Mittel nicht zu Gebote stehen; denn die Aufhebung dieser Kassenbeiträge würde eine weitere Million Aufwand erfordern. Ich glaube aber, dass die Beamten sich gedulden werden und gedulden können, wenn ihnen die vorgeschlagene Aufbesserung zu theil werden wird. Es ist ein erheblicher Betrag, um welchen es sich handelt — das ist ja nicht zu leugnen —, aber dieser Betrag kommt zum allergrössten Theil den untersten und mittleren Beamtenklassen zu Gute, welche dies in erster Linie nöthig haben.

Abg. Kraut (konservativ): Das erfreuliche Bild der Finanzlage werde noch angenehmer kolorirt durch die Mittheilungen des Finanzministers über den steigenden Wohlstand des Landes. Die unbedingt nöthige Aufbesserung der Beamtengehälter, aller Beamtengehälter, werde sich hiernach leichter durchführen lassen, als wenn dazu eine Steuererhöhung nöthig wäre. Aber das erfreuliche Bild habe doch auch seine Kehrseite. Der Staatsaufwand werde bei uns bis zu ¼ durch direkte Steuern aufgebracht, die eigenen Einnahmen seien in Württemberg im Verhältniss zu anderen Staaten bedauerlich gering. Bayern und Preussen stehen z. B. darin viel günstiger. Wir hätten also allen Grund, darauf bedacht zu sein, die eigenen Einnahmen des Staates zu vermehren, was in erheblichem Maasse nur möglich sei durch eine Steigerung der Eisenbahneinnahmen. Deshalb sollten wir eine Verständigung mit anderen deutschen Staaten nicht so durchaus ablehnen wie der Abg. Kiene, wir könnten sonst mit der Zeit gezwungen werden, eine Verständigung zu suchen; er erinnere die Herren an die Geschichte des Zollvereins. Er könne nur wünschen, dass wir die passende Gelegenheit nicht versäumen und uns die Bedingungen nicht erschweren dadurch, dass wir hinten nachhinken.

Abg. Haussmann-Balingen (d. Volkspartei): Wir werden die Aufbesserung alle mit Wohlwollen für die Beamten, aber auch mit Ernst und Vorsicht gegenüber der Finanzlage des Landes zu prüfen haben. Wir hätten in dieser und in anderen Fragen viel freiere Hand, wenn das Reich nicht für die Marine und die Chinapolitik unsere Kraft so stark in Anspruch nähme, das wirke auf alle Wünsche, insbesondere auch der Beamten, wie eine Depression. Zu dem Etat des Departements der Verkehrsanstalten führt er aus, schon der Abg. Kiene habe eine Bestätigung der bisherigen Politik bezüglich der Selbstständigkeit unseres Verkehrswesens gewünscht. Wir schliessen uns dem an. Gegenüber dem Standpunkt des Frhrn. v. Wöllwarth und des „Schwäbischen Merkur“ ist eine Erklärung der jetzigen Regierung von Werth. Wir wünschen, dass möglichst bald die vielbesprochene süddeutsche Tarifgemeinschaft oder auch eine noch weitergehende Gemeinschaft zustande komme. Das geht alles so langsam; erst dieser Tage musste man von Berlin aus hören, dass die Verhandlungen mit Elsass-Lothringen gescheitert sind. Ich frage aber: wie stehen die Verhandlungen mit Bayern und Baden? Wenn auch diese scheitern, dann ist nach dem Ausspruch des früheren Ministers die Zeit gekommen, wo Württemberg für sich allein mit Herabsetzung der Tarife vorzugehen hat. Das müssen wir und können es auch. Gerade um das zu ermöglichen, haben wir dem besonderen Reservefonds für die Eisenbahnverwaltung zugestimmt. Wir müssen allerdings einen Rückgang der Industrie befürchten, aber den Rückschlag auf den Verkehr können wir durch Erleichterung und Verbilligung der Tarife abwehren. Ein Departementschef, der hier mit kräftiger Hand eingreift, könnte sich grosse Verdienste erwerben; er würde das Signal zu einer allgemeinen Reform geben; die anderen Staaten müssten in kurzer Zeit nachfolgen. Ueber die Arbeiterzüge ist schon gestern gesprochen worden. Es ist auch meine Meinung, dass die Eisenbahn nur Vortheil davon hat. Sie kann gar keine bequemeren Passagiere bekommen, als diese täglich sicheren Gäste, mit denen so wenig Umstände gemacht werden. Als Unternehmer des Verkehrswesens ist der Staat der grösste Arbeitgeber, darum soll er vorbildlich wirken.

Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr von Soden:

Der Herr Vizepräsident der Kammer Dr. Kiene hat in seiner Rede den Wunsch geäussert, von mir eine Aeusserung darüber zu vernehmen, ob der inzwischen eingetretene Personenwechsel im Ministerium des Auswärtigen auch einen Wechsel in den Grundanschauungen über die nunmehr zu befolgende württembergische Eisenbahnpolitik in sich schliesse, insbesondere auch darüber, ob der Standpunkt, den mein Herr Vorgänger in der Frage der sogenannten süddeutschen Tarifverständigung und in der Frage einer etwa abzuschliessenden preussisch-württembergischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft nach dem bekannten und berühmten Muster eingenommen hat, ob dieser Standpunkt auch nun von mir ge-

theilt werde. Ich könnte mich nun eigentlich auf die Erklärung beschränken, dass ich bisher noch gar keinen Anlass hatte, zu dieser Frage praktisch Stellung zu nehmen, dass ich sie lediglich akademisch behandelt habe insofern, als ich im voraus wusste, dass für einen derartigen Gedanken im Lande selbst noch sehr wenig Stimmung ist, und dann auch deshalb, weil von anderer Seite, d. h. also von preussischer Seite, uns ein Wunsch in dieser Beziehung niemals geäussert, geschweige denn irgend ein Druck auf uns ausgeübt worden ist. Die in letzter Beziehung mehrfach geäusserten Befürchtungen sind also vollständig grundlos. Ich nehme aber keinen Anstand, doch auch jetzt schon zu erklären, dass ich die Ansichten meines Herrn Vorgängers, die er Ihnen ja bei manchen Anlässen vorgetragen hat, in diesen beiden Fragen vollständig theile (Bravo), und dass auch ich die Verantwortung dafür nicht übernehmen möchte, einen württembergisch-preussischen Vertrag — sofern derselbe wenigstens lediglich eine Kopie des preussisch-hessischen Vertrages wäre — abzuschliessen, selbst auch dann nicht, wenn die finanziellen Vortheile, welche für Hessen daraus erwachsen sollen, unbestrittene sind, was ich dahingestellt sein lasse — obgleich ich meinerseits an diesen finanziellen Vortheilen nicht zweifeln möchte. Es gibt aber eben gewisse Rechte, auf die ein württembergischer Minister so ohne weiteres und leichten Herzens auch gegenüber wesentlichen finanziellen Vortheilen nicht wohl verzichten kann. (Bravo!) Auf der anderen Seite möchte ich aber auch nicht die Ansicht aufkommen lassen, als ob ich überhaupt gegen jede Verständigung, gegen jede Abmachung, gegen jeden Vertrag abgeneigt wäre. Es lässt sich ja doch, m. H., immerhin ein Vertrag auf einer anderen Basis noch vorstellen als auf derjenigen, auf welcher die preussisch-hessische Gemeinschaft aufgebaut ist, ein Vertrag, der uns auch gewisse finanzielle Vortheile zusichern könnte, ohne uns dieselben Opfer aufzuerlegen. Ich würde es also jedenfalls für eine verfehlte und kurzsichtige Eisenbahnpolitik halten, wenn wir erklären wollten, dass wir überhaupt keiner Abmachung zugänglich sind, wenn wir uns vollständig abschliessen und isoliren wollten; ich würde das gerade im Hinblick auf die centrale Lage Württembergs und auf die Grösse, oder vielleicht richtiger gesagt, auf die Kleinheit seines Eisenbahnnetzes nicht nur für verkehrt, sondern für geradezu undurchführbar halten. Nur, m. H., glauben Sie nicht, daraus schliessen zu müssen, dass ich vielleicht schon einen derartigen Vertragsentwurf in der Tasche habe; dieser Vertrag und die am meisten entsprechende Form dafür müsste eben erst noch gesucht werden, und dann gehören bekanntlich zu jedem Vertragsabschluss auch zwei. (Sehr richtig.)

Ich gehe nun zu der zweiten Frage über, zu der Frage der sogenannten süddeutschen Tarifverständigung. Darüber hat ihnen ja auch bereits mein Herr Amtsvorgänger seinerzeit ausführlich Mittheilung gemacht, und ich muss leider sagen, dass sich seither in dieser Frage nicht viel geändert hat. Es wurden in dieser Beziehung hauptsächlich mündliche Verhandlungen geführt, die ja auch zu einem gewissen Ergebniss gelangt sind, aber eine vollständige Einigung hat eben nicht stattgefunden, die Herren Kommissarien haben sich getrennt in der Hoffnung, vielleicht auf schriftlichem Wege doch noch zu einer Einigung zu kommen. Schriftstücke sind denn auch gewechselt worden, und ich möchte nicht behaupten — es würde das der Sachlage, soweit ich sie übersehe, auch nicht entsprechen —, dass diese Versuche als vollständig gescheitert zu betrachten wären; ebenso wenig wäre es aber der Sachlage entsprechend, wollte ich behaupten, dass die Aussichten auf den schliesslichen Erfolg einer Einigung grössere geworden wären als zu der Zeit, da Ihnen mein Herr Amtsvorgänger seine Mittheilungen gemacht hat. Ich werde vielleicht demnächst Gelegenheit haben, mit den maassgebenden Persönlichkeiten der anderen Eisenbahnverwaltungen in nähere Beziehungen zu treten, ich werde Gelegenheit haben, mich mündlich mit ihnen zu unterhalten, mich zu orientiren und zu überzeugen, ob überhaupt noch Aussicht auf das Zustandekommen einer Verständigung vorhanden ist, und ob es möglich und zweckdienlich sein wird, den fallen gelassenen Faden mündlicher Verständigung wieder aufzunehmen. Wenn aber dieses nicht möglich sein sollte, dann tritt allerdings die Frage an uns heran, ob wir in Württemberg nicht selbständig in dieser Sache vorgehen wollen, und dann die weitere Frage, in welchem Maasse und in welcher Richtung vorgegangen werden soll. Nun haben ja bereits der Herr Vizepräsident und auch der Herr Abg. Haussmann diese Richtung mir angedeutet, indem sie hingewiesen haben auf den Antrag der Finanzkommission, der seinerzeit gestellt wurde und in dem ja eine sehr weitgehende Herabsetzung der württembergischen Eisenbahntarife befürwortet wurde, eine Herabsetzung auf einen Satz, wie er meines Wissens in keinem anderen Staate besteht. M. H., gleichzeitig haben aber auch die beiden Herren Vorredner darauf hingewiesen, dass die Einnahmen der württembergischen Bahnen zwar an und für sich befriedigende seien, dass sie aber, wenn auch zu einer Verzinsung, so doch zu einer Tilgung der Eisenbahnschuld nicht ausreichen; sie haben auch zugegeben, dass diese günstigen Einnahmen, wie sie heute sind, mindestens vorübergehende sein können, dass sie im engsten Zusammenhange stehen mit der wirthschaftlichen Lage des Landes, dass diese wirthschaftliche Lage aber sehr leicht einen Rückschlag erfahren und somit auch die Eisenbahneinnahmen wieder darunter leiden und rückwärts gehen könnten. Diese Thatsachen, m. H., mahnen doch sehr zur Vorsicht. Rechnen Sie noch dazu, dass zwar zugegebenermaassen die Einnahmen der Eisenbahn eine unsichere, unbeständige, auf der anderen Seite aber die Vermehrung der Betriebskosten eine stetige und sicher zu erwartende ist — rechnen Sie weiter dazu die zahlreichen Wünsche, welche, man könnte beinahe sagen tagtäglich an die Verkehrsanstalten herantreten, Wünsche nach Vermehrung der Betriebsmittel, nach Legung zweiter Gleise, nach weiteren Bahnhofs- und sonstigen Anlagen, vor allem aber nach Bau weiterer Eisenbahnen, und zwar in allen Gegenden des Landes, auch wie sich der Herr Vizepräsident ausdrückte, „in den entlegenen und entlegensten Gegenden des Landes“, bedenken Sie dabei, dass also hier der Bau von Bahnen gewünscht wird, deren Rentabilität doch sehr fraglich oder eigentlich nicht fraglich ist, Bahnen, welche dann voraussichtlich an den Einnahmen derjenigen, welche heute noch gut rentiren, fressen werden — rechnen Sie, m. H., hinzu die Wünsche um Herabsetzung der Arbeitszeit, um Vermehrung des Betriebspersonals, um Erhöhung der Gehälter und Besoldungen, Wünsche, die ja nach meinen bisherigen Erfahrungen vielfach sehr berechtigte sind, Wünsche, die aber dann auch wieder eine Erhöhung der Pensionen, der Unterstützungen, der Gratialien nach sich ziehen werden —: und dann, m. H., beantworten Sie sich selbst die Frage, ob angesichts dieser Thatsachen die Erfüllung, die vollständige oder auch nur theilweise Erfüllung so vieler Wünsche sich in Einklang bringen lässt mit einer Maassnahme, welche voraussichtlich einen jährlichen Ausfall von 3 000 000 bis 4 000 000 ℳ, wie mir von sachverständiger Seite versichert wird, in den Eisenbahneinnahmen zur Folge haben wird. Ich möchte mir daher nur erlauben, Sie doch — was die Herabsetzung der Eisenbahntarife betrifft — zu einer gewissen Vorsicht zu ermahnen, und Sie zu bitten, auf alle gefährlichen Experimente zu verzichten, wodurch die Aufstellung des Gesammtetats oder überhaupt die Fortführung einer vorsichtigen und gesunden Finanzpolitik in bedenklicher Weise erschwert und gefährdet werden könnte. Die Herren Vorredner haben ja mit Recht schon auf den engen Zusammenhang zwischen Eisenbahnetat und Gesammtetat und auf den bestimmenden Einfluss, den der eine auf den anderen ausübt, hingewiesen.

Nun hat ja allerdings der Herr Abg. Haussmann auch auf den Reservefonds hingewiesen. M. H., dieser Reservefonds beträgt jetzt etwa 3 000 000 ℳ. Wenn nun auf diesen Reservefonds hin ein derartiges Experiment gemacht würde, so fürchte ich, dass, ehe das Experiment zu Ende ist, der Reservefonds zu Ende wäre. Ich möchte daher doch wenigstens bitten, zu warten, bis dieser Reservefonds vielleicht das doppelte oder dreifache seines jetzigen Betrages erreicht hat. Es ist ja auch dann immer noch eine Frage, ob man mit dem Reservefonds in dieser Weise überhaupt experimentiren will. Der Herr Abg. Haussmann hat ferner den Satz aufgestellt, dass durch eine Verbilligung der Tarife erfahrungsgemäss der Verkehr wachse. Bis zu einem gewissen Grad ist ja dieser Satz richtig; aber so ganz unbedingt möchte ich ihn doch nicht unterschreiben; denn trotz aller Verbilligung hat doch auch der Verkehr seine natürlichen Grenzen.

Ausserdem hat der Herr Abg. Haussmann noch in ziemlich verführerischen Farben mir die Verdienste geschildert, die sich ein Eisenbahnminister erwerben könnte, wenn er in der Tarifreformfrage die Führung übernähme und den anderen Eisenbahnverwaltungen mit gutem Beispiel voranginge. M. H., ich weiss nicht, ob ich dieser Versuchung doch nicht widerstehe; denn ich habe immerhin einige, wie mir scheint, gerechtfertigte, bis jetzt noch nicht ganz überwundene Bedenken, ob gerade Württemberg, dessen Eisenbahnrente eine der niedrigsten in Deutschland ist, berufen erscheint, in dieser Frage die Initiative zu ergreifen.

Ich beschränke mich heute darauf, im allgemeinen diesen Warnungsruf ergehen zu lassen, und ich glaube, dass wir uns später noch im einzelnen über diese Frage werden unterhalten können, eine Unterhaltung, bei der voraussichtlich auch mein verehrter Herr Kollege, der Herr Finanzminister, noch ein gewichtiges Wort mitreden wird. Ebenso bitte ich, verschiedene sonstige Punkte, Wünsche, Beschwerden und Anregungen, welche die Herren Vorredner vorgebracht haben, vielleicht erst später bei dem Etat der Verkehrsanstalten oder auch in den Kommissionen näher behandeln zu dürfen. Es wird das auch den Vortheil haben, dass ich dann in diesen einzelnen Fragen noch etwas besser orientirt bin, als dies zu meinem Bedauern jetzt der Fall ist.

Abg. Rembold-Gmünd (Centrum): Die Bemerkung des Ministers der Auswärtigen Angelegenheiten, dass auch ein anderer Vertrag mit Preussen möglich sei als einer nach dem

hessischen Vorgang, haben wir nicht ohne Sorge vernommen. Es ist doch nicht anzunehmen, dass wir von Preussen finanzielle Vortheile ohne Opfer unsererseits bekommen, und wir sind besorgt, man könnte da in Verhandlungen eintreten, bei denen die Selbständigkeit Württembergs mehr oder weniger Schaden leidet. Unser Standpunkt ist: Wahrung der Selbständigkeit des Verkehrswesens in erster Linie, finanzielle Vortheile in zweiter Linie. Die Auskunft bezüglich der süddeutschen Tarifverständigung war ja nicht hoffnungsvoll, aber wir begrüssen es, dass die Verhandlungen doch fortgesetzt werden sollen. Die Mahnung des Herrn Ministers zur Vorsicht bezüglich der Tarifherabsetzung halten wir für sehr beachtenswerth, doch möchten wir wünschen, dass wenigstens eine Verbilligung des Nahverkehrs erreicht wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— Der ausserordentliche Etat der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen wurde am 29. v. Mts. in der Budgetkommission des Reichstags weiter berathen. Auf Wunsch der Kommission, einen Vertreter der Militärverwaltung bei diesen Verhandlungen zu sehen, war Kriegsminister von Gossler selbst erschienen. Ausserdem waren anwesend der preussische Minister der öffentl. Arbeiten von Thielen und der Staatssekretär des Reichsschatzamts Freiherr von Thielmann. Es handelte sich zunächst um die Bewilligung von 4800000 ℳ zum Ankaufe von Grundflächen zur Verlegung des Bahnhofs Metz (für Grunderwerb). Kriegsminister von Gossler begründete vom militärischen Gesichtspunkte aus die gestellte Forderung als durchaus nothwendig. Eine Erweiterung der Stadt wird als erforderlich betont und diese Erweiterung kann nur stattfinden zwischen Seille und Mosel im Süden. Die Vorbedingung für diese Ausdehnung ist die Verlegung des Bahnhofs. Die Gebäude des jetzigen Bahnhofs bleiben bestehen und werden als Wohnungen eingerichtet werden. Der Kriegsminister bittet deshalb die Kommission, wenigstens in die Verlegung des Bahnhofs zu willigen. Minister von Thielen schliesst sich den Ausführungen des Kriegsministers in jeder Beziehung an und erörtert den Kostenpunkt der verschiedenen aufgestellten Projekte. Major Schroeder erklärt, dass nach längeren Verhandlungen alle betheiligten Faktoren sich für ein als 2 B bezeichnetes Projekt entschieden haben. Abg. Möller-Duisburg erklärt, die Ueberzeugung gewonnen zu haben, dass eine Verlegung des Bahnhofs nothwendig sei. Redner bittet den Minister von Thielen, die von ihm gegebenen Zahlen der Kosten zu Protokoll zu geben. Das gewünschte Projekt 2 B soll rund 30000000 ℳ kosten. Schliesslich befürwortet Redner wenigstens die Bewilligung der Summe für den Grunderwerb. Hat man den Grunderwerb vollzogen, so ist damit die Lage des Bahnhofs entschieden und die daraus sich ergebenden Kosten sind auch genehmigt. Abg. Riff wünscht keine Ablehnung, aber eine Verschiebung des endgültigen Beschlusses. Bewilligen wir die 4800000 ℳ zum Grunderwerb, so haben wir uns damit in jeder Weise die Hände gebunden. Dass die Verlegung des Bahnhofs nothwendig sei, sei ihm durch die Ausführungen der Kriegs- und Eisenbahnminister erwiesen. Doch sei die Sache nicht so dringend, dass sie nicht ein Jahr verschoben werden könnte. Kriegsminister von Gossler ist gegen jede Vertagung; das ist ein Standpunkt, der schon 30 Jahre andauert. Alle Interessenten sind einig. Wenn noch die Wünsche der Spekulanten berücksichtigt werden sollen, so sei damit ein Zustand geschaffen, aus dem wir nicht herauskommen. Ob das Projekt 2 oder 2 B angenommen wird, sei der Militärverwaltung gleich, im eisenbahntechnischen Interesse sei 2 B vielleicht vorzuziehen. Eine Entscheidung über den Grunderwerb müsse erfolgen, sonst komme man keinen Schritt weiter. Minister von Thielen bekämpft die einzelnen Ausstellungen des Abgeordneten Riff. Nach einer längeren weiteren Verhandlung wurde die Einsetzung einer Unterkommission von 6 Mitgliedern beschlossen, um die vom Minister von Thielen versprochenen näheren Erläuterungen entgegen zu nehmen. Der Titel 14 (625000 ℳ zum Baue von Miethwohnungen) wurde ohne weiteres genehmigt. Schliesslich wurde die Resolution Möller-Duisburg angenommen, den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, darüber Ermittelungen anzustellen, wie hoch sich die Ausfälle für die deutschen Reichs- und Staatsbahnen belaufen würden, wenn der Tarifsatz für die beurlaubten Militärpersonen auf den Satz von 1 ₰ für das Kilometer ermässigt würde.

— Vom preussischen Eisenbahnministerium. Die „Frankfurter Zeitung" bringt in ihrer Nummer vom 27. v. Mts. folgende Mittheilung:

„K München, 25. Januar. Im Donnerstag-Abendblatt der ‚Frankf. Ztg.' ist von der Stellung des preussischen Eisenbahnministeriums zu den zehntägigen Rückfahrtkarten die Rede. Diese wurden seiner Zeit in Bayern ganz spontan und ohne mit dem preussischen Eisenbahnministerium Fühlung zu nehmen, eingeführt. Darüber war der preussische Eisenbahnminister überaus erzürnt. Es gab eine zwar kurze, aber ziemlich heftige Auseinandersetzung zwischen Berlin und München. Der preussische Minister verlangte, dass man vor Einführung solcher Neuerung auch mit ihm sich benehmen solle. Der bayerische Minister lehnte die scharfe Rekrimination ab und betonte sein Recht des selbständigen Vorgehens. Man sagte seiner Zeit in Abgeordnetenkreisen, der preussische Eisenbahnminister wollte auf die zehntägigen Rückfahrtkarten nun erst recht nicht eingehen, damit es nicht aussehe, als folge er einem anderen Staate nach. Ob das sein einziger Grimm für die Nichteinführung ist, bleibe dahingestellt. Und ob die bayerische Regierung durch den damaligen — Zwischenfall neuerungsfreudiger geworden ist, sei ebenfalls dahingestellt."

Die halbamtliche „Berl. Korresp." ist dem gegenüber in der Lage, zu erklären, dass die Behauptungen dieses Artikels, soweit sie sich auf das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten beziehen, ebenso wie auf das Verhältniss der preussischen Staatsbahnen zu denen der übrigen Bundesstaaten bezügliche ähnliche Artikel auf freier Erfindung beruhen und ihren durchsichtigen Zweck verfehlen werden.

— Eisenbahnvereine im Bereiche der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Die in diesem Bereiche in den letzten Jahren an verschiedenen Orten ins Leben gerufenen, satzungsmässig innerhalb ihrer Bezirke alle Eisenbahnbedienstete (Beamte, Hilfsbeamte und Arbeiter) zusammenfassenden Eisenbahnvereine, über welche bereits in Nr. 4 S. 49 Jahrg. 1900 d. Ztg. berichtet wurde, haben sich nach den darüber vorliegenden Mittheilungen im verflossenen Jahre in gedeihlicher Weise weiter entwickelt. Zu den bestehenden Vereinen sind neun an verschiedenen Orten hinzugetreten. Die Zahl der Vereinsmitglieder ist auf über 50000 angewachsen. Bekanntlich beabsichtigen diese Vereine neben Unterhaltung und Belehrung ihrer Mitglieder durch Einrichtung von Büchereien und Lesezimmern sowie neben Pflege der Geselligkeit insbesondere die Hebung der wirtschaftlichen Lage der Betheiligten. Letzterem Zwecke dienen theils Vereinsorgane, die unentgeltlich Rath und Beistand in rechtlichen und wirthschaftlichen Angelegenheiten ertheilen und den Abschluss von Lebensversicherungen bei dem preussischen Beamtenverein in Hannover und der Hinterbliebenenkasse des Verbandes deutscher Beamtenvereine in Deutsch-Wilmersdorf bei Berlin vermitteln, theils selbständige, von Vereinsmitgliedern gebildete und geleitete Spar- und Darlehenskassen, die den kleinen Sparern die verzinsliche Anlegung ihrer Ersparnisse in bequemster Form ermöglichen und in vorübergehender Verlegenheit befindlichen Eisenbahnbediensteten die Erlangung kleiner, mässig verzinslicher Darlehen lediglich auf Personalkredit hin ermöglichen. Zu den bereits seit mehreren Jahren bestehenden Spar- und Darlehenskassen dieser Art in Breslau und Cassel, die sowohl in der Zahl der Mitglieder wie im Umsatze inzwischen erheblich zugenommen haben, sind im vorigen Jahre gleiche Kassen in Danzig, Erfurt und Mainz hinzugetreten.

Mit Rücksicht auf die Vertheuerung des Brennmaterials, namentlich der Kohlen, haben sich in Anlehnung an die Vereinsorganisation an mehreren Orten auch Kohleneinkaufsstellen gebildet, die den Vereinsmitgliedern den billigen Bezug von Kohlen ermöglichen.

Einzelne Vereine haben mit Unterstützung der Staatseisenbahnverwaltung auch Sanitätsabtheilungen ins Leben gerufen, in denen den Bediensteten Gelegenheit geboten wird, sich durch von Bahnärzten geleitete Unterrichtskurse im Samariterdienst bei Eisenbahnunfällen auszubilden. N.

— Eisenbahnunfall beim Ebertsbergtunnel. Am 30. Januar, Nachmittags kurz nach 4 Uhr, stiess bei starkem Schneegestöber der von Gemünden her aus dem Ebertsbergtunnel (Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M.) kommende Personenzug 1005 auf einen bis über das Einfahrtssignal im Bahnhof Elm hinausstehenden Güterzug. Beide Züge waren mit je zwei Maschinen bespannt. Die vier Maschinen sowie fünf Wagen wurden beschädigt. Ein Heizer erlitt einen Unterschenkelbruch, acht Reisende erhielten leichte Verletzungen, welche ärztliche Ein-

griffe nicht erforderten. Der Unfall ist hauptsächlich durch den Schneesturm verursacht worden, welcher das Verstehen der gegebenen Befehle und Rangirsignale unmöglich machte. Die Untersuchung ist im Gange.

— **Eisenbahnunfall bei Worringen.** Am 28. Januar, kurz nach 11 Uhr Abends, stiess bei Worringen der Güterzug Nr. 3031 bei der Ausfahrt in der Richtung auf Neuss mit dem von dort kommenden Güterzug Nr. 4280 zusammen. Ein Heizer des Zuges Nr. 4280 wurde getödtet und ein Bremser des Zuges Nr. 3031 schwer verletzt. Der Materialschaden ist erheblich; durch den Unfall war die Strecke bis zum nächsten Morgen gesperrt.

— **Die Kleinbahnen im allgemeinen preussischen Städtetag.** Dieser tagte am 29. und 30. Januar in Berlin und beschäftigte sich sehr eingehend mit den Fragen des Klein- und Strassenbahnwesens und den dieserhalb wünschenswerthen Aenderungen der Gesetzgebung. Wir müssen uns heute aus Mangel an Raum ein näheres Eingehen auf die Verhandlungen versagen, werden aber demnächst auf sie zurückkommen.

— **Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn.** Soeben ist der Geschäftsbericht über das Jahr 1900 ausgegeben worden, aus dem zu ersehen ist, dass das grosse Werk immer mehr der Vollendung entgegengeht. Die Bauarbeiten konnten, so wird berichtet, im verflossenen Jahre, da in dessen Verlauf die letzten entscheidenden behördlichen Genehmigungen ertheilt wurden, fast auf die ganze Strecke ausgedehnt werden. Wenngleich ihr Fortgang durch schwierige Lieferungsverhältnisse, wie sie namentlich bei den Eisenwerken sich einstellten, nicht unerheblich beeinträchtigt wurde, so sind die Arbeiten doch, begünstigt durch anhaltend gutes, auch in den letzten Monaten des Jahres frostfreies Bauwetter von der ausführenden Aktiengesellschaft Siemens & Halske derart gefördert worden, dass das für das abgelaufene Jahr aufgestellte Bauprogramm durchweg eingehalten worden ist.

Die Bauthätigkeit war zunächst auf die Fertigstellung und Ergänzung der östlichen und mittleren Bahnstrecken gerichtet. Für die grösseren Haltestellen Stralauer Thor, Schlesisches Thor und Hallesches Thor wurde die Steinarchitektur und der grösste Theil der Eisenkonstruktionen ausgeführt; es erfolgte die Aufstellung der Strassenüberbrückung am Halleschen Thor, der grossen eisernen Brücke über die Anhalter Bahn und den Landwehrkanal, welche von der Möckernstrasse bis zur Trebbinerstrasse reicht, der eisernen Viadukte auf dem „Gleisdreieck" und des Brückenzuges über die Gleise des Potsdamer Aussenbahnhofs. Auf der nach Fertigstellung dieser Arbeiten geschaffenen mehr als 6 km langen zusammenhängenden Viaduktstrecke von der Warschauer Brücke bis zur Lutherkirche wurde sogleich die Abdeckung der Fahrbahn, die Aufbringung der Kiesunterbettung und die Verlegung der Schwellen und Schienen vorgenommen; der Oberbau ist auf grosse Strecken betriebsfertig verlegt, so dass in den letzten Monaten schon längere Versuchsfahrten mit einem zu diesem Zwecke aufgebrachten Probewagen vorgenommen werden konnten.

Die Arbeiten für die westliche Strecke von der Lutherkirche bis zum Zoologischen Garten wurden mit der Durchbrechung des Hauses Bülowstrasse 70 eingeleitet, durch welches die Hochbahn von dem Gelände des Potsdamer Aussenbahnhofs aus in die Bülowstrasse eintreten wird. In der Bülowstrasse wurden die Werksteinunterbauten für den Bahnhof „Potsdamerstrasse" und für die Strassenüberbrückungen ausgeführt und die eisernen Viadukte bis nahe an die Zietenstrasse, also bis zur Berliner Weichbildgrenze aufgestellt.

Für die Bahnanlagen auf Schöneberger und Charlottenburger Gebiet wurde die Baugenehmigung durch den Planfeststellungsbeschluss des königlichen Polizeipräsidiums vom 14. Juni 1900 ertheilt, wonach die Hochbahn bis zum Bahnhof Nollendorfplatz reicht, sich von da ab bis zur Eisenacherstrasse unter die Strassenoberfläche hinabsenkt und dann als Unterpflasterbahn unter der Kleiststrasse, dem Wittenbergplatz, der Tauenzienstrasse und dem Auguste-Viktoriaplatz bis zum Stadtbahnhof Zoologischer Garten fortgeführt wird; Haltestellen werden unter dem Wittenbergplatz und dem Stadtbahnhof Zoologischer Garten angelegt. Der Widerspruch der Stadtgemeinde Schöneberg gegen die vorerwähnte Planfeststellung wurde in der Beschwerdeinstanz abgewiesen und ist, soweit er privatrechtliche Interessen betrifft, in schiedsrichterlichem Verfahren erledigt worden; der Fortgang der Arbeiten ist dadurch in keiner Weise berührt worden.

Nach Ertheilung der Baugenehmigung wurden noch im Laufe des verflossenen Jahres für die Hochbahnstrecke auf Schöneberger Gebiet und für den Bahnhof Nollendorfplatz sämmtliche Werksteinpfeiler bis zur Fahrbahnhöhe hochgeführt und die Eisenkonstruktionen in Bestellung gegeben. Auf Charlottenburger Gebiet wurden nach Vornahme umfangreicher Kanalverlegungen die Tunnelarbeiten am Auguste-Viktoriaplatz begonnen und nach Osten hin vorgetrieben. Die im Planfeststellungsverfahren genehmigte Vorbeiführung des Bahntunnels an der Kaiser Wilhelm-Gedächtnisskirche hat den Kirchenbauverein veranlasst, nachträglich nochmals Verhandlungen bezüglich der Sicherstellung der Kirche beim Bau und Betriebe der Bahn aufzunehmen; diese sind inzwischen auch endgültig abgeschlossen und haben ergeben, dass alle zur Berathung zugezogenen Sachverständigen die Ausführung des Tunnels an der Kirche in der geplanten Linienführung für unbedenklich erklären. Mit den Bauarbeiten ist denn auch an dieser Stelle bereits begonnen worden.

Gleichzeitig mit dem Beginn der Tunnelarbeiten in der Tauenzienstrasse wurde die als Untergrundbahn auszuführende Strecke am Potsdamer Bahnhof in Angriff genommen, nachdem der Magistrat von Berlin durch Schreiben vom 16. Juni 1900 seine grundsätzliche Zustimmung zur Anlage der Haltestelle am Potsdamer Bahnhof nebst einem sich unter die Königgrätzerstrasse fortsetzenden Auszieh- und Umsetzgleise gegeben hatte. Die vom Gleisdreieck kommende Hochbahn, welche sich nach der Ueberschreitung des Landwehrkanals auf dem Hinterland der der Bahngesellschaft gehörigen Grundstücke Köthenerstrasse 26–15 neben dem Ringbahnhofe allmählich auf einer Rampe und dann im Einschnitt hinabsenkt, tritt hinter dem Grundstück Köthenerstrasse Nr. 14 in den Tunnel ein, der von hier ab, wie s. Zt. auch schon in dieser Zeitung berichtet ist, etwa auf die Hälfte seiner Gesammtlänge fertig gestellt wurde. Die Ausführung des Tunnels für das vorerwähnte Ausziehgleis unter der Königgrätzerstrasse wurde begonnen. Alle Tunnelarbeiten sowohl unter der Strasse an der Ankunftsseite des Potsdamer Bahnhofs, als in der Tauenzienstrasse wurden in offener Baugrube ausgeführt, nachdem der Grundwasserspiegel durch Abpumpen bis zur Sohle des Tunnelkörpers gesenkt war. Nur in der Königgrätzerstrasse wurde wegen der seitens der Stadt verlangten tieferen Gründung des Tunnels die Ausführung mittelst grosser Senkkasten unter Anwendung von Druckluft gewählt.

Das Haus für das Kraftwerk wurde baulich fertig gestellt, es folgte dann der Einbau der Kessel, Dampfmaschinen, Dynamomaschinen, die Ausführung der Rohrleitungen und der mechanischen Kohlenförderung. Auf dem Betriebsbahnhof an der Warschauer Brücke wurde neben dem Endbahnhof das Eisenwerk des Schuppens für die Unterstellung des Fahrparks errichtet und der Ausbau der zugehörigen Werkstätten in den unteren Räumen des Bahnviadukts begonnen. Für den Wagenpark sind 43 Motorwagen und 21 Anhängewagen in Auftrag gegeben und in Ausführung begriffen. Ueberhaupt sind jetzt fast sämmtliche grössere Aufträge auf Arbeiten und Lieferungen für den Bau und für die Ausrüstung der Bahn abgeschlossen. Es steht zu erwarten, dass, wenn nicht schon — wie im vorjährigen Geschäftsbericht in Aussicht gestellt wurde — der Theilbetrieb von der Warschauer Brücke bis zum Potsdamer Bahnhof in der zweiten Hälfte dieses Jahres eröffnet wird, jedenfalls der G e s a m m t b e t r i e b der ganzen Bahn A n f a n g d e s n ä c h s t e n J a h r e s aufgenommen wird.

Die Gesellschaft hat sich um die Genehmigung für den Bau einer Flachbahn von der Warschauerbrücke nach dem Centralviehhof beworben. Hierfür wurde ihr die landespolizeiliche Genehmigung am 16. Juni 1900 ertheilt. Die Ausführung hat die Aktiengesellschaft Siemens & Halske zu den Bedingungen des Hochbahnvertrages übernommen; die Bahn soll bis zum 1. Oktober d. J. in Betrieb gesetzt werden.

Die Bahn verfügte bisher über ein Kapital von 20 000 000 ℳ, von denen 12 500 000 ℳ durch Aktien, 7 500 000 ℳ durch Schuldverschreibungen aufgebracht waren. Mit dem Beginn des neuen Geschäftsjahres ist die Aufbringung weiterer Geldmittel nothwendig geworden; in der demnächst stattfindenden Generalversammlung sollen die deshalb erforderlichen Anträge gestellt werden.

Der Geschäftsbericht weist schliesslich — als gute Vorbedeutung für das Berliner Unternehmen — auf die erfreuliche Entwickelung hin, welches die beiden jüngst eröffneten elektrischen Stadtbahnen, die Central-Londonbahn und die Pariser Stadtbahn (Métropolitain) gleich im ersten Anlauf genommen haben, die beide nach Bauart und Betriebsweise mit der Berliner Bahn eng verwandt sind und auch fast die gleiche Längenausdehnung wie diese haben. Wie unseren Lesern bekannt ist, hat die Central-Londonbahn eine Bahnlänge von 10,5 km, sie wurde am 30. Juli 1900 eröffnet und beförderte bis zum Jahresschluss etwa 14 500 000 Fahrgäste; die Pariser Stadtbahn hat auf der am 19. Juli 1900 eröffneten 10,6 km langen Stammlinie bis zum Jahresschluss mehr als 15 000 000 Personen befördert. Bei beiden Linien ist schon jetzt nach noch nicht halbjährigem Betriebe die Zahl von 100 000 Fahrgästen täglich überschritten.

— **Vergleich zwischen den Vergütungen der bayerischen Post und denen der deutschen Reichspost an die Eisenbahnen.** Am 16. Januar waren 50 Jahre vergangen, seit die erste bayerische Bahnpost eingerichtet wurde. Sie verkehrte nach den „Bayer. Verkehrsblättern" anfänglich täglich zweimal zwischen

München und Hof über Augsburg - Nürnberg - Bamberg und diente nur zur Beförderung von Briefpostgegenständen. Die Umarbeitung von Fahrpostsendungen gelangte anfangs der sechziger Jahre zur Einführung. Mit der Eröffnung neuer Bahnlinien hielt auch die Vermehrung der Bahnpostkurse gleichen Schritt: im Jahre 1860 bestanden deren bereits 34. Zur Zeit verkehren täglich 304 Beamten- und 597 Konduktör-Bahnposten. Die Zahl der Bahnpostwagen beträgt jetzt 364. Die Wagen, von denen die neuen sämmtlich vierachsig, 15 m lang und zur elektrischen Beleuchtung mittelst Akkumulatoren eingerichtet sind, werden von der Eisenbahnverwaltung gestellt und unterhalten. Für die Beförderung der Post und die Benutzung der Bahnpostwagen zahlt die bayerische Postverwaltung an die bayerische Eisenbahnkasse 2,5 % der Gesammteinnahme an Postgebühren (Postwerthzeichen, unfrankirte Packetsendungen und Zeitungsspeditions-Gebühren).

Die „Deutsche Verkehrszeitung“ knüpft hieran folgende Berechnung: „Würde die Vergütung der Reichs-Postverwaltung an die Eisenbahnen nach demselben Prozentsatz berechnet, so würde die Ausgabe um etwa 2⅓ Millionen Mark jährlich niedriger sein, als der Betrag, den sie jetzt für den Bau und die Unterhaltung der Bahnpostwagen, für Hergabe und Beförderung der von den Eisenbahnverwaltungen gestellten Wagen und Wagenabtheilungen, ferner für die Beförderung der eisenbahnzahlungspflichtigen Packete zu zahlen hat.“

Wir können diese Berechnung nicht anfechten. Da in Bayern Postfiskus und Eisenbahnfiskus nur verschiedene „stationes ejusdem fisci“ sind, so ist es finanziell gleichgültig, wie hoch die Leistungen der Eisenbahnen für die Post berechnet werden; man nimmt in solchen Fällen, in denen es sich nur um eine Auseinanderhaltung im Etat handelt, naturgemäss sehr niedrige Sätze. Anders liegt die Sache bei der Vergütung, die die Reichs - Postverwaltung an die verschiedenen deutschen Eisenbahnverwaltungen und insbesondere an den preussischen Eisenbahnfiskus zahlt. Hier wäre, wenn nicht durch Reichsgesetze die Frage in der bekannten, für die Reichspost so sehr günstigen Weise geregelt wäre, eine volle Vergütung für die Leistungen der Eisenbahnen nur natürlich. Wie eine solche etwa ausfallen würde, lehrt die Bemerkung auf S. 30 des Betriebsberichts der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen, wo es heisst: „Die Einnahmen des Jahres 1899 würden sich um 26 043 000 ℳ. höher gestaltet haben, wenn die Reichs-Postverwaltung die Leistungen der Eisenbahnverwaltung voll vergütet hätte:“ In einer Anmerkung ist an derselben Stelle eine Darlegung der Grundsätze gegeben, nach denen die Ausgaben für die Beförderung der Post berechnet sind, und es heisst dann weiter: „Bei Zugrundelegung der im Rechnungsjahre 1899 von Postwagen und von Eisenbahnwagen für Postzwecke gefahrenen Wagenachskilometer betragen die Betriebsausgaben für die Postbeförderung 34 036 012 ℳ. Die sämmtlichen von der Post an die Eisenbahn gezahlten Vergütungen (einschliesslich der Vergütung für Gestellung der Eisenbahnwagen zur Postbeförderung) beliefen sich dagegen auf nur 7 632 412 ℳ. Es bleibt also ein Betrag von 26 403 600 ℳ. ungedeckt.“

— **Bayerischer Eisenbahnrath.** Unter dem Vorsitze des Generaldirektors von Ebermayer fand am 29. Januar in München die 47. Sitzung des bayerischen Eisenbahnrathes statt. Die vorgelegte Zusammenstellung der in der Zeit vom 16. Juni bis 31. Dezember 1900 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife blieb ohne Erinnerung.

Den folgenden Punkt der Tagesordnung bildete die Vorlage der Staatseisenbahnverwaltung wegen Einführung einer Fahrpreisermässigung für diejenigen Personen, welchen durch öffentliche Arbeitsämter eine auswärtige Arbeitsgelegenheit vermittelt worden ist. In solchem Falle soll wie bei den württembergischen Staatseisenbahnen die halbe einfache Fahrtaxe in der III. Wagenklasse für Reisen auf Strecken von mindestens 25 km gegen Vorlage eines vom Arbeitsamte auszustellenden Ausweises gewährt werden. Der Eisenbahnrath sprach sich einstimmig für die Einführung dieser Einrichtung aus, da sie gleichmässig im Interesse der industriellen wie der landwirthschaftlichen Arbeiter und Arbeitgeber gelegen sei und die dankenswerthe Thätigkeit der öffentlichen Arbeitsämter fördere.

Zur Besprechung gelangte ferner ein von dem Mitgliede des Eisenbahnrathes, Freiherrn von Soden-Fraunhofen, gestellter Antrag, betreffend die kostenlose Benachrichtigung über das Nichteintreffen zur Beladung bestellter Wagen an den Verfrachter unter gleichzeitiger Angabe des Zeitpunktes, an welchem der Wagen zur Beladung bereitgestellt wird. Von der Vertretung der Staatsbahnverwaltung wurde auf die mit der Durchführung des Antrages in der Praxis verbundenen Schwierigkeiten hingewiesen. Insbesondere wurde hervorgehoben, dass es einerseits unmöglich sei, den Zeitpunkt des Eintreffens eines ausgebliebenen Wagens jedesmal genau anzugeben, andererseits aber der Fall eintreten könne, dass der Wagen nach Abgang der Benachrichtigung an den Besteller eintreffe; in beiden Fällen könne dem Verfrachter, der auf Grund der Benachrichtigung seine Verfügungen getroffen habe, Schaden erwachsen.

Der Antrag fand aus der Mitte sowohl der Vertreter der Landwirthschaft als der Industrie Unterstützung, indem auf die Nachtheile hingewiesen wurde, die dem Verfrachter aus der Ungewissheit über die Beistellung des Wagenmaterials und aus der vergeblichen Anfuhr der Güter auf der Verladestation entstehen. Die Abstimmung ergab die Annahme des Antrages mit überwiegender Stimmenzahl.

Sodann gelangte der Entwurf der Sommerfahrordnung 1901 zur Berathung und endgültigen Festsetzung.

— **Eisenbahnunfall auf dem Kesselsdorfer Viadukt.** Am 28. Januar, Vormittags 8 Uhr, sind auf der schmalspurigen Strecke Potschappel - Wilsdruff zwischen den Haltepunkten Niederhermsdorf und Kesselsdorf fünf Güterwagen und der Zugführerwagen eines Güterzuges, welcher eben über eine Thalmulde fuhr, von dem aussergewöhnlich heftigen Sturme umgeworfen und zum Theil über den Damm hinabgestürzt worden. Verletzt wurde niemand. Die entstandene Verkehrsstörung ist wieder beseitigt.

— **Eisenbahnfest in Berlin zur Feier von Kaisers Geburtstag.** Zu dieser vereinigten sich am Abend des 25. Januar d. J. etwa 2 000 Eisenbahnbeamte aller Stellungen und Dienstzweige in den prächtigen Räumen der Philharmonie. Die dicht besetzten Tafeln, die auf- und abwogenden Massen in den den Hauptsaal umgebenden Gängen, die zahlreich erschienenen Damen, deren reicher Kranz die unteren und oberen Emporen füllte, boten ein durchaus festliches Bild, in dem wir vielleicht die stattliche Uniform der königlichen Eisenbahnbeamten gern noch häufiger gesehen hätten. Der schwarze Rock überwog bei weitem. Aus der grossen Zahl der Anwesenden nennen wir nur den Unterstaatssekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Excellenz Fleck und den Präsidenten Kranold. Die Mitglieder und Oberbeamten der Eisenbahndirektion Berlin waren mit ihren Damen in grosser Anzahl erschienen. Das Musikkorps des Elisabeth-Garde-Grenadierregiments Nr. 3 spielte eine Fülle herrlicher Musikstücke. Die von echter vaterländischer Gesinnung getragene Festrede hielt Stationsvorsteher Bethge-Wannsee. In das Kaiserhoch stimmten alle begeistert ein. Während des Gesanges der Nationalhymne enthüllte sich die Kaiserbüste, umgeben von lebenden Genien und huldigenden Vertretern der verschiedenen Stände. An Se. Majestät den Kaiser wurde ein Huldigungstelegramm abgesendet. Nach dem Prolog zu Schiller's Wallenstein gelangte das Festspiel „Wallenstein's Lager“ zur Darstellung, das unter der Leitung des Herrn G. Rickelt vom Residenztheater von Eisenbahnbeamten gespielt wurde und den Glanzpunkt des Festes bildete. Die Vorstellung war in jeder Beziehung vortrefflich. Das bekanntlich schwierige Zusammenspiel der im Lager lärmenden und zechenden Soldaten gelang köstlich. Gustel v. Blasewitz — Frl. Wallhoff — spielte ihre Rolle durchaus natürlich und nicht übertrieben. Eine wirklich prächtige Figur war der Kapuziner des Eisenbahnsekretärs B a u m, der diese Rolle noch neben der mühevollen Ausgestaltung der ganzen Feier, die ihm zu verdanken ist, übernommen hatte. Die Lachsalven, die er unter seinen Zuhörern auf der Bühne entzündete, pflanzten sich unwillkürlich unter den Zuschauern fort; die Darstellung dieser Scene würde jeder grösseren Bühne zur Ehre gereichen. Auch die Ausstattung und die Kostüme waren tadellos. Die Aufführung zeigte, wie treffliches auch von Laien auf der Bühne bei fleissigem Ueben und tüchtiger Leitung erreicht werden kann. Auch die Wahl des Stücks war sehr glücklich: Wallenstein's Lager zeigt uns die traurigsten, schwersten Zeiten unseres deutschen Vaterlandes im rechten Gegensatz zu dem Glück, dessen wir uns jetzt erfreuen; es zeigt bei allem Elend doch auch wieder Züge tüchtigen deutschen Wesens in den Vertretern des Wehrstandes und Lehrstandes, wenn wir den Kapuziner zu ihm rechnen. — Der Aufführung folgte noch eine grosse Reihe prächtiger Musikvorträge und gemeinschaftlicher Gesänge in reicher Abwechselung. Das Fest wird jedem Theilnehmer in schöner Erinnerung bleiben. v. M.

— **Kaisersgeburtstagsfeier in Magdeburg.** Zur Feier des Geburtstages des Kaisers und des 200 jährigen Bestehens des Königreichs Preussen vereinigten sich am 29. Januar gegen 2 000 Beamte und Arbeiter der Eisenbahndirektion Magdeburg im Hofjägersaale. Der bis auf den letzten Platz gefüllte, mit Fahnen, Tannengewinden, Glockenbuden, Signalen und vielen anderen Zeichen des Eisenbahndienstes geschmückte, im Glanze von über 1 000 elektrischen Glühlampen erstrahlende Festraum machte einen überwältigenden Eindruck. Von einem mächtigen, in der Mitte des Saales aufgehängten Blumenkorbe zogen sich Guirlanden mit Hunderten von farbigen Glühkörpern nach allen Seiten. Auf der Bühne war die Kaiserbüste zwischen den

Büsten des ersten Preussenkönigs und des ersten Deutschen Kaisers in einer Gruppe von Lorbeeren und Palmen aufgestellt. Dahinter erhob sich ein 12 qm grosses, von 20 Reflektoren beleuchtetes Transparentgemälde: das geflügelte Rad mit dem gekrönten Adler. An besonderer Tafel hatten der Präsident und die Mitglieder der Eisenbahndirektion Platz genommen. War die Festordnung auch wegen der Trauer um den Heimgang der Königin Viktoria eingeschränkt worden, so gestaltete sich das Fest doch zu einer hochpatriotischen Feier. Nach einleitenden Musikstücken der Kapelle des 26. Infanterieregiments, einem gemeinschaftlichen Liede und einer Begrüssungsansprache des Leiters des Festes, Eisenbahndirektors Mackensen, hielt Eisenbahnpräsident Taeger die Festrede. In treffenden Worten hob er die zweifache hohe Bedeutung des Festes hervor und wies besonders auf die grossen Herrschereigenschaften der Hohenzollern und die unwandelbare Liebe und Treue des Volkes hin, welches stets Freude und Leid mit seinem Herrscherhause getheilt habe. Das sich anschliessende Kaiserhoch fand begeisterten Wiederhall.

Nach Vorträgen der Gesangsgruppe des Lokomotivführervereins Magdeburg-Buckau kam „Im Wandel der Zeiten“, Festgedicht mit lebenden Bildern von Eisenbahnsekretär W. Pfisterer, zur Vorführung. Die von kostümirten Sprechern in tief ergreifenden Worten eingeleiteten Bilder führen uns von der Krönung des ersten Königs von Preussen durch die Zeit tiefster Erniedrigung Preussens bis zur zweiten Niederwerfung des Erbfeindes und Aufrichtung des Deutschen Reichs. Das letzte Bild verkörpert die Vollendung des deutschen Einheitsgedankens und das nunmehr 30jährige Bestehen des Deutschen Reichs. Es folgten treffliche Vorträge des Eisenbahnbeamten-Gesangvereins Magdeburg, des Gesangvereins der Hauptwerkstatt Magdeburg-Buckau und der Gesangsgruppe des Fahrbeamtenvereins Magdeburg-Buckau sowie gemeinschaftliche Lieder. Mit einem Fanfarenmarsch für Heroldstrompeten endete die grossartige und würdevolle offizielle Feier, welche noch lange in den Gemüthern der Theilnehmer nachklingen wird. Ein zwangloses Beisammensein beschloss den Abend. Ein hübsches Andenken für die Theilnehmer wird die mit den Bildnissen sämmtlicher preussischen Könige geschmückte Festordnung sein, welche auch die von Eisenbahnbeamten verfassten Festlieder enthält.

— **Kaisersgeburtstagsfeier der Eisenbahnbediensteten in Stettin.** Zur Feier des Geburtstages des Kaisers und des 200jährigen Bestehens des Königreichs Preussen hatten sich am Abend des 26. Januar d. J. die Mitglieder des Eisenbahnvereins zu Stettin in den Räumen der Turnhalle vereinigt. Die Betheiligung an der Feier war eine überaus rege, so dass der weite Raum der Halle die Festtheilnehmer kaum zu fassen vermochte. Unter den Erschienenen befanden sich auch der Eisenbahndirektionspräsident Heinsius, die Oberbeamten der Eisenbahndirektion und die Vorstände der Stettiner Inspektionen mit ihren Damen. Eingeleitet wurde die Feier durch eine Fanfare, der sich ein von einem Herolde wirkungsvoll vorgetragenes Festgedicht anschloss. Die Festrede hielt Güterexpeditionsvorsteher Berendt. In markigen, zündenden Worten wies der Redner auf die doppelte Bedeutung der Feier hin, schilderte den Werdegang des preussischen Königthums und entrollte das Lebensbild des allverehrten Herrschers. Die Rede schloss mit einem Hoch auf den Kaiser, das bei allen Festtheilnehmern einen begeisterten Wiederhall fand. Einem zum Vortrag gelangten Musikstück folgte sodann ein geschickt gestelltes lebendes Bild, das die Wiederkehr des Geburtstages des preussischen Königthums symbolisirte. Den Schluss des ersten Theiles des Programms bildete ein von Mitgliedern des Vereins flott gespieltes und sehr beifällig aufgenommenes Festspiel „Ein Kaiserwort“ von Paul R. Lehnhardt. Sodann wechselten Musikstücke, gemeinschaftlich gesungene vaterländische Lieder und humoristische Vorträge von Vereinsmitgliedern miteinander ab. Auch gelangte ein Huldigungstelegramm an den Kaiser und ein Begrüssungstelegramm an den Minister von Thielen zur Absendung. Zum Schluss der von patriotischem Geiste getragenen Feier trat der Tanz in seine Rechte, der namentlich die jüngeren „Leute vom Flügelrade“ bis in die frühen Morgenstunden in fröhlichster Stimmung zusammen hielt.

— **Kaisersgeburtstagsfeier im Bezirk der Eisenbahndirektion Münster i/W.** Dort hat zunächst am 25. Januar im grossen Saale des Lortzingtheaters ein von etwa 500 Beamten und Arbeitern besuchter Festkommers stattgefunden, bei welchem Eisenbahndirektionspräsident Lüdicke die Festrede hielt, die sowohl des preussischen Kronjubiläums, als auch der Feier des Allerhöchsten Geburtstages in warmen, patriotischen Worten gedachte und in einem begeistert aufgenommenen Kaiserhoch ausklang. Ein an den ersten feierlichen Theil sich anschliessender mehr humoristischer zweiter Theil hielt die Festtheilnehmer in gehobener Stimmung bis zum Morgen zusammen.

Am 26. Januar ist dann in Osnabrück zum ersten Male eine gemeinschaftliche Feier des Kaisersgeburtstages in dem neuerbauten „Vereinshause“ abgehalten worden, an welcher sich etwa 1400 Beamte und Arbeiter aller Dienstzweige betheiligten. Die Festrede hielt der Vorstand der Werkstätteninspektion, Eisenbahndirektor Claasen; in das ausgebrachte Kaiserhoch stimmte die gesammte Theilnehmerschaft begeistert ein. Prachtvoll gestellte lebende Bilder mit einem Festspiele und einem Theaterstücke wechselten ab mit gemeinschaftlichen Liedern und Solovorträgen und brachten eine so vorzügliche Stimmung hervor, dass die schönen Stunden nur zu schnell dahinflogen.

Beide Festlichkeiten haben erneut den Beweis geliefert, dass die unter dem Flügelrade arbeitenden Männer ohne Unterschied des Standes von echter Königstreue und wahrer Vaterlandsliebe durchdrungen sind.

— **Kaisersgeburtstagsfeier der Eisenbahnbeamten und Arbeiter in Dortmund.** In den grossen Sälen des „Fredenbaumes“ zu Dortmund begingen die Beamten und Arbeiter aller Dienstzweige der Staatseisenbahnverwaltung am 19. Januar eine Vorfeier des Geburtstages des Kaisers in Verbindung mit der 200jährigen Jubelfeier der Erhebung Preussens zum Königreich. Es hatten sich etwa 3000 Personen zu dieser Feier vereinigt; auch die Eisenbahndirektion Essen war durch einige ihrer Mitglieder vertreten. Die Feier wurde eingeleitet durch die „Festreveille“ von Goldschmidt, in welcher die Melodie des „Nun danket alle Gott“ geschickt eingewoben war. Alsdann begrüsste Stationsvorsteher Colignon namens des Festausschusses die Festversammlung und führte hierbei aus, dass alle freudig herbeigeeilt seien, soweit der Dienst es gestatte, um der Liebe zum Vaterlande und zum angestammten Herrscherhause der Hohenzollern Ausdruck zu verleihen. Hieran anknüpfend, wies er in von patriotischer Begeisterung getragener Rede auf die Bedeutung des 18. Januar als des Tages der 200jährigen Erhebung Preussens zum Königthum sowie auf den Geburtstag des Kaisers hin. Es gelangte dann durch das philharmonische Orchester das „Gebet“ aus den niederländischen Volksliedern zum Vortrage, worauf Lokomotivführer Hill in schlichten, aber von Herzen kommenden Worten das Kaiserhoch ausbrachte. Nachdem hierauf die Nationalhymne verklungen war, wurde auf Vorschlag des Stationsvorstehers Colignon ein Huldigungstelegramm an den Kaiser abgesandt. Weitere Telegramme gelangten an den Staatsminister von Thielen und an den Eisenbahndirektionspräsidenten Becher zur Absendung. Letzterer war am persönlichen Erscheinen zu diesem Feste verhindert. Ein besonderes Verdienst um das Gelingen des Festes hat sich der eigens zu diesem Zwecke gebildete, aus Eisenbahnern bestehende Männerchor erworben. Er brachte die grosse vaterländische Tondichtung von Jacobs „Barbarossa“ und den „Schlachtengesang“ von Mohr meisterhaft zum Vortrage. Die Festversammlung zollte der wackeren Sängerschaar rauschenden Beifall. Nicht minder verdienen die musikalischen Darbietungen des Orchesters besondere Hervorhebung. Dass neben diesen Vorträgen auch der Humor zur Geltung kam, dafür sorgten einige sangeskundige Herren aus der Festversammlung mit ihren heiteren Solovorträgen.

— **In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für das Empfangsgebäude auf dem in Hamburg herzustellenden Hauptbahnhofe** hat das Preisgericht, wie das „Centralbl. für die Bauverw.“ mittheilt, den ersten Preis von 12000 *M.* keinem der eingegangenen 19 Entwürfe zuerkannt und die zur Verfügung stehende Gesammtsumme in zwei gleichwerthigen Preisen von je 8000 *M.* und zwei ebenfalls gleichwerthigen Preisen von je 4000 *M.* zur Vertheilung gebracht. Preise von 8000 *M.* erhielten der Eisenbahnbauinspektor Ernst Möller in Altona und die Architekten Reinhardt und Süssenguth in Charlottenburg. Preise von 4000 *M.* der Baurath Ernst Schwartz in Altona (hiernach berichtigt sich unsere hierüber in der vorigen Nummer gebrachte Mittheilung) und der Architekt Jürgen Kröger in Berlin. Ausserdem wurden die Entwürfe mit den Kennworten „Eisen“, „Brunellesco“ und „Brahms“ zum Ankauf empfohlen.

— **Fertigstellung des 10000. Eisenbahnwagens in der Fabrik von Wegmann in Rothenditmold.** Aus Anlass dieses Ereignisses haben Kommerzienrath Wegmann und Frau der Gemeinde Rothenditmold ein grosses Gartengrundstück und dazu ein Kapital von 50000 *M.* überwiesen, um in diesem Garten ein Genesungsheim für invalide Arbeiter errichten zu lassen. Am Nachmittag des 21. Januar d. J. fanden für Beamte und Arbeiter des grossen Industriewerkes eine Reihe von Festlichkeiten in den Stadtparksälen zu Cassel statt, an denen auch viele Ehrengäste theilnahmen.

— **Ueber einen Raubanfall im Eisenbahnzuge auf der Bahnstrecke Dirschau-Danzig** geht uns folgende Mittheilung

zu: In der Nacht zum 29. Januar d. J. wurde auf einen Postschaffner, welcher die Bahnpost im Personenzuge 552 von Dirschau bis Danzig zu begleiten hatte, ein Raubanfall verübt. Als der Beamte nach der Abfahrt des Zuges von Dirschau auf den Stationen Hohenstein und Praust noch die Postsachen eingetauscht und der Zug die letztere Station kaum verlassen hatte, fielen plötzlich zwei verkleidete Männer über den Beamten her, bedrohten ihn mit einem Revolver und verlangten die Herausgabe der Geldbeutel, ihm dabei versichernd, dass ihm nichts geschehen solle, wenn er sich ruhig verhalten würde. Als der Beamte jedoch dessenungeachtet eine Bewegung machte, die Nothbremse zu ziehen, erhielt er einen Schuss in den Arm und wurde hierauf mit einer starken Schnur gefesselt; ausserdem wurde ihm noch ein Taschentuch in den Mund gesteckt, um ihn am Schreien zu hindern. Die Räuber öffneten nun die Beutel mit Geldbriefen und sind dann anscheinend kurz vor dem Einfahren des Zuges in die Haltestelle Guteherberge aus dem Wagen herausgesprungen und im Dunkel der Nacht unbemerkt entkommen. Ob und in welcher Höhe Werthsendungen von den Räubern erbeutet worden sind, hat die Postbehörde noch nicht feststellen können. Bei der Ankunft des Zuges in Ohra wurde der Raubanfall von den Zugbeamten entdeckt und der schwer verletzte Postschaffner von den Fesseln befreit und ihm der Knebel aus dem Munde entfernt, worauf dann seine sofortige Aufnahme in das Stadtlazareth in Danzig veranlasst wurde. Es erscheint die Annahme begründet, dass die Räuber bereits in Dirschau oder Hohenstein unbemerkt in den Postwagen haben einsteigen können und sich dort so lange verborgen gehalten haben, bis sie zur Ausführung des Ueberfalles auf den Beamten geschritten sind. Auf die Ergreifung der Räuber ist von der Oberpostdirektion in Danzig eine Belohnung von 500 ℳ ausgesetzt worden.

— **Zu Ehren des Generalmajors z. D. Budde in Berlin,** welcher bis zum 29. Dezember 1900 dem Grossen Generalstabe als Chef der Eisenbahnabtheilung angehörte und auf sein Gesuch ausschied, um in die Direktion der deutschen Waffen- und Munitionsfabrik einzutreten, hatten die Offiziere des Generalstabes, Mitglieder des Reichseisenbahnamts, des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten u. a. ein grosses Abschiedsmahl am Abend des 29. Januar d. J. im Hotel Kaiserhof veranstaltet. Gegen Ende der Tafel erhob sich, wie wir den „Berl. N. N." entnehmen, der Chef des Generalstabes Graf Schlieffen und sprach ungefähr folgendes: „Meine Herren! Während der letzten Jahre hat das militärische deutsche Eisenbahnnetz viele Verbesserungen erfahren. Ich habe den Ausbau grösserer Strecken im Osten im Auge, auf denen eine ganze Anzahl von Armeekorps von der Weichsel zum Rhein und umgekehrt transportirt werden kann. Auch vom anderen Ende des Reiches ist eine gerade Bahn nach Metz in der Ausführung begriffen. An allen diesen Bauten gebührt das Hauptverdienst dem Generalmajor Budde, der lange Zeit an der Spitze der Eisenbahnabtheilung des Generalstabes gestanden hat. Er hat infolge schwerer Verwundung vor dem Feinde seine Stellung aufgeben müssen und seinen Beruf. Heute ist er noch einmal in den Kreisen erschienen, in denen er oft den Vorsitz zu führen berufen war. Er hat es verstanden, stets ein gutes Einvernehmen zwischen den verschiedenen Stellen und Behörden herzustellen. Wir bedauern, dass er fortgeht, und es ist unsere Pflicht, ihm zu danken für das, was er gethan und geschaffen hat. Zum Ausdruck des Bedauerns und des Dankes rufen wir: Herr Generalmajor Budde Hurrah! Hurrah! Hurrah!" Generalmajor Budde dankte mit herzlichen Worten und trank auf das Wohl des Generalstabes und seines Chefs.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatsbahnverwaltung ist verliehen: dem Eisenbahn-Bauinspektor Rischboth — unter Belassung in der seitherigen Beschäftigung als Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten — die Stelle des Vorstandes der Maschineninspektion in Lissa und dem Eisenbahn-Bauinspektor Reichard in Köln-Nippes die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst. — Zu Eisenbahn-Bauinspektoren sind ernannt: die Regierungsbaumeister Thomas in Danzig und Brosius in Cassel.

Oesterreich-Ungarn.

— **Der Ausbau des österreichischen Eisenbahnnetzes.** In der letzten Plenarversammlung des niederösterreichischen Gewerbevereins sprach Ingeniör Büchelen in äusserst anregender Weise über den geplanten Ausbau des österreichischen Eisenbahnnetzes. Den Ausgangspunkt des Vortrages bildete der dem Reichsrathe in der verflossenen Tagung vorgelegene Gesetzentwurf, betreffend das grosse Eisenbahnprogramm und insbesondere die Herstellung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, welcher Gesetzentwurf dem neugewählten Reichsrath wieder vorgelegt werden wird. Der Vortragende wies nach, wie Triest, welches zufolge seiner geographischen Lage der den Binnenländern nächstgelegene Seehafen ist und dies auch zur Zeit des Strassenverkehrs war, nunmehr durch den Mangel an Eisenbahnverbindungen mit dem Hinterlande der von den Binnenländern entferntest gelegene Seehafen wurde. Selbst der Verkehr des Triest so nahe gelegenen Kärnten sei heute verhältnissmässig geringer als zu Zeiten des Strassenverkehrs, weil von da eine Reise nach Venedig sechs oder sieben Stunden weniger Zeit erfordere als nach Triest und eine Reise von Kärnten nach Triest ebenso viel Zeit erfordere wie eine solche von Wien nach Triest. Kärntens Verbindungen nach Norden und Nordwesten seien gleichfalls viel zu ungünstig und in gleichem Maasse wie die nach Süden der Entwickelung des inneren wie des Triester Verkehrs hinderlich. Infolge der grossen Umwege, welche die von Nordwesten und Norden nach Triest führenden Bahnen nehmen, stellen sich auch die Entfernungsunterschiede Hamburgs und Triests zu den Binnenlandsorten für Triest ausserordentlich ungünstig. So zum Beispiel haben München und Budweis mit Triest und Hamburg annähernd gleich lange Bahnverbindungen, obwohl geographisch München zweimal, Budweis reichlich anderthalbmal entfernter von Hamburg als von Triest liegt. Der Vortragende beglückwünschte die Regierung, dass sie durch die richtige Wahl der Linien den dreissigjährigen Krieg beendet habe. Durch die geplanten Linien werde Triests geographische Lage zurückgewonnen und dasselbe werde wieder der den Binnenländern nächstgelegene Seehafen werden. Die im Triester Verkehr für viele Orte über 300 km betragende Abkürzung habe nicht nur eine entsprechende bedeutende Ermässigung der Tarife, sondern — was nicht zu unterschätzen ist — eine noch viel bedeutendere Kürzung der Reise- und Transportzeit zur Folge, so dass man mit vollster Sicherheit eine ausserordentliche Steigerung des Verkehrs mit und über Triest wie auch des Inlandsverkehrs und des Fremdenverkehrs annehmen könne. In allen Ländern Oesterreichs, denen die von der Regierung beantragten Linien zu gute kommen werden, werde man es empfinden, dass in dieser Angelegenheit nicht von einer Triester Bahnfrage, sondern von einer österreichischen Bahnfrage gesprochen werden müsse.

— **Buschtêhrader Eisenbahn.** In der Oeffentlichkeit werden zwei Erlasse, welche die Regierung an die Verwaltung der Buschtêhrader Eisenbahn gerichtet hat, vielfach besprochen, und zwar in einer Weise, welche eine Beunruhigung bei den Aktionären der genannten Eisenbahn hervorrufen könnte, ja mehr als das, welche geeignet erscheint, den österreichischen Eisenbahnkredit zu schädigen. Der eine dieser Erlasse betrifft die Anwendung der satzungsmässigen Bestimmungen auf die Rücklagen für den Reservefonds, wobei die grundsätzliche Frage zur Austragung kommen soll, ob die Anlage des Reservefonds in Investitionen zu Bahnzwecken zulässig sei oder nicht. Veranlasst wurde diese Frage durch die Thatsache, dass die Buschtêhrader Eisenbahn den grössten Theil des Reservefonds des Unternehmens sowie einen namhaften Betrag des für das Unternehmen lit. B. angesammelten Reservefonds zu Aufwendungen im Bahnunternehmen selbst verwendet hat. Die Aufsichtsbehörde vertritt nun den Standpunkt, dass ein Reservefonds, der nicht aus flüssigen Mitteln besteht, überhaupt nicht mehr vorhanden sei und verlangt die Ergänzung des Fonds auf den satzungsmässigen Höchstbetrag. Es ist dies eine Frage, welche nur an der Hand der gesellschaftlichen Satzungen gelöst werden kann. Der zweite Erlass betrifft die Frage der Einstellung der den eigenen Bergwerken für den Bahnbetrieb entnommenen Kohle in die Bilanz der Buschtêhrader Eisenbahn. Die staatliche Aufsichtsbehörde glaubt, wie in Nr. 9 S. 137 d. Ztg. bereits erwähnt, dass die Preise, zu welchen die eigene Kohle in die Bilanz eingestellt wird, sich unter den Marktpreisen halten. Zunächst ist darauf aufmerksam zu machen, dass es sich bei beiden Erlassen, wie verlautet, durchaus nicht um neue, aus der jüngsten Vergangenheit stammende Verfügungen des Eisenbahnministeriums handelt, sondern die beiden Erlasse rühren schon vom Herbst des vorigen Jahres her. Es entspricht also nicht den Thatsachen, wenn behauptet wird, die Regierung hätte nicht gerade den gegenwärtigen Zeitpunkt für die Hinausgabe der Erlasse wählen sollen. Die Frage der Rücklässe für den Reservefonds ist eine verhältnissmässig unerhebliche und lässt sich sofort ordnen, wenn die Gesellschaft eine entsprechende Aenderung ihrer Satzungen in Aussicht nehmen will. Was die Kohlenfrage betrifft, so wird mit Recht darauf hingewiesen, dass sie auf das Erträgniss der Bahn selbst gar keinen Einfluss nimmt, sondern nur für den Fall der Verstaatlichung eine gewisse Bedeutung erlangen könnte. Von einer Beunruhigung der Aktionäre kann mithin bei dieser Sachlage nicht gut die Rede sein.

(Was den Kohlenbezug für Bahnbetriebszwecke betrifft, so ist die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in einer ähnlichen Lage wie die Buschtěhrader Bahn. Auch sie bezieht die Kohle für Lokomotivheizung usw. aus ihren eigenen Gruben. Mit Rücksicht auf den Antheil des Staates an dem Erträgnisse der Nordbahn ist es selbstverständlich nicht gleichgültig, zu welchen Preisen diese die Kohle in die Betriebsrechnung einstellt, denn je billiger die Kohle, desto grösser der Gewinn, an welchem der Staat theilnimmt. Die Staatsverwaltung hat denn auch sehr bald nach dem Inslebentreten der neuen Konzession diesem Gegenstande ihre Aufmerksamkeit zugewendet und wurde die Preisbestimmung für die aus den Nordbahngruben für Bahnbetriebszwecke bezogenen Kohle entsprechend geregelt.)

— Gemeinsame Schritte der Bahnen gegen die Gemeindeabgabenerhöhung in Wien. Im Dezember v. J. wurde vom Wiener Gemeinderathe der Beschluss gefasst, dass die Zuschläge zu den direkten Personalsteuern im laufenden Jahre in verschiedener Höhe und zwar mit 27 % von der Erwerbsteuer der Aktiengesellschaften, mit 21 % von der Grund- und Gebäudesteuer, von der Rentensteuer, Besoldungssteuer und der allgemeinen Erwerbsteuer I. und II. Klasse und mit 20 % von der letzteren Steuer III. und IV. Klasse bemessen werden sollen. Gegen diesen Beschluss haben die Eisenbahngesellschaften, welche in Wien ihren Sitz haben, in einer Denkschrift Stellung genommen, welche dem Statthalter von Niederösterreich überreicht wurde. Darin wird ausgeführt, dass diese vom Gemeinderathe beschlossene ungleiche Bemessung der Zuschläge im Widerspruche mit dem Gemeindestatut stehe. Es ist zu vermuthen, dass die Bahnen, wenn ihrem Ansuchen um Aufhebung des Gemeinderathsbeschlusses nicht stattgegeben wird, die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes in dieser Angelegenheit anrufen werden. Ein Einschreiten des Statthalters im Sinne dieser Denkschrift der Bahnen hätte die Wirkung, dass eine Aufhebung des Gemeinderathsbeschlusses für alle Aktiengesellschaften Geltung hätte, während eine Entscheidung der Angelegenheit durch den Verwaltungsgerichtshof nur für die beschwerdeführenden Bahnen gelten würde. Die Bedeutung der Steuererhöhung für die Bahnen in Wien — es werden selbstverständlich alle Aktiengesellschaften von dem Beschlusse der Gemeinde getroffen — ergibt sich aus folgenden Ziffern: Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn würden sich die Gemeindezuschläge zur Erwerbsteuer, wenn der Beschluss des Gemeinderathes zur Ausführung gelangt, um mehr als 100 000 Kr., bei der Südbahn um ungefähr 106 300 Kr., bei der Staatsbahngesellschaft um ungefähr 80 000 Kr. erhöhen.

— Eisenbahneröffnungen in Ungarn im Jahre 1899. Ende des Jahres 1899 betrug die Länge des ungarischen Eisenbahnnetzes 16 951 km.

Im Jahre 1900 wurden folgende Vizinalbahnlinien eröffnet:

die Strecken Verōcze-Katalena	36,9 km
und Misulinovacz-Katalena der Körös-Belovár-Barcser Lokalbahn,	11,3 „
die schmalspurige Lokalbahn Szatmár-Erdöd	25,2 „
die Strecke Kutti-Broczkó-Landesgrenze der ungarischen nordwestlichen Lokalbahn	6,9 „
die Lokalbahn Szigetvár-Kaposvár	53,5 „
die Strecke Czinkota-Kerepes der Budapester Lokalbahnen	9,7 „
die Strecke Margitta-Szilágy-Somló der Biharer Lokalbahn	45,9 „
zusammen	189,4 km

Ausser diesen Lokalbahnstrecken wurde die 11 km lange Linie der ungarischen Staatsbahnen Ersekujvár-Nagy-Surány eröffnet, so dass die Zunahme der Länge des ungarischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1900 sich insgesammt auf rund 200 km beläuft.

Durch die Eröffnung der Strecke Ersekujvár-Nagy-Surány ist eine der rührigsten Provinzstädte, Neutra, der Hauptstadt näher gebracht worden. Eine besondere Wichtigkeit wird diese kurze Linie erlangen, wenn einmal der Plan der unmittelbaren Verbindung Ersekujvárs mit Komorn zur Ausführung gelangt und damit der kürzeste Weg von Oberungarn in das Gebiet jenseits der Donau verwirklicht sein wird.

Von Bedeutung ist der neue Anschluss an die österreichischen Bahnen nächst Broczkó (Lundenburg), wodurch besonders die im Nordwesten gelegenen Eisenbahnstationen den mährischen Stationen näher gebracht wurden. Einen wichtigen Zuwachs haben die kroatisch-slavonischen Lokalbahnen erhalten, während das Netz der Lokalbahnen auf dem rechten Donauufer durch eine neue Linie vermehrt, nunmehr in noch grösserem Maassstabe als bisher zur Hebung des Verkehres beitragen wird.

Theils im Bau, theils erst konzessionirt, theils der Konzessionirung nahe sind die Lokalbahnen: Ruma-Klenak-Saveufer, Kaproncza-Novimarov-Varasd, Nyékládháza-Mezöcsáth, Vinkovce-Zupanje-Saveufer, Hont-Német-Selmeczbánya, Zombor-O Becse, Zsebely-Sipek, Oravicza-Nagy-Zsám, Gyula-Barakony, Esztergom-Párkány-Nána, Nyiregyháza-Sóstó, Nagy-Szt.-Miklós-Hódmezö-Vásárhely, Rozsnyó-Dernö, Kecskemét-Lajosmizse, Szepes-Béla-Zárgó-Landesgrenze, Bánhida-Pápa. Einige dieser Bahnen sollen für den elektrischen Betrieb eingerichtet werden. Ausserdem sind Projekte für Lokalbahnen in der Länge von mehr als 5 000 km in der Schwebe und wird die Erlassung des in Vorbereitung befindlichen neuen Gesetzes über die Vizinal- und Kleinbahnen für das Zustandekommen dieser Projekte ausschlaggebend sein.

— Führung der III. Klasse bei den Schnellzügen der ungarischen Staatsbahnen. Im Gegensatze zu den österreichischen Staatsbahnen, bei welchen eine grössere Zahl von Schnellzügen Wagen III. Klasse mitführt (die Benutzung der III. Klasse ist zumeist auf Entfernungen über 100 km beschränkt), verkehren auf den ungarischen Staatsbahnen Schnellzüge mit Wagen III. Klasse nur vereinzelt und zwar in den Strecken Sátoralja-Ujhely-Csap und Szabadka-Dalja-B. Brod. Mit 1. Mai d. J. soll die III. Klasse auch bei Schnellzügen der Linie Körösmezö-Marm. Sziget eingeführt werden.

— Plattenseeuferbahn. Gelegentlich der Berathung des Budgets des Handelsministeriums im ungarischen Abgeordnetenhause trat ein Abgeordneter mit grosser Wärme für den Ausbau der Plattenseeuferbahn am Weszprimer und Zalaer Ufer ein. Er schilderte eingehend, in welche Nothlage der Weinbau am Plattensee, dieser einzige Erwerbszweig der dortigen Bevölkerung, durch die Verheerungen der Reblaus gerathen sei. Eine Eisenbahn längs des Plattensees würde den Verkehr ausserordentlich beleben und auch zur Entwickelung der verschiedenen kleinen Badeorte am Zalaer Ufer höchst wirksam beitragen. Redner berechnete, dass ein angemessenes Erträgniss der Bahn im Personen- wie im Frachtenverkehr gesichert wäre und empfahl diesen Bahnbau der Aufmerksamkeit des Ministers.

— Einschränkung des Personenzugverkehres auf den ungarischen Staatsbahnen. Wie seiner Zeit mitgetheilt wurde (vergl. Nr. 2 S. 22 d. Ztg.), ist bei den ungarischen Staatsbahnen die Auflassung einzelner Personenzüge, deren Führung sich wegen ihrer ungenügenden Benutzung als verlustbringend erwies, in Aussicht genommen worden. Dieser beabsichtigten Maassnahme wurde in der Oeffentlichkeit eine weit grössere Bedeutung beigemessen als ihr gebührt. Thatsächlich war seitens der Direktion der ungarischen Staatsbahnen lediglich beantragt, auf neun Nebenbahnen 17 Lokalzüge, darunter Güterzüge mit Personenbeförderung, bei welchen die Ausnutzung eine sehr geringe war, während der Winterfahrplanperiode aufzulassen. Das ungarische Handelsministerium wies den Vorschlag mit Rücksicht auf die Unzukömmlichkeiten, welche mit Fahrplanänderungen während einer Fahrplanperiode verbunden sind, ab und beauftragte die ungarischen Staatsbahnen, auf die Frage gelegentlich der Erstellung des Sommerfahrplanes zurückzukommen. Eine Einschränkung des Personenzugverkehres auf den Hauptlinien ist nicht nur nicht in Betracht gezogen worden, vielmehr wird beabsichtigt, denselben in Zukunft noch weiter auszugestalten.

Uebrige europäische Länder.

— Streik auf der Pariser Stadtbahn. Nach einer Drahtnachricht des „W. T.-B." vom 29. v. Mts. haben alle Angestellten der Pariser Stadtbahn die Arbeit eingestellt. Der Zugverkehr ruht; die Bahnhöfe sind militärisch besetzt. Man hatte bis vor kurzem geglaubt, der Streik werde vermieden werden. In dieser Annahme theilte die „Nat.-Ztg." vor einigen Tagen nach dem „Figaro" mit, wie sehr die Nationalisten auf solche Ausstände zählen und dass eine „schöne wirthschaftliche Krise im Gefolge der Weltausstellung den der Republik feindlichen Elementen eine patriotische Freude bereiten würde". Auf den Vorschlag des Generalsekretärs des Syndikats der Eisenbahner, Guérard, wurde beschlossen, ein eigenes Syndikat zu gründen. „Dann erst," bemerkte Guérard, „werden Sie die Macht darstellen und in der Lage sein, andere Forderungen zu formuliren, die, wie Sie versichert sein dürfen, gehört werden." Trotz der Einwendungen, die erhoben wurden, erfolgte der Beschluss nach dem Vorschlage des Generalsekretärs. Hier zeigt sich von neuem, in welchem Maasse diese Elemente auf den sozialistischen Handelsminister Millerand zählen. Dass die unablässigen Streiks dem Ansturm der Gegenparteien gegen die republikanischen Einrichtungen in hohem Maasse Vorschub leisten, kann keinem Zweifel unterliegen. Es fehlte nur noch ein Streik der Eisenbahnarbeiter, um die Probe auf das Exempel zu machen. Eine vollständige Unterbrechung des öffentlichen Verkehres auf sozialistischer Grundlage würde den Nationalisten und Imperialisten die Segel

schwellen. Als unlängst die Hafenarbeiter von Marseille die Mobilmachung der für China bestimmten Streitkräfte durch ihren Ausstand gefährdeten, wiesen die gegnerischen Organe bereits auf dieses unpatriotische Verhalten hin. Der sozialistische Handelsminister Millerand wird jedenfalls gut daran thun, durch seinen Freund Jaurès abwiegeln zu lassen.

— Wem die **Umwandlung der Londoner Untergrundbahn auf elektrischen Betrieb** zuerkannt werden wird, steht noch offen. Wie wir den „Railway News“ entnehmen, ist das Angebot der Firma Ganz & Co. in Budapest um rund 4 000 000 *M.* niedriger, als die übrigen. Die englischen Sachverständigen Preece und Parker der genannten Eisenbahngesellschaft haben sich kürzlich nach Budapest begeben, um die Einzelheiten des der Firma Ganz & Co. durch Patent geschützten, für London vorgeschlagenen elektrischen Zugsystems in der Fabrik zu besichtigen. Auf der Rückreise beabsichtigen die Herren auch der Stadt Paris einen Besuch abzustatten, um die elektrische Einrichtung der neuen Stadtbahn zu studiren, die bereits nach dem Ganz'schen System zur Ausführung gelangt ist.

Fremde Welttheile.

— **Deutsche Kolonialbahnen.** Die dem Reichstag zugegangene Vorlage wegen der afrikanischen Eisenbahnen bildet der „Nat.-Ztg.“ zufolge eine Ergänzung zu den im Etat der Schutzgebiete enthaltenen Darlegungen über die ost- und südwestafrikanischen Bahnen; es sind die von Oberstleutnant Gerding aufgestellten Ertragsberechnungen. Auf die Berechnungen war schon im Etat Bezug genommen; sie sind jetzt gesondert veröffentlicht, nachdem das Reichseisenbahnamt die Veranschlagung der Verwaltungs- und Betriebskosten eingehend nachgeprüft hat. Für die erste Strecke der ostafrikanischen Centralbahn, Dar-es-Salaam-Mrogoro, wird eine Betriebseinnahme von 2 070 000 Mark, d. i. bei einer Ausgabe von 1 250 000 *M.* ein Ueberschuss von 820 000 *M.* oder 5,5 % der Anschlagssumme, berechnet. Die Bahn Swakopmund-Windhoek soll nach der Berechnung eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 3 %, d. i. einen jährlichen Ueberschuss von 410 000 *M.*, ergeben. In seiner Begründung der Berechnung betont Oberstleutnant Gerding nochmals, dass die Ansätze sehr vorsichtig gemacht und die wirthschaftlichen Aussichten, namentlich an der ostafrikanischen Centralbahn, insbesondere auch an den zuerst in Angriff zu nehmenden Strecken, in jeder Beziehung durchaus günstig seien.

— **Ueber den Zusammenschluss der amerikanischen Bahnsysteme** schreibt der Mitarbeiter des „Hamb. Korr.“ unterm 13. Januar d. J. aus Newyork: „Es hat allgemein überrascht, dass an demselben Tage, an dem der Jahresbericht der zwischenstaatlichen Handelskommission an die Oeffentlichkeit gelangte, die Verschmelzung einer Anzahl grosser Bahnsysteme zu einem grossen transkontinentalen System gemeldet wurde. Denn gerade das, was jetzt geschehen ist, wird in dem Bericht in Aussicht gestellt. Dass die Neigung der Zeit zur Zusammenschliessung grosser Interessen sich auch im Bahnwesen in verstärkem Grade geltend machen würde, liess sich erwarten, und der Bericht weist denn auch einfach auf die Thatsache hin, dass im vergangenen Jahre ohne viel Geräusch Bahnen mit einer Gleislänge von 25 314 englischen Meilen von anderen Bahnen verschluckt wurden und dass die unzweifelhaften grossen Vortheile, die sich aus solcher Zusammenschliessung für die Bahnen selbst ergeben, zu einem Weiterschreiten auf diesem Wege führen müssen. Die jetzt erfolgte Vereinigung der ‚Great Northern‘, ‚Northern Pacific‘, ‚Milwaukee and St. Paul Railroad‘ und der Eriebahnen hat die erste dieser in Aussicht gestellten Gruppen geschaffen, und andere werden folgen. Die neue Gestaltung hat ihre grossen Vortheile, die Uebelstände, die aus dem Wettbewerb entspringen, werden natürlich mit diesem Wettbewerb verschwinden, und die Bevorzugung einiger und die Benachtheiligung anderer mag aufhören. Mit dem Wegfallen des kostspieligen Wettbewerbs müssen auch die Betriebskosten verringert werden, und andere Ersparnisse liessen sich erzielen, was zu einer Ermässigung der Fahrpreise und Güterfrachten und zur Verbesserung des Dienstes führen könnte, wenn die Präsidenten und Direktoren der Eisenbahnen von der grossen Macht, die ihnen durch die Vereinigung zu theil wird, nicht ausschliesslich Gebrauch machen werden, um sich und ihre Hintermänner zu bereichern. Wenn die von der zwischenstaatlichen Handelskommission in Aussicht gestellte Zusammenschliessung der Bahnen zu grossen Gruppen vollzogen ist, werden drei oder vier, bestenfalls ein kleiner Kreis von Männern bestimmen können, wie hoch das Geschäft und der Verkehr des Landes von Ost nach West und umgekehrt besteuert werden soll. Sie werden nach Belieben Frachterhöhungen vornehmen können, die so geringfügig erscheinen, dass das grosse Publikum sie gar nicht beachtet und das Gesetz sie noch weniger sieht, die aber doch gross genug sind, um ihnen viele Millionen Dollars einzubringen. Sie werden thatsächlich machen können, was ihnen beliebt, und sie werden daher auch gewisse Interessen bevorzugen können, ebenso gut und besser als jetzt. Wer wollte einem Bahnsystem, das unter Rockefeller's Kontrole steht, nachweisen, dass es die Standard Oil Company bevortheilt? Die zwischenstaatliche Handelskommission fordert in richtiger Erkenntniss der Gefahr wieder ein Gesetz, das die Festsetzung der Frachtsätze in ihre Hände legt und ihr die Macht gibt, die Bahnen zur Annahme dieser Frachtsätze zu zwingen, und das scheint in der That das einzige verbleibende Schutzmittel, wenn der Wettbewerb ganz aufgehoben ist. Gegen die Zusammenschliessung der Bahnen ist nichts zu machen; sie liegt auf dem Wege der natürlichen Entwickelung.“

— **Die ersten Versuchsfahrten auf der Manhattan-Hochbahn in Newyork mit elektrisch angetriebenen Zügen** sind unlängst unternommen worden und haben den „Railway News“ zufolge so günstige Ergebnisse gehabt, dass auf die baldige Fertigstellung der Umwandlungsarbeiten auf der ganzen Linie nachdrücklichst hingearbeitet wird. Die Südstrecke ist bis auf wenige noch fehlende Schutzverriegelungen von der 23. bis zur 94. Strasse fertig gestellt; die Arbeiten auf der Nordstrecke sind in der gleichen Ausdehnung ganz vollendet, so dass auf dieser Strecke regelmässig Probefahrten unternommen werden konnten, deren Ergebnisse zur Aufstellung eines genauen Fahrplans für den späteren Vollbetrieb dienen sollen. Die Fahrgeschwindigkeit der elektrisch angetriebenen Züge wird auf 24 bis 26 km in der Stunde festgesetzt werden; die Wartezeit an jeder Station ist auf rund 14 Sekunden bemessen. Die Fahrgeschwindigkeit der bisherigen Dampfzüge betrug nur 17,5 km in der Stunde, so dass nach Inbetriebnahme der ganzen Strecke eine Fahrzeitersparniss von 9 Minuten erreicht werden wird. Bei den Versuchsfahrten erzielten die elektrisch angetriebenen Züge Geschwindigkeiten bis zu 56 km in der Stunde. Zwecks Vergleichung der beiden Betriebsarten in Bezug auf Anfahrgeschwindigkeit usw. wurden auf der Nordstrecke ein elektrisch betriebener und ein gewöhnlicher Dampfzug gleichzeitig abgelassen. Während die Maschine des Dampfzuges stampfend und mit starkem Geräusch sich in Bewegung setzte, begann im Gegensatz hierzu der elektrisch angetriebene Zug lautlos und stossfrei dahin zu gleiten. Wie zu erwarten, war der elektrisch angetriebene Zug dem Dampfzug bedeutend überlegen. Letzterer gebrauchte genau die doppelte Zeit zur Entfaltung seiner vollen Fahrgeschwindigkeit von 18 km, als ersterer, der mit 24 km Geschwindigkeit in der Stunde fuhr, und war der Vorsprung des elektrischen Zuges nicht unbedeutend. Die Umwandlungsarbeiten sollen mit grösstem Eifer gefördert werden, so dass der Betrieb auf der ganzen Strecke mit 40 Zügen möglichst bald aufgenommen werden kann.

Allgemeines.

— **Ueber die Bauarten und Ausstattungen der Eisenbahnpersonenwagen auf der Pariser Weltausstellung 1900** hielt am 22. Januar d. J. Eisenbahndirektor Schumacher (Potsdam) im Verein Deutscher Maschineningeniöre zu Berlin einen Vortrag. An der Hand zahlreicher Konstruktionszeichnungen führte er das reiche und vielgestaltige Material in systematischer Anordnung vor. Die Ausstellung stand, entsprechend dem im Laufe des letzten Jahrzehntes eingetretenen Umschwunge, im Zeichen des sogenannten D-Wagens. Eingehende Besprechung fand zunächst ein von der Firma van der Zypen & Chalier in Köln-Deutz ausgestellter vierachsiger Speisewagen und ein sechsachsiger Schlafwagen derselben Firma, ferner ein sechsachsiger Salonwagen der Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau, der Krankensalonwagen der Görlitzer Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial sowie die gleich den vorgenannten sich durch gediegene Ausstattung und sorgfältige Arbeitsausführung auszeichnenden Wagen der Eisenbahnwagenfabrik in Düsseldorf, von Herbrand in Köln und von Gebrüder Gastell in Mombach-Mainz. Oesterreich war durch drei Fabriken vertreten, unter denen besonders die Firma Ringhoffer in Smichow bei Prag durch eine Kollektivausstellung sich auszeichnete. Ungarn war durch eine Anzahl von Fabriken und die ungarische Staatsbahn vertreten; dieselben hatten verschiedene Wagengattungen ausgestellt, die für den gewöhnlichen Dienst bestimmt sind und in gleicher Ausführung vielfach benutzt werden. Die von zwei italienischen Wagenbauanstalten ausgestellten Wagen zeichneten sich zum Theil durch ihren ausserordentlichen Luxus aus. Der englische Eisenbahnwagenbau war nur durch einen Speisewagen I. Klasse für die London and North Western Railway-Company und durch einen Schlafwagen für die East Coass Expresslinie nach Schott-

land vertreten. Unter den russischen Wagen war von besonderem Interesse ein Cisternenwagen mit Plattform. Er ist von der Maschinenfabrik Kolomna, Gouvernement Moskau, gebaut und soll in der einen Richtung für den Transport von Naphta und bei der Rückfahrt für den Stückgutverkehr als offener Wagen mit niedrigen Ladewänden dienen. Der Wagen kann 900 Pud = 14 742 kg Oel oder eine gleiche Last auf der Plattform transportiren. Unter den von den französischen Fabriken ausgestellten Wagen erregte ein besonderes Interesse der sibirische Zug. Er war am Trocadero aufgestellt, und es wurde durch vor den Fenstern vorbeiziehende Wanderbider bei den Insassen die Vorstellung einer wirklichen Reise durch Sibirien erweckt, die noch dadurch verstärkt wurde, dass Angestellte der Internationalen Schlafwagengesellschaft die Stationen ausriefen. Der Zug ist mit allem für eine vieltägige Reise erforderlichen Luxus ausgestattet, u. a. auch mit einem Turnraum, in dem die Reisenden die durch das Stillsitzen ermatteten Glieder wieder neu beleben können. — Auch der deutsche Eisenbahnwagenbau hat in Paris bewiesen, dass er im internationalen Wettkampf eine der ersten Stellen einnimmt.

— Die grosse **Steigerung des Berliner Verkehres**, die für die Frage der Schaffung neuer Verkehrlinien von grosser Bedeutung ist, kommt in folgendem statistischen Nachweis, den wir der „Nat.-Ztg." entnehmen, deutlich zum Ausdruck. Gross-Berlin hatte 1895 2 130 000, 1896 (das Jahr der Gewerbeausstellung, deren besondere Verhältnisse sich in allen weiteren Daten geltend machen) 2 210 000, 1897 2 270 000, 1898 2 350 000, 1899 2 420 000, 1900 2 500 000 Einwohner. Danach betrug die Bevölkerungszunahme — wir geben überall runde Ziffern — 1896 3,8, 1897 2,7, 1898 3,5, 1899 3,0, 1900 3,4 %. Es wurden befördert durch die Ringbahn 1895 25 780 000, 1896 31 650 000, 1897 31 200 000, 1898 35 360 000, 1899 36 000 000 Personen (für 1900 liegen die Ziffern noch nicht vor), durch die Stadtbahn 1895 49 740 000, 1896 58 350 000, 1897 56 550 000, 1898 58 200 000, 1899 59 000 000 Personen, durch sämmtliche Berliner Strassenbahnen 1895 164 200 000, 1896 183 000 000, 1897 198 000 000, 1898 217 000 000, 1899 244 600 000 Personen, durch die Omnibus 1895 33 000 000, 1896 38 000 000, 1897 44 000 000, 1898 54 000 000, 1899 75 000 000 Personen. Man sieht, die Gewerbeausstellung hat nur bei der übersättigten Stadtbahn eine besondere Einwirkung geübt, alle anderen Verkehrsmittel haben im Jahre 1897 das Ausstellungsjahr, zum Theil erheblich, überholt. Es ergibt sich daraus folgendes Gesammtbild: 1895 273 000 000, 1896 311 000 000, 1897 329 750 000, 1898 364 560 000, 1899 414 600 000 beförderte Personen, d. i. eine prozentuale Steigerung in 1896 um 13,9 %, 1897 6 %, 1898 10,6 %, 1889 13,8 %. Lässt man aber die Stadt- und Ringbahn ausser Betracht, deren Leistungen kaum noch steigerungsfähig sind, so kommt man zu folgenden Ergebnissen: 1896 Steigerung um 12,6 %, 1897 + 9 %, 1898 + 17 %, 1899 + 18 %. Stellen wir diese drei Zahlenreihen zusammen, so ergibt sich

	1896	1897	1898	1899
Bevölkerungszunahme	3,8	2,7	3,5	3,0
Personenverkehr insgesammt .	13,9	6,0	10,6	13,8
auf Strassenbahn und Omnibus	12,6	9,0	17,0	18,0

Gerade der Umstand, dass die Stadtbahn an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist, zeigt, wie das Verkehrsbedürfniss sich weit über die vorhandenen Mittel hinaus angesammelt hat und wie es selbst auf minderwerthigen Verkehrsmitteln zur Befriedigung drängt. Sehen wir nunmehr zu, wie sich das Verkehrsbedürfniss entwickelt hat im Publikum selbst, d. h. wieviel Fahrten der Berliner im Jahre macht. Es kamen auf den Kopf der Bevölkerung:

	1895	1896	1897	1898	1899
bei der Ringbahn . . .	12,10	14,36	13,70	14,75	14,90
„ „ Stadtbahn . . .	23,40	26,40	24,90	24,80	24,40
„ den Omnibus . . .	15,50	17,20	19,40	23,00	30,90
„ allen Strassenbahnen	77,20	83,20	87,50	92,60	101,30
insgesammt	128,20	141,16	145,50	155,15	171,50

Das Verkehrsbedürfniss wächst also ausserordentlich von Jahr zu Jahr, so dass sich für die fünf Jahre 1895—1899 folgendes Gesammtbild ergibt. Die Steigerung der Bevölkerung, bezogen auf das Jahr 1895, betrug 1896 3,8 %, 1897 6,6 %, 1898 10 %, 1899 13,4 %, die Steigerung des gesammten öffentlichen Fuhrverkehrs 1896 13,9 %, 1897 20,8 %, 1898 33,5 %, 1899 52 %. In fünf Jahren stieg somit die Zahl der beförderten Personen um 52 %, die Zahl der Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung stieg von 128,20 auf 171,50, d. i. um 34 %, die Zahl der Berliner um 13,4 %. Es ergibt sich daraus, dass das Fahrbedürfniss noch einmal so stark wächst, wie die Einwohnerzahl. Der Verkehr wird also immer dichter und stärker. Deshalb müssen neue Mittel, die von den gegenwärtigen Wegen unabhängig sind, zu seiner Verfügung gestellt werden.

— **Ein Lokomotivmuseum.** Die Universität Purdue (Nordamerika) geht mit der Absicht um, ein Lokomotivmuseum zu begründen, da es wünschenswerth sei, von Lokomotiven, die sich durch Eigenart ihres Baues ausgezeichnet hätten, also gleichsam typisch seien, eine Probe für künftige Geschlechter aufzubewahren. Sie richtet deshalb an die amerikanischen Eisenbahngesellschaften die Aufforderung, von solchen typischen Lokomotiven, wenn sie ausser Dienst gestellt, durch Maschinen neuerer Bauart ersetzt seien, ein Exemplar dem neu zu gründenden Museum in Purdue einzuschicken, anstatt sie zum alten Eisen zu werfen. Selbstverständlich bleiben die Gesellschaften die Eigenthümer der Lokomotiven, für deren Schutz und Erhaltung in jeder Weise seitens der Universität gesorgt wird. Wünschenswerth sind natürlich nur solche Lokomotiven, die sich von den anderen Stücken der Sammlung in irgend einer Weise unterscheiden. Drei solcher Lokomotiven sind bereits der Universität zugesichert, und zwar zunächst eine vor 30 Jahren gebaute achträdrige amerikanische Lokomotive, welche zu der eigenartigen Klasse von Lokomotiven gehört, die zuerst den Eisenbahndienst auf den Pacificbahnen Amerikas versahen. Eine zweite Lokomotive gehört der sogenannten „Kameelhöcker"-Gattung an, und die dritte Lokomotive ist die englische, die unter dem Namen „James Tolman" auf der Weltausstellung von 1893 ausgestellt und sich im Betriebe der „Chicago, Milwaukee and St. Paul" befand. Die Lokomotiven werden vorläufig bis zur Herstellung eines eigenen Museumsgebäudes in einer Halle untergebracht werden. Die „Railroad Gazette", der wir diese Mittheilungen entnehmen, schliesst mit dem Bedauern, dass sich aus den allerersten Anfängen der Eisenbahnen viele Einzelheiten nicht mehr feststellen liessen, hofft aber, dass aus der zweiten Periode des Eisenbahnwesens noch manches der Vergessenheit entrissen und dem neuen Museum in Purdue einverleibt werden wird. Sie gibt hierbei noch den besonderen Rath, bei Aufstellung der „James Tolman" einen Zettel mit folgenden Worten anzuheften: „Zu betrachten als ein Beispiel von Dingen, wie man sie nicht machen soll."

Bücherschau.

— **Technische Thermodynamik** von Dr. Gustav Zeuner, königlich sächsischer Geheimer Rath und Professor a. D. Zweite Auflage. Zugleich vierte, vollständig neu bearbeitete Auflage der „Grundzüge der mechanischen Wärmetheorie". Erster Band. Fundamentalsätze der Thermodynamik. Lehre von den Gasen. Mit 65 in den Text gedruckten Holzschnitten. Leipzig. Verlag von Arthur Felix. 1900. Preis 13 ℳ.

Dieses Werk des rühmlichst bekannten Verfassers stellt eine Neubearbeitung der ersten — gleichzeitig der dritten der Grundzüge der mechanischen Wärmetheorie — dar, eines Buches, das zu den klassischen Veröffentlichungen auf dem Gebiete zählte. Die Untersuchungen und Erfindungen auf dem hier behandelten Gebiete häufen, ja überstürzen sich in der neuesten Zeit — man denke an Linde's Eismaschinen, den Dieselmotor u. a. Für den Schriftsteller erwächst dadurch eine reiche Arbeitslast, wenn er seine Werke mit der Zeit fortschreiten lassen will.

Die wesentlichen Aenderungen oder Erweiterungen gegenüber der ersten Auflage betreffen im vorliegenden ersten Bande, der die Lehre von den Gasen behandelt, die Untersuchungen über den Ausfluss der Gase durch Mündungen, die eine Erweiterung erfahren haben, indem, wie im Vorwort ausgeführt ist, an die Stelle der älteren Angaben die Ergebnisse gesetzt werden konnten, auf die ihn seine neueren Versuche im Jahre 1897 geführt haben, die mit grösseren, vollkommeneren Apparaten und unter Benutzung der Hilfsmittel ausgeführt sind, über die die heutige Technik verfügt. Die Versuche erstrecken sich zum ersten Male zugleich auch auf die strömende Bewegung der Luft in einer langen Leitung bei grossen Druckunterschieden. Der Abschnitt über Heiss- und Kaltluftmaschinen hat unwesentliche Aenderungen erlitten, dagegen ist das Kapitel über Feuerluftmaschinen theilweise umgearbeitet worden, in deren Bau in neuerer Zeit ausserordentliche Fortschritte gemacht worden sind.

Zur Orientirung ist zu bemerken, dass von den beiden Abschnitten des Buches: „Fundamentalsätze der Thermodynamik" und „Die Lehre von den Gasen" letzterer ausführliche Anwendungen in einem physikalischen und einem technischen Theil behandelt. Im letzteren findet sich die Theorie der Luftmaschinen — geschlossene und offene Heiss- und Kaltluftmaschinen — und die der Feuerluftmaschinen, unter welch letztere die Otto'sche Gasmaschine und der Dieselmotor fällt.

Das ausgezeichnete Buch bedarf einer weiteren Empfehlung nicht.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Bezeichnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. sind die Namen der Personenhaltestellen Kraubath und Herbersdorf der Linie Preding-Wieselsdorf-Stainz auf Kraubath bei Stainz und Neudorf bei Stainz abgeändert worden. Am gleichen Tage ist die an der bezeichneten Linie im Km. 8,506 gelegene neue Personenhaltestelle Herbersdorf zur Eröffnung gelangt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Oldenbrok ist mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. ab auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen, nordöstl. Linien.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Strecke				
Kolomea-Stefanowka	vom	13/1.	bis	22/1.
Luzan-Stefanowka .	„	14/1.	„	19/1.
Hadikfalva-Brodina .	„	14/1.	„	23/1.
Karlsberg-Putna . .	„	14/1.	„	23/1.
Nepolokoutz-Wiznitz	„	14/1.	„	24/1.
Berhometh-Mezybrody	„	16/1.	„	22/1.
Hliboka-Sereth . .	„	17/1.	„	19/1.
Karapczin-Berhometh	„	17/1.	„	19/1.
Hatna-Kimpolung .	„	17/1.	„	19/1.
Teresin-Iwanie puste	„	17/1.	„	22/1.
Biala - Czortkowska - Zaleszczyki	„	17/1.	„	19/1.
und				
Biala - Czortkowska - Zaleczczyki . . .	„	22/1.	„	24/1.

Die am 2. Januar aus gleicher Ursache auf den Kolomeaer Lokalbahnen eingetretene Verkehrsstörung wurde am 16. Januar l. J. behoben.

Wien, am 28. Januar 1901. (295)

2. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Für rohe, an Gipsmühlen bestimmte Gipssteine, die nachweisbar zu Düngegips verarbeitet werden, wird mit Wirkung vom 1. Februar 1901 im badisch-pfälzischen Güterverkehr unter gewissen Kontrolbestimmungen die 20 prozentige Ermässigung des Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation gewährt.

Karlsruhe, den 27. Januar 1901. (296)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Februar d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 der Nachtrag II, welcher Frachtsätze für Kohlen etc. in Einzelsendungen nach den Stationen Alt-Damm, Gollnow, Grabow a.O., Königsberg N.-M., Pasewalk, Stargard i. Pm., Torney, Zabelsdorf und Züllchow des Direktionsbezirks Stettin enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für 10 ₰ zu haben ist. (297)

Essen (Ruhr), den 26. Januar 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1900 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Zum vorbezeichneten Tarif tritt vom 1. Februar d. J. der Nachtrag V in Kraft, enthaltend Frachtsätze für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb im Verkehre von den Stationen Maizières der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Scharfenberg der westfälischen Landeseisenbahn. Gleichzeitig wird der am 15. d. Mts. zur Einführung gelangte Ausnahmefrachtsatz Eidelstedt - Vienenburg von 0,53 ℳ auf 0,51 ℳ ermässigt. Preis des Nachtrags 0,10 ℳ.

Essen, den 30. Januar 1901. (298)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.
Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.

Der Theil II A des Verbandstarifs, enthaltend deutsche Schnittsätze, tritt nicht am 1. März, sondern erst am 1. April d. J. in Kraft.

Strassburg, den 28. Januar 1901. (299)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 werden die Stationen Niederfinow und Oderberg-Bralitz des Direktionsbezirks Stettin als Empfangsstationen in den im Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif 9 S (Schiffsbaueisen nach Binnenstationen) aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 26. Januar 1901. (300)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-belgischer Gütertarif, Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Wychmael-Beverloo mit den Frachtsätzen der Station Moll in den Ausnahmetarif 12 für die Beförderung roher Kalisalze usw. aufgenommen.

Cöln, den 29. Januar 1901. (301)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.

Vom 15. März 1901 ab werden im obigen Verkehr neue Frachtsätze nach Stationen der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn eingeführt, wodurch die bisherigen Frachtsätze nach den Stationen Dobrau O/S., Klein-Strehlitz, Krobusch, Kujau, Lonschnik und Zülz um je 2 ₰ für 100 kg erhöht werden.

Die neue Tariftabelle ist bei den betreffenden Dienststellen unentgeltlich zu erhalten.

Kattowitz, den 25. Januar 1901. (302)
Königliche Eisenbahndirekton.

Am 1. Februar 1901 gelangt zum Tarife für den direkten Viehverkehr zwischen Stationen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der bayer. Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München anderseits vom 1. Juli 1899 der I. Nachtrag zur Einführung.

München, den 26. Januar 1901. (303)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 15. Februar l. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe bestimmte Hammerschlacken etc. von Hammerau nach oberschlesischen Hüttenstationen um 12 ₰ für 100 kg Gewicht ermässigt.

München, den 27. Januar 1901. (304)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Verkehr.

Zu dem Gütertarif, Heft II, III und IV für den Verkehr zwischen Frankreich

und Russland vom 1. September 1898 treten am 1. Februar d. J. die Nachträge Nr. 2 in Kraft. Sie enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen und können von unserer Drucksachenverwaltung käuflich bezogen werden.

Cöln, den 28. Januar 1901. (305)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Verbands-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. erhält das Waarenverzeichniss des Rohstofftarifes unter Ziffer 5 (Brennstoffe des Sp.-T. III), und zwar am Schlusse des Absatzes b folgenden Zusatz:

„Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte.“

Altona, den 26. Januar 1901. (306)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Am 1. Februar d. J. werden die Stationen Niederfinow und Oderberg-Bralitz in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen als Empfangsstation aufgenommen.

Breslau, den 28. Januar 1901. (307)

Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 16. Juli 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 kommt der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält hauptsächlich eine Neuauflage der Bestimmungen und Anstosssätze für den Verkehr mit bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, wodurch neben einigen geringen Frachterhöhungen insbesondere bei den Stationen der Isarthalbahn Frachtermässigungen eintreten, ferner Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs.

Soweit Frachterhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen eintreten, gelten dieselben vom 1. April 1901.

München, den 29. Januar 1901. (308)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Vom 1. Februar d. J. ab werden die Stationen Bornum-Dahlum, Braunschweig (Nordbhf.) und Braunschweig (Westbhf.) der braunschweigischen Landeseisenbahn als Versandstationen in die Ausnahmetarife 9 für Eisen und Stahl nach Küsten- und Binnenstationen, 9 S für Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flussschiffen nach binnenländischen Werften sowie in die Seehafenausnahmetarife E für Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehäfen und E 1 für Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flussschiffen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen.

Hannover, den 24. Januar 1901. (309)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

Binnengütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter lfd. Nr. 6 folgende Fassung:

„6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzsägespähne (Holzsägemehl).“

Die bisherigen lfd. Nr. 6 und 6 a sind daher zu streichen.

Stettin, den 20. Januar 1901. (310)

Direktion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Februar d. J. erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) im Tarifheft „Theil II“ am Schlusse des Abschnitts 5 b (Holzkohlen usw.) folgenden Zusatz:

„Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergleichen) hergestellte.“

Ferner wird die Station Schalke Süd des Bezirks Essen mit den Frachtsätzen der Station Gelsenkirchen in die Ausnahmetarife 9 (für Eisen der Sp.-T. I und II) und 9 a (für Eisen des Sp.-T. II) aufgenommen.

Cöln, den 29. Januar 1901. (311)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 5 (Brennstoffe des Spezialtarifs III) am Schlusse des Absatzes b den Zusatz:

„Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte“;

und der Absatz c derselben Ziffer folgende Fassung:

„Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle.“

Breslau, den 26. Januar 1901. (312)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Klassentarif Theil II, Heft 1 vom 1. Februar 1897.)

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1901 wird die Station Freiburg i. Br. der grossherzl. badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 23 für Talkstein, Talkerde etc. aufgenommen.

Nach oder von	Freiburg i. Br.
	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Station der k. k. österr. Staatsbahnen	
Mautern	2,26

München, den 27. Januar 1901. (313)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Güterverkehr, Theil II, Heft 1.

(Einbeziehung der Station Grevenbroich in den Ausnahmetarif Nr. 8 B [für Maschinen und Maschinentheile].)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 wird die Station Grevenbroich des Eisenbahndirektionsbezirkes Cöln in den Ausnahmetarif Nr. 8 B (für Maschinen und Maschinentheile) auf Seite 103 des obenbezeichneten Tarifes, Theil II, Heft 1 mit folgenden Schnittfrachtsätzen aufgenommen:

Schnitttafel B.

Bis zum Schnittpunkte von	I			II		
	a	b	c	a	b	c
	in Mengen					
	unter 5 000 kg	von 5 000 kg	von 10 000 kg	unter 5 000 kg	von 5 000 kg	von 10 000 kg
	in Pfennig für 100 kg					
Grevenbroich	351	281	234	295	253	211

Ferner ist im Kilometerzeiger auf Seite 144, B. westliche Schnitttafel, die Station Grevenbroich, Verwaltungsbezirk Cöln, mit der Entfernung von 1 038 km einzustellen.

Wien, am 24. Januar 1901. (313a)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Verdingung von denaturirtem Spiritus für den Direktionsbezirk Kattowitz.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von denaturirtem Spiritus“ sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Sonnabend, den 16. Februar 1901, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen liegen im Zimmer Nr. 2 des Empfangsgebäudes aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ portopflichtig bezogen werden. (Briefmarken werden nicht in Zahlung genommen.)

Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Kattowitz, den 28. Januar 1901. (314)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von A. 2 000 kg Hanf, 8 700 kg Bindfaden, 4 500 kg Plombenschnur, 12 750 m Zugleinen, 20 300 m Uhrgewichtsleinen, 4 500 m Bremsleinen, 175 Stück Schnürleinen, 66 000 m Lampendocht, 600 kg baumwollene Fadendochte, 12 000 Stück Harzfackeln, 3 600 000 Stück Plomben; B. 20 700 m Packleinwand,

45 000 kg Heede, 19 500 kg Putzlappen, 41 700 Stück Putztücher, 11 600 Stück Putzleder; C. 13 000 Stück gewöhnliche Piassavabesen, 3 000 Stück Weichenbesen, 80 000 Stück Reiserbesen und 3 500 kg Stuhlrohr für die königl. Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg i Pr., Halle a/S., Magdeburg und Stettin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 19. Februar 1901, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin, W. Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen zu A., B. und C. können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 0,50 M. baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 16. März 1901.

Berlin, den 31. Januar 1901. (315)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Betriebsinventarien an Haarbesen, Handfegern, Scheuerbürsten, Schrubbern, Kohlenkörben, Kohlenkasten und Kohlenlöffeln soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1 M. bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 15. Februar, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 2. März 1901.

Magdeburg, den 25. Januar 1901. (316)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Wir beabsichtigen, die Lieferung nachfolgenden Kleineisenzeugs auf dem Wege öffentlicher Ausschreibung zu vergeben:

1. 35 t Doppelwinkellaschen, N. P. mit 6 Löchern,
2. 65 t Unterlagsplatten für Mittelschwellen, N. P.,
3. 25 t Schwellenschrauben, unverzinkt, in Leinöl gekocht,
4. 20 t Schienennägel.

Die maassgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen postfreie Einsendung von 1,00 M. in Briefmarken der Deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau, Karlstrasse 8 hierselbst, bezogen werden.

Die Lieferung der Materialien hat je zur Hälfte am 1. April bezw. 1. Mai d. J. zu erfolgen.

Bezügliche Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Kleineisenzeug" sind verschlossen und portofrei bis zum 13. Februar d. J. an uns einzusenden.

Die Oeffnung der Angebote erfolgt am 14. Februar d. J., Vorm. 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Anbieter.

Der Zuschlag wird bis zum 24. Februar d. J. ertheilt werden.

Oldenburg, den 26. Januar 1901. (317)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Materialien und Ausstattungsgegenständen.

Zu vergeben ist die Lieferung von: 1. Bessemer-Federflachstahl, Kessel- und Blechnieten, 2. rohen Schlüsseln, eisernen Bettstellen, 3. Güterdecken, Leinwand, 4. Putzwolle, Dochten, Oelkissen, Filzstreifen für Stopfbüchsen, 5. Kokosmatten, Rosshaar, Waldwolle, Waldgras, Schwämmen, Blattgold, 6. verschiedene Posamenten, 7. Seilerwaaren, 8. verschiedenen Pinseln, 9. Bürstenbinderwaaren einschl. Piassavabesen, 10. Filz, Pappe, 11. Gummiringen, 12. Schiebeböcken, einfachen hölzernen Kohlenkästen, Feilenheften, hölzernen Dichtungsringen für Achsbüchsen, 13. Abschleifsteinen für Lackirer, Sand- und Schmirgelpapier, Schmirgelleinwand, 14. Rohrendkonen und Mittelstücken zur Dampfheizung aus Rothguss. Angebotsvordrucke, in denen auch die Angaben über die ausgeschriebenen Mengen und die besonderen Lieferungsvorschriften enthalten sind, sowie die allgemeinen Lieferungsbedingungen können gegen Einsendung von 25 ₰ für je 1 Stück Angebotsvordruck und 25 ₰ für je 1 Stück Bedingungen von unserem **Werkstättenbüreau in Dresden-A.**, Strehlenerstr. Nr. 1, bezogen werden. Der Lieferungsgegenstand ist genau zu bezeichnen. Die Zusendung der Bedingungen und Zeichnungen erfolgt auf Kosten des Bestellers. Die Lieferungsangebote sind spätestens **bis 15. Februar** an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen. Der Briefumschlag des Angebotes ist mit der Aufschrift: **Preisangebot Nr. . . .**, sowie mit dem Namen des Anbieters zu versehen. Das Oeffnen der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter **im vorderen Speisesaal (Nordhalle) des Personenhauptbahnhofes Dresden-A. am 16. Februar, Vormittags 10 Uhr.** Die Bewerber bleiben **bis 31. März 1901** an ihre Gebote gebunden.

Dresden, am 29. Januar 1901. (318)
Königl. Generaldirektion
der sächs. Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Lieferung der Platten für 2 Stück kupferne Lokomotiv-Feuerbüchsen soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen auf der Kanzlei des Unterzeichneten zur Einsicht auf oder können gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ für das Stück bezogen werden.

Die Angebote sind mit der Aufschrift „Lieferung von Feuerbüchsplatten" versehen längstens bis 20. Februar l. J., Vormittags $10^1/_2$ Uhr, an den Unterzeichneten einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, im Januar 1901. (319)
Der Maschineningenieur.

Verdingung
der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Rechnungsjahr 1901 für die königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Hannover, Münster i/W., und zwar:

A. 210 000 kg **Federstahl**, 13 000 Stück **Spiralfedern**,
B. 6000 Stück **Achslagerkasten**, 80 000 Stück **Stahlgussbremsklötze**,
C. 2 105 Stück **Zughaken**, 400 Stück **Zughakenführungen**, 14 545 Stück **Schrauben- und Sicherheitskuppelungen**, 2 680 Stück **Kuppelungsspindeln**, 1 923 Stück **Bufferkreuze**, 7 146 Stück **Bufferstangen**, 2 745 Stück **Zugstangenmuffen**,
D. 197 000 m **Siederöhren**.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 15. Februar 1901:
zu A. Vormittags 10 Uhr,
„ B. „ $10^1/_2$ „
„ C. „ 11 „
„ D. Mittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist für Federstahl und Spiralfedern bis 12. März 1901, für die übrigen Materialien bis 20. März 1901.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von:
80 ₰ für Gruppe A,
2 M. „ „ B,
70 ₰ „ „ C,
50 „ „ „ D

vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden.

Hannover, den 28. Januar 1901. (320)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Bedarf der für die Zeit vom 1. April 1901 bis 31. März 1902 erforderlichen Nusskohlen von circa 1 200 t, und zwar je 400 t nach Station Isenburg, Darmstadt und Friedrichsfeld lieferbar, soll durch öffentliche Verdingung vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen können bei dem Unterzeichneten dahier eingesehen und auf Verlangen gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Nusskohlen" bis zum 16. Februar l. J., Vormittags 11 Uhr, verschlossen und frankirt an den Unterzeichneten einzureichen.

Darmstadt, den 29. Januar 1901. (321)
Der Hauptmagazins-Verwalter
der Main-Neckar-Eisenbahn.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Der durch Bekanntmachung vom 17. d. Mts. auf den 8. Februar d. J. ausgeschriebene Verkauf von 3270 t unbrauchbaren Schienen, Schwellen usw. findet nicht statt.

Elberfeld, den 30. Januar 1901. (322)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von 59 alten Eisenbahnwagen.

Vollzogene Angebote hierüber sind an das Centralbüreau der königlichen Eisenbahndirektion hierselbst bis zum 16. Februar d. J., Vorm. 10 Uhr, einzusenden. Die Eröffnung der letzteren findet am vorbezeichneten Tage Vorm. $11^1/_2$ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten, sowie die Verkaufsbedingungen können in unserem technischen Büreau hierselbst, oberschlesischer Bahnhof, Zimmer 13, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 M. (in baar) bezogen werden.

Breslau, im Januar 1901. (323)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 11. 6. Februar 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 4 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Beschlüsse des Pariser Eisenbahnkongresses.

(Schluss aus Nr. 9.)

In Bezug auf die Frage XV (Reinigung des Lokomotivspeisewassers und Kesselsteinreinigungsmittel) beschränkte sich der Kongress darauf, die vorherige Reinigung des Lokomotivspeisewassers, dort wo dasselbe nicht vollständig rein sei, zu empfehlen, um hierdurch die Leistungsfähigkeit des Dampfkessels zu erhöhen und die Kosten des Auswaschens, der Reparatur sowie den Umfang der hierdurch verursachten Schäden zu verringern. Hinsichtlich der Mittel zur Entfernung des Kesselsteines stellte der Kongress fest, dass sie von untergeordneter Bedeutung und die vorherige Reinigung der Speisewasser vorzuziehen sei.

Was die Verwendung von Stahl und Eisen bei Lokomotiven und Wagen (Frage XVI) betrifft, so stellte der Kongress fest, dass Stahl in Amerika allgemein für Kessel und Feuerbüchsen verwendet werde. In anderen Ländern seien die Kessel beinahe stets, die Feuerbüchsen nur selten von Stahl. Die Dauerhaftigkeit der Stahlkessel sei im Vergleiche zu Eisenkesseln noch nicht genau festgestellt; es scheine aber, dass Stahlblech nicht weniger dauerhaft sei als Eisenblech.

Die Radreifen der Lokomotiven und Wagen seien heute durchweg aus Stahl. Die geraden Achsen seien beinahe ausschliesslich, die gekröpften Achsen immer aus Stahl. Namentlich Nickelstahl werde für die meisten Bestandtheile des Mechanismus der Lokomotiven verwendet. Gussstahl werde beim Bau von Lokomotiven und Wagen allgemein verwendet und ersetze vortheilhaft die gusseisernen und manche schmiedeeisernen Theile, unter anderem Räder sowie die aus Komposition gemachten Theile und auch Bronzetheile. Hinsichtlich der Fabrikations- und Uebernahmebedingungen bemerkte der Kongress, dass man in der Praxis keinerlei Mittel kenne, um verborgene Blasen zu entdecken. Der Kongress gab schliesslich dem Wunsche Ausdruck, dass die seitens der einzelnen Verwaltungen aufgestellten Bedingungen, welchen das Rohmaterial, wie auch die fertigen Theile entsprechen müssten, bis zur nächsten Kongresstagung einem vergleichendem Studium unterzogen werden mögen.

Bezüglich der kontinuirlichen Bremsen und Kuppelungen (Frage XVII) stellte der Kongress fest, dass die ersteren nur vereinzelt bei Stückgüterzügen angewendet werden, dass aber kein System bei langen Güterzügen allgemein anwendbar erscheine.

Was die Kuppelungen betrifft, so scheine es, dass das Reissen der Kuppelungsvorrichtungen bei durchgehenden Zugstangen mehr zu befürchten sei, als bei nicht durchgehender Kuppelung. Von vielen Verwaltungen werden den Mittelachsen der dreiachsigen Wagen ohne Unzukömmlichkeiten Bremsklötze beigegeben, um so viel als möglich das gebremste Gewicht der Züge zu vergrössern.

Bezüglich der selbstthätigen Kuppelungen hält der Kongress die Fortsetzung der Studien und Versuche für besonders erwünscht.

Zur Frage XVIII (Ladegewicht der Wagen) sprach sich der Kongress im allgemeinen für die Vergrösserung der Ladefähigkeit der Fahrzeuge mit dem Bemerken aus, dass die Frage, ob und in welchem Umfang diese Vergrösserung angezeigt erscheine, sich nur unter Rücksichtnahme auf die Betriebsverhältnisse jedes einzelnen Bahnnetzes entscheiden lasse.

Zur Frage XIX (elektrischer Betrieb) stellte der Kongress fest, dass die im elektrischen Betriebe erzielten Fortschritte dessen Einführung auf gewissen Eisenbahnlinien beim Zutreffen bestimmter technischer oder ökonomischer Voraussetzungen gestatten. Andererseits sei aber die Frage der Anwendung der Elektrizität für den Eisenbahnbetrieb noch nicht in einer Weise gelöst, welche allen Erfordernissen des Verkehrs entsprechen würde, insbesondere insofern es sich um Beförderung schwerer Züge mit grosser Fahrgeschwindigkeit und auf grosse Entfernungen handele.

Zur Frage XX (Automobilismus) bezeichnete es der Kongress als erwünscht, dass die Anwendung der Kraftwagen, welche bis jetzt eine sehr beschränkte war, sich mehr verbreite, damit man feststellen könne, welche Dienste diese leisten können, und zwar nicht nur auf Linien mit schwachem, sondern auch auf solchen mit starkem Verkehre. Es erscheine also wünschenswerth, dass die Verwaltungen die Versuche mit solchen Wagen fortsetzen. Der Kongress sprach zugleich den Wunsch aus, dass alle Vereinfachungen, welche geeignet erscheinen, die Anwendung der selbstfahrenden und selbstziehenden Kraftwagen zu erleichtern, in die bestehenden Dienstvorschriften aufgenommen werden.

Rücksichtlich der Frage XXI (Beleuchtung der Züge) wurde anerkannt, dass durch Vervollkommnung der Vorrichtungen zur Oel- und Petroleumbeleuchtung und durch Vermehrung der Zahl der Lampen in den Wagenabtheilen die Beleuchtung der Wagen wesentlich verbessert worden sei. Die Gasbeleuchtung habe in allen Ländern eine bedeutende Verbreitung gefunden; sie biete auch grosse Vortheile hinsichtlich der Bedienung, durch die Leichtigkeit und Schnelligkeit, mit welcher die Kessel sich füllen lassen, wenn die erforderlichen ständigen Einrichtungswerke von entsprechend grossem Umfang vorhanden seien. Durch Zugabe von 25 % Acetylen werde die Leuchtkraft des Gases wesentlich vergrössert. Die elektrische Beleuchtung mit Akkumulatoren und mit durch die Achsen der Fahrzeuge angetriebenen Dynamomaschinen gewinne gleichfalls vermöge ihrer Vorzüge an Verbreitung.

Zur Frage XXII (Behandlung der Stückgüter und Beförderung der letzteren) sprach sich der Kongress wie folgt aus: Die zur Behandlung der Stückgüter von verhältnissmässig geringem Gewichte verwendeten Einrichtungen beschränken sich gegenwärtig fast ausschliesslich auf die Verwendung von vergitterten Karren, von Körben, Packtüchern, Säcken u. dergl., welche durch menschliche Kraft bewegt werden. Mechanische Kraft sowie die Schwerkraft finden nur in wenigen Bahnhöfen dann Anwendung, wenn zufolge der Bauart der letzteren die Frachtstücke nach auf- oder abwärts geschafft werden müssen. Der Kongress erachtet es für erspriesslich, die Frage betreffs der Fortschaffung der Frachtstücke innerhalb der Bahnhöfe durch mechanische Kraft, wie solche gegenwärtig im neuen Bahnhofe „Paris-Orsay" der Orléansbahn Anwendung findet und demnächst auf den Linien dieser Bahn sowie auf jenen der französischen Südbahn Anwendung finden wird, auf die Tagesordnung eines nächsten Kongresses zu setzen.

Das beste Mittel, die Beförderung von Stückgütern insbesondere nach der Richtung zu erleichtern, dass Umladungen während des Transportes vermieden werden und eine ungenügende Ausnutzung der Wagen hintangehalten wird, sei eine zweckentsprechende Verladung dieser kleinen Stücke; sie könne in eigens hierzu bestimmten Wagen oder mit Zuhilfenahme besonderer Verpackungsvorrichtungen (Emballagen) erfolgen.

Anlangend die Verpackungsvorrichtungen, deren Verwendung die Beförderung landwirthschaftlicher Produkte nach grossen Städten und Märkten fördern sollen, dürfte die Verwendung einer bestimmten, von der Eisenbahn gelieferten Gattung im allgemeinen kein unbedingtes Erforderniss sein.

In Bezug auf die Frage XXIII (direkte, auf grossen Entfernungen verkehrende Güterzüge) anerkannte der Kongress, dass sich unter bestimmter Voraussetzung die Einrichtung direkter Güterzüge empfehle, welche über die Strecken mehrerer Verwaltungen oder über verschiedenen Staatsgebieten angehörige Eisenbahnstrecken verkehren. Zufolge Mangels praktischer Erfahrungen und angesichts der Versuche, die von einzelnen Verwaltungen noch gemacht werden, vertagte jedoch der Kongress die endgültige Schlussfassung über diese Frage bis zur nächsten Sitzung.

Zur Frage XXIV (Verwendung von Stellwerken in Stationen, für welche die Stellwerke nach System Saxby, Vignier usw. wegen ihrer zu hohen Kosten nicht angewendet werden können) wurde folgender Beschluss gefasst: Die gegenwärtigen Betriebsverhältnisse bringen es mit sich, dass auch in kleineren Stationen und Haltestellen sowie in minder wichtigen Abzweigpunkten, wo Stellwerke bisher nicht bestanden haben, solche eingeführt werden, und besteht sonach bei den Verwaltungen ein Bedürfniss nach einer billigen, diesen Zwecken angepassten Stellwerksgattung (z. B. Boure'sche Schlösser).

Zur Frage XXV (selbstthätige Blockeinrichtungen) sprach sich der Kongress wie folgt aus: „Zwei von einander verschiedene Systeme stehen in Verwendung; das eine besteht in der Anwendung einzelner Streckenkontakte und bewirkt durch dieselben entweder nur die Anzeige der Zugannäherung oder die Frei- und die Haltstellung der Signale oder die Entblockung der Strecke oder die Ausführung aller dieser Verrichtungen zusammen; das Wesen des anderen Systems liegt in der Isolirung der Strecke zwecks vollständiger Durchführung aller obiger Funktionen der Blockeinrichtung mit oder ohne Beihilfe von Wärtern. — Der Kongress, der die Vorzüge von solchen Kontakten anerkennt, welche die einzelnen Blockwächter an der Freigabe eines Blockabschnittes hindern, bevor ein Zug diesen Abschnitt auch thatsächlich verlassen hat, hält die Erreichung nachstehender Forderungen für wünschenswerth:

I. Die Entblockung soll nicht früher möglich sein, als bis das letzte Fahrzeug eines Zuges den Blockabschnitt verlassen hat. II. Die Entblockung soll ausgeschlossen sein, bevor nicht der letzte der nach und nach in den Blockabschnitt eingelassenen Züge ihn verlassen hat, d. h. mit Zuhilfenahme des festen Kontaktes soll es unmöglich gemacht sein, die Deckung eines Zuges zu unterlassen. III. In den Stationen, wie auch bei Abzweigungen sollen die Verwendung sowie insbesondere die Orte, an welchen solche Kontakte angebracht werden, mit den Bedürfnissen des Dienstes in Einklang stehen, so zwar, dass ohne Verwendung eines verwickelten Systems von Schlössern oder anderer die Sicherheit beeinflussender Vorrichtungen weder die Abwickelung des Dienstes, noch die ökonomische Seite des Blocksystems in nachtheiliger Weise beeinflusst wird. IV. Die selbstthätige Einwirkung der Züge auf die Kontakte soll auf eingleisigen Strecken sich entsprechend der Fahrtrichtung äussern. V. Der Verkehr von Menschen oder Bahnwagen darf auf die Blockeinrichtungen insbesondere im Hinblicke auf die Entblockung einer Strecke keinen Einfluss nehmen.

Anlangend das völlig selbstthätige Blocksystem, welches menschliche Beihilfe entbehrlich machen soll, anerkennt der Kongress die theoretischen Vortheile, welche die völlige Isolirung der Strecke in Hinsicht auf die vorstehend niedergelegten Wünsche darbietet. Der Kongress hält es aber auch für verfrüht, im Gegenstande ein endgültiges Urtheil zu fällen, bevor die von europäischen Bahnen auf deren Hauptlinien begonnenen und fortzusetzenden Versuche abgeschlossen sind; andererseits erscheint es aber auch erforderlich, den Einfluss zu kennen, welchen die Isolirung des Gleises auf die Dauerhaftigkeit des Oberbaues auf die Gleiseerhaltung, auf die Möglichkeit einer raschen Auswechselung der Gleise usw. usw. ausübt.

Zur Frage XXVI (Verwendung von Schallsignalen zwecks Wiederholung von sichtbaren Signalen in Tunneln und bei Eintritt von Nebelwetter) erachtet es der Kongress für schwierig, einheitliche Regeln für solche Bahnen aufzustellen, für welche rücksichtlich des Eintretens von Nebel gänzlich verschiedene klimatische Verhältnisse maassgebend sind und auf welchen ganz verschiedene

Signalisirungssysteme Anwendung finden. Insbesondere hält der Kongress bei unbeweglichen Signalen, welche zur Deckung unvorhergesehener Hindernisse dienen, deren Unterstützung durch Knallsignale für vortheilhaft, ohne Rücksicht darauf, ob die Fernsicht klar oder durch Nebel getrübt ist. Es erscheint dem Kongress wünschenswerth, dass jene festen Signale, deren Ueberfahrung zulässig ist, im Falle Eintretens von Nebel auf Linien mit dichtem Verkehre durch Schallsignale unterstützt werden, sofern die Entfernung dieser Signale von jenem Punkte, welchen sie schützen sollen, nicht an und für sich bereits einen Schutz bildet. Für unbedingte Haltsignale empfiehlt sich ebenfalls deren Sicherung durch Knallsignale im Falle Eintretens von Nebel, sofern sie nicht schon vorher durch feststehende Signale, deren Ueberfahrung zulässig ist, angezeigt werden. Der Kongress stellt weiter fest, dass man durch Anbringung von Schallsignalvorrichtungen auf der Maschine, welche nur von den feststehenden Haltsignalen in Thätigkeit gesetzt werden, den gleichen Zweck wie mit Knallsignalen erreichen könne. Die Versuche sind jedoch nirgends so weit gediehen, dass man gegenwärtig dem einen oder anderen Systeme den Vorzug einräumen könnte. Der Kongress gab zugleich dem Wunsche Ausdruck, es möge die Wirksamkeit der Knallsignale durch eine hinreichende Stärke des Knalls gesichert und insbesondere durch Verwendung entsprechender Klammern erhöht werden.

Zur Frage XXVII (Verwendung des Telephons) äusserte sich der Kongress wie folgt: Die Sicherheit, welche die Anwendung des Telephons für Meldungen rücksichtlich des Zugverkehres darbietet, lässt sich bei Beobachtung gewisser ganz geringfügiger Vorsichtsmaassregeln bei Abgabe und Registrirung der Gespräche mit der vom Telegraphen gewährten Sicherheit ganz gut in Vergleich ziehen.

Was die Frage XXVIII (Sicherheitsvorkehrungen zur Hintanhaltung von Zusammenstössen mit entlaufenen Wagen) betrifft, so gelangte der Kongress zu folgenden Schlüssen: 1. Der Bremsschuh eignet sich vortrefflich zum Aufhalten der Wagen beim Verschieben durch Abrollen der Wagen. Die Verwendung von Gleisbremsen erscheint vortheilhaft; sie gestatten, den vom Bremsschuh zurückzulegenden Weg zu beschränken. 2. Um das Entlaufen von Wagen zu verhindern, werden Bremsknüppel, Sperrschlösser, Bremsschuhe, Bufferwehren, Sicherheits- und Sandgleise sowie Entgleisungsweichen verwendet. Die Entscheidung darüber, welche von diesen Vorrichtungen im einzelnen Falle am zweckmässigsten zu verwenden ist, hängt von der Beschaffenheit des Falles ab. 3. Entlaufene Wagen können durch Streuen von Erde, Schotter und Sand auf den Schienen oder auch mittelst der Bremsschuhe in zweckmässiger Weise aufgehalten werden. Sandgleise und hydraulische Prellböcke leisten ebenfalls gute Dienste.

Die Frage XXIX (Zugrangirung mittelst Rollenlassen der Wagen) wurde von der Tagesordnung abgesetzt.

Zur Frage XXX (Wagenvertheilung) wurde zunächst festgestellt, dass hier zwei verschiedene Systeme in Anwendung kommen. Das Wesen des einen besteht darin, dass jeder einzelnen Station die erforderlichen Wagen auf Anforderung bei einem besonderen Amt (Centralwagenamt) zugewiesen werden. Wo das zweite System in Verwendung ist, sind die Stationen von vornherein beauftragt, die entladenen Wagen nach einer bestimmten Verkehrsrichtung zu senden; aus der Zahl leer laufender Wagen deckt jede Station ihren fallweisen Bedarf.

Nach Erwägung der Vor- und Nachtheile eines jeden dieser beiden Systeme gelangte der Kongress zu der Schlussfolgerung, dass es sich empfehle, diese beiden Methoden unter Berücksichtigung der Gestaltung des Bahnnetzes, der Grösse des Fahrparkes zweckentsprechend zu verbinden.

Die Frage XXXI (Buchhaltung) wurde ebenfalls von der Tagesordnung abgesetzt.

Zur Frage XXXII (Clearinghäuser und Abrechnungsbüros) wurden folgende Beschlüsse gefasst: 1. Der Rechnungsdienst der Stationen muss so praktisch und einfach als möglich sein, damit die Kontrole und die Abrechnungsstellen nur mit den wichtigsten Dingen beschäftigt werden. 2. Empfehlenswerth ist das englische Verfahren, welches darin besteht, die allgemeine Abrechnung und Ausgleichung in zwei Theile zu zerlegen, die Prüfung und Abrechnung des kleinen Verkehres (Kleinzeuges) zu trennen und dafür eine ganz einfache Art der Verrechnung und Einnahmetheilung einzuführen. 3. Es ist vortheilhaft, um mehrfache und verwickelte Umrechnungen zu vermeiden, sobald als möglich eine einzige Rechnungswährung einzuführen. 4. Der Ausgleich der gegenseitigen Saldi kann mit Vortheil einer Handelsbank oder, wenn es die Umstände gestatten, einem Privatbankier anvertraut werden, wodurch eine nochmalige Aufrechnung erfolgt und jeder Geldausgleich vermieden wird. 5. Die Zahl der internationalen Abrechnungsbüros soll möglichst vermindert werden. 6. Die Frage der Verrechnung soll auf die Tagesordnung des nächsten Kongresses gestellt werden.

Zur Frage XXXIII (Sammelladungsdienst) bezeichnete es der Kongress als wünschenswerth, die Eisenbahntarife so einzurichten, dass ein durch dritte Personen vermittelter Gütersammeldienst nicht begünstigt werde.

Zur Frage XXXIV (Berufsmässige Ausbildung des Personals. Bedingungen der Aufnahme und Beförderung der Bediensteten) stellte der Kongress folgendes fest: 1. Aufnahmebedingungen. Zwei einander entgegengesetzte Strömungen machen sich bei den Eisenbahnverwaltungen der verschiedenen Länder bemerkbar. Die eine, welche man ganz besonders in Oesterreich, in Ungarn, der Schweiz und in einem gewissen Maasse auch in Russland findet, geht dahin, von den Anwärtern für höhere Posten das Abgangszeugniss über die an einer technischen Hochschule oder Universität zurückgelegten Studien, und von den Anwärtern für den mittleren Beamtendienst Vollendung der Studien an einer Eisenbahnfachschule zu fordern. Nach dem anderen Systeme, welches hauptsächlich in England, Belgien, Frankreich, Spanien und Italien in Anwendung steht, verlangt man von den Anwärtern eine allgemeine Vorbildung, entsprechend der anfänglichen Stellung, welche sie bei der Eisenbahn einnehmen sollen, und erfolgt die berufsmässige Ausbildung der Beamten im Dienste selbst, indem man sie die verschiedenen Stufen der niederen Posten durchmachen lässt.

Schliesslich besteht noch ein gemischtes System, wobei man zwar denen, die nach Besuch von technischen Schulen die Prüfung abgelegt haben, den Vorzug bei der Aufnahme gibt, doch aber Beamten ohne Rücksicht auf ihren Bildungsgang, welche rücksichtlich des von ihnen bekleideten Postens besondere Fähigkeiten an den Tag legen, besondere Berücksichtigung zu theil werden lässt.

Der Kongress anerkennt, dass die Eisenbahnverwaltungen fast aller Länder sich bemühen, die allgemeine wie auch die fachliche Bildungsstufe ihrer Beamten zu heben, indem sie die Errichtung von technischen und Fachschulen theils unterstützen, theils selbst in die Hand nehmen und die Kenntnisse sowie die Erfahrung der älteren Beamten bei der Ausbildung des Nachwuchses verwerthen. Im übrigen vertritt der Kongress die Ansicht, dass die Eisenbahnverwaltungen fortfahren mögen, bei Aufnahmen von Beamten jene Bewerber zu berücksichtigen, welche hierzu durch ihre körperliche Eignung, ihre Ausbildung, ihre Umsicht und ihr Vorleben die grösste Gewähr bieten, und dass für Dienstposten, welche auf die Verkehrssicherheit Einfluss haben, und mit welchen insbesondere die Aufgabe verbunden ist, selbständige Verfügungen treffen zu müssen, nur praktisch geschulte Beamten zu verwenden sind.

Unbeschadet des Werthes, welcher den höheren Schulen als Pflanzschulen zukommt, soll den auf ihnen Ausgebildeten nicht das Privileg eingeräumt werden, von der praktischen Schulung im Dienste befreit zu sein; es soll ihnen kein irgend

wie geartetes ausschliessliches Vorrecht eingeräumt werden. 2. Beförderung der Bediensteten. Bei Gehaltsaufrückungen soll man dem Dienstalter immerhin einen Einfluss zugestehen. Wo es sich aber um eine mit einer Aenderung der Dienstobliegenheiten verbundene Beförderung handelt, müssen dagegen unter den Bediensteten jene ausgewählt werden, welche sich vermöge ihrer Kenntnisse sowie zufolge ihrer sonstigen Eigenschaften hierzu am besten eignen.

Anlangend die Frage XXXV (Konsumvereine und ähnliche Einrichtungen) stellt der Kongress fest, dass zufolge der seitens der betheiligten Verwaltungen erhaltenen Mittheilungen die bei den Eisenbahnen bestehenden wirthschaftlichen Einrichtungen ausschliesslich den Zweck haben, die Lebensverhältnisse des Personals zu verbessern. Der Kongress stellt weiter fest, dass die meisten Bahnverwaltungen (belgische Staatsbahnen und finnländische Staatsbahnen ausgenommen) in verschiedenster Weise solche vom Personal auf Wechselseitigkeit gegründete Konsumvereine unterstützen, da die Verwaltungen hierbei von der Anschauung ausgehen, dass solche zur Verbesserung der Lage des Personals am geeignetsten erscheinen, ohne gleichzeitig ungerechtfertigtes Misstrauen seitens des letzteren wachzurufen.

Die Konsumvereine und die sonstigen ähnlichen Einrichtungen können, sei es zum Selbstkostenpreise, sei es zum Marktpreise, verkaufen und in letzterem Falle an die Betheiligten den Ueberschuss mit Jahresschluss vertheilen. Dieses letztere System empfiehlt sich ganz besonders, um beim Personal die Sparsamkeit zu entwickeln.

Besonderes Interesse verdienen die Berathungen zur Frage XXXVI (Erleichterungen bei der Zollrevision). Der Kongress stellte folgende Schlussfolgerungen auf: 1. Hinsichtlich des Personenverkehrs. Der Kongress schliesst sich den Wünschen des in Paris in der Zeit vom 30. Juli bis 4. August 1900 abgehaltenen internationalen Zollkongresses an, welche folgenden Wortlaut haben: a) Die für die Grenzzollbehandlung an der Grenze erforderliche Zeit ist möglichst abzukürzen. b) Das Handgepäck ist in den Durchgangswagen der internationalen Züge zu untersuchen. c) Die Zollgebühren für jene zollpflichtigen Gegenstände, welche die Reisenden gewöhnlich mit sich nehmen, sind kundzumachen. d) Das Gepäck ist womöglich vor der Abfahrt zu untersuchen und sind zu diesem Zwecke wenigstens in den wichtigsten Knotenpunkten des Reiseverkehrs ausländische Zollämter zu errichten.

Es ist unzweifelhaft, dass das System der Zollbehandlung vor der Abfahrt mittelst zu diesem Zwecke eingerichteter ausländischer Zollämter, dort, wo es durchführbar ist und die Verkehrsverhältnisse es rechtfertigen, die beste Lösung der Frage bildet. So lange dieses System nicht ins Leben tritt, ist besonders die Schaffung von inländischen Zollämtern in den Ankunftsstationen zu empfehlen, welche es ermöglichen, dass das in plombirten Gepäckwagen, Wagenabtheilen oder Verpackungen ankommende Gepäck beim Uebergang in den Grenzstationen nicht untersucht wird, wodurch sich eine Kürzung des Zugaufenthaltes in diesen Stationen erzielen lässt. Rücksichtlich des Gepäcks, welches, aus was für Gründen immer, auf die obenbezeichnete Art nicht abgefertigt werden kann, ist die Untersuchung thunlichst während der Fahrt durchzuführen. Die Untersuchung des Handgepäcks im Wagen ist nicht auf Durchgangswagen zu beschränken. 2. Was den Güterverkehr anbelangt, so ist es gleichfalls höchst erwünscht, die Zahl der inländischen Zollämter zu vermehren, um so oft als nur möglich von der Untersuchung an der Grenze Umgang nehmen zu können. Andererseits ist es sowohl im Interesse des Publikums, wie auch für die gute Ausnutzung der Eisenbahnfahrzeuge unentbehrlich, dass der Zolldienst, anstatt sich, wie es heute der Fall ist, auf eng begrenzte Dienststunden zu beschränken, dem Bedürfnisse des internationalen Verkehres angepasst werde und dass die Zollamtshandlung nöthigenfalls zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen vorgenommen werde. Es versteht sich, dass die Eisenbahnverwaltungen ihrerseits die nöthigen Vorkehrungen, besonders in Bezug auf Beleuchtung, treffen müssen, damit die Zollamtshandlungen mit Sicherheit und Schnelligkeit durchgeführt werden können. Gelegentlich der Behandlung dieser Frage wurde die Aufmerksamkeit des Kongresses ausserdem auf die Strafen gelenkt, welchen in einigen Ländern die Eisenbahnorgane im Falle einer falschen Deklaration unterliegen, selbst wenn letztere auf unzulängliche oder ungenaue Angaben des Absenders zurückzuführen ist. Es wäre wünschenswerth, dass die Eisenbahnorgane in diesen Fällen berechtigt wären, so wie dies ihnen in anderen Ländern, u. a. in der Schweiz, gestattet ist, die Deklaration während der Zollrevision richtigzustellen.

Zur Frage XXXVII (Einfluss der Kleinbahnen auf den Volkswohlstand) weist der Kongress namentlich auf Grund der Erfahrungen in Belgien und den Niederlanden auf den fördernden Einfluss hin, welchen die Kleinbahnen auf das Gedeihen des Volkswohlstandes in den erwähnten, infolge dichter Bevölkerung besondere Verhältnisse aufweisenden Gegenden üben, und empfiehlt, zwecks weiterer Klarstellung die Frage auf die Tagesordnung des nächsten Kongresses zu setzen.

Zur Frage XXXVIII (Mittel zur Förderung des Kleinbahnwesens) betonte der Kongress die Nützlichkeit folgender Maassregeln: Vereinfachung der mit der Erlangung der Konzession und mit der Enteignung verbundenen Förmlichkeiten; Aufnahme von Bestimmungen in die Gesetzgebung jener Länder, in welchen sie noch nicht bestehen, welche es ermöglichen: 1. die Werthsteigerung zu berücksichtigen, welche bei einem Grundstück, dessen Theil enteignet wurde, durch den Bau der Eisenbahn eintritt; 2. die Kosten des Verfahrens über Entschädigungsansprüche, welche als zu weit gehend anerkannt werden, gerecht zu vertheilen. Ferner kostenfreie Benutzung der bestehenden Strassen und Wege, soweit die Anlage derselben es gestattet; Uebersetzung der gekreuzten fahrbaren Wege in Schienenhöhe; Aufhebung der Abschliessungen, der Wegeschranken bei Wegeübergängen und der Ueberwachung; ausgedehnte Anwendung grosser Steigungen und kleiner Krümmungshalbmesser; möglichst einfache Stationsgebäude; Wegfall von Vorsichtsmaassregeln, von welchen man auf Linien mit schwachem Verkehr, ohne Gefährdung des Verkehres, Umgang nehmen kann, wie Signale, Reservemaschinen usw.; Verwendung von Fernsprechern anstatt des Telegraphen; Vereinfachung des Stationsdienstes derart, dass er einem einzelnen Bediensteten, einer Frau oder sogar einem Geschäftsmann, dessen Geschäft in der Nähe des Haltepunktes liegt, übertragen werden kann.

Bezüglich der unmittelbaren Förderung des Baues von Kleinbahnen macht der Kongress auf die ausgiebige Hilfe aufmerksam, welche dem Bau von Nebenbahnen zu theil werden kann, ohne dass die damit verbundenen materiellen Opfer eine beträchtliche Höhe erreichen: 1. von den interessirten Gemeinden, indem diese die Kosten des Grunderwerbes, über einen bestimmten Betrag hinaus, auf sich nehmen und die bezüglichen Verhandlungen mit den Eigenthümern selbst führen oder erleichtern; 2. von den bestehenden Bahnen, indem sie die Kosten der Einmündung neuer Linien in ihre Stationen ganz oder zum Theil übernehmen oder verhältnissmässige Entlohnungen für den durch diese Linien zugeführten Verkehr gewähren und Vereinbarungen abschliessen, welche Gewähr gegen jeden Wettbewerb bieten.

Was die unmittelbare finanzielle Förderung durch den Staat betrifft, so wünscht der Kongress, nachdem über die Frage nur bezüglich Grossbritanniens ein Bericht vorliegt, dass die Frage auch in den anderen Ländern — namentlich in Belgien, über dessen Kleinbahnverhältnisse schon interessante Mittheilungen bei den früheren Tagungen vorgelegen haben — studirt und das Ergebniss bei der nächsten Tagung mitgetheilt werden möge.

Zur Frage XXXIX (Kreuzungen zwischen Haupt- und Kleinbahnen) sprach der Kongress die Ansicht aus, dass auf Linien mit starkem Verkehre Kreuzungen in Schienenhöhe sowohl mit Rücksicht auf die damit verbundenen Gefahren, als auch im Hinblick auf die Erhaltungs-, Erneuerungs- und Bewachungskosten soweit als möglich zu vermeiden seien.

Auf Linien mit schwachem Verkehre können solche Kreuzungen zugelassen werden, und sollen zur Behebung der mit solchen Bahnkreuzungen verbundenen Unzukömmlichkeiten besondere technische Vorkehrungen platzgreifen.

Zur Frage XL (Zufuhr landwirthschaftlicher Erzeugnisse zu den Stationen der Hauptbahnen) empfahl der Kongress, diese Zufuhr mit Hilfe von Transportmitteln, welche die derzeit in Verwendung stehenden an Ladefähigkeit sowie an Billigkeit und Schnelligkeit des Transports übertreffen, zu erleichtern. Zu diesem Zwecke wäre die Benutzung von Kraftwagen zu fördern, besonders da, wo der Bau einer noch so billigen Kleinbahn unthunlich erscheint.

Zur Frage XLI (Personen- und Güterwagen für Kleinbahnen) empfiehlt der Kongress ganz besonders die Verwendung einer Personenwagengattung von mittlerer Fassungsfähigkeit, deren Thüren auf Plattformen führen und an beiden oder in der Mitte des Wagenkastens angeordnet sind. Für gebirgige Gegenden, welche eine grosse Beweglichkeit der Fahrzeuge erfordern, erscheint die Verwendung von Drehschemmelwagen oder von Wagen mit Lenkachsen angezeigt. Für Güterwagen wird im allgemeinen die Verwendung einer Gattung mit 10 t Ladegewicht empfohlen.

Was schliesslich die Frage XLII (Heizung der Kleinbahnwagen) betrifft, gab der Kongress der Ansicht Ausdruck, dass keines der in Anwendung stehenden Systeme ausschliesslich empfohlen werden könne und dass jede Verwaltung eine der verschiedenen in Anwendung stehenden Heizvorrichtungen den besonderen Betriebsverhältnissen (Dichte des Verkehrs, Bedürfnisse des Publikums, Klima) anzupassen in der Lage sei.

Frachtbriefe mit Umkartirungsvorschriften.

Von den Aeltesten der Kaufmanschaft von Berlin erhalten wir folgende Zuschrift:

„In Nr. 5 Ihres geschätzten Blattes beschäftigt sich auf den Seiten 70/71 ein die Ueberschrift „Frachtbriefe mit Wegevorschriften“ tragender, mit H. unterzeichneter Artikel eingehend und ziemlich abfällig mit unserer unterm 22. Oktober v. J. an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe wegen Zulassung von Umkartirungsvorschriften im Frachtbriefe für die inneren deutschen Verkehre. Während der Artikel unserer zu Gunsten des Antrages geltend gemachten, ziffermässig belegten Gründe mit keinem Worte Erwähnung thut, legt er ausführlich dar, weshalb nach Ansicht des Verfassers die Eisenbahnverwaltung auf unser Ersuchen nicht eingehen kann, und es werden uns dabei gleichzeitig Absichten untergeschoben, die uns bei Stellung dieses Ersuchens durchaus fern gelegen haben.

Zunächst haben wir, wie aus der Eingabe unzweifelhaft hervorgeht, nicht die Zulassung von Wegevorschriften, sondern von Umkartirungsvorschriften nachgesucht. Aber auch bezüglich der letzteren wollten wir nicht entfernt auf die betriebs- bezw. verkehrstechnische Abfertigung der Güter Einfluss nehmen. Wir hatten, wie das aus der Begründung erhellt, lediglich die Frachtberechnung im Auge und wollten dem Absender nur die Berechtigung ertheilt wissen, durch eine Andeutung im Frachtbriefe sich von vornherein diejenige Tarifirung zu sichern, zu welcher die Eisenbahn durch § 51 Abs. 1[1] der Verkehrsordnung verpflichtet ist, welche aber ihre Dienststellen in Fällen, wie sie unsere Eingabe aufführt, von Amtswegen nicht anwenden. Wir gehen hiernach weniger weit, als die Verkehrsordnung selbst, denn während die letztere die Eisenbahn verpflichtet, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welcher nach den Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet, wünschen wir nur das Gut auf diesem Wege zu verrechnen, d. h. ihm die billigste Tarifirung zu verschaffen, bestehe sie nun aus einer direkten Fracht oder aus zwei zusammen zu stossenden Theilfrachten.

Die Möglichkeit, sich eine billigere, sogenannte gebrochene Tarifirung — und es gibt Fälle, in denen solche bis 60 ℳ für den Wagen billiger ist — durch entsprechende Fassung des Frachtbriefes von vornherein zu sichern, ist dem Aufgeber heute abgeschnitten, er muss gegebenenfalls zunächst die vielfach höheren direkten Frachten entrichten und es bleibt ihm überlassen, wegen Rückgewähr der Mehrfracht nachträglich vorstellig zu werden. Wer von der billigeren gebrochenen Tarifirung keine Kenntniss erhält oder wegen Erstattung des Frachtunterschiedes nicht vorstellig wird, geht solcher billigeren Tarifirung überhaupt verlustig.

Die mit solcher Rückgewähr verbundene Mühewaltung dem Verfrachter und damit auch der Eisenbahnverwaltung zu ersparen, dessen ungeachtet aber keine höheren als durch die Tariflage gerechtfertigten und durch die Eisenbahnverkehrsordnung gewährleisteten Frachten den Parteien anzurechnen, war der Zweck unserer Eingabe. Es sollte die Zulassung eines Frachtberechnungshinweises — trage er nun die Bezeichnung Umkartirungsvorschrift oder welche immer — den Aufgeber in den Stand setzen, die Versandabfertigungsstelle auf denjenigen Frachtansatz aufmerksam zu machen, zu welchem § 51 der Eisenbahnverkehrsordnung die Eisenbahn verpflichtet. Solchem Hinweise liesse sich leicht Rechnung tragen, wenn in Fällen, wie den hier in Frage stehenden, statt des theueren direkten Frachtsatzes die beiden Theil- (Umkartirungs-) Sätze in Frachtbrief und Karte eingestellt werden, etwa der eine Satz von der Versand-, der andere von der Empfangsstation. Eine ähnliche getrennte Frachtberechnung war in den 70er Jahren, als das Verbandstarifsystem noch nicht so ausgebildet war wie heute, vielfach Brauch. Die Sendung selbst könnte deswegen mit Frachtbrief und Karte auf dem Wege Beförderung finden, den die Eisenbahnverwaltung nach ihren Betriebs- und Verkehrseinrichtungen hierfür bestimmt hat, denn welchen Weg das Gut einschlägt bezw. wie es sonst verkehrstechnisch zu behandeln ist, berührt das Interesse des Verfrachters nicht. Die in letzterer Beziehung in dem angezogenen Artikel ausgesprochenen Behauptungen von kleinlichen Nebenabsichten der Verfrachter u. dergl. sind hiernach gegenstandslos.

Im Interesse einer gerechten Beurtheilung unserer hiernach lediglich auf die Tarifirung, nicht aber auf die Verkehrsleitung gerichteten Eingabe stellen wir ergebenst anheim, auch den vorstehenden Ausführungen in Ihrem Blatte gefälligst Raum geben zu wollen.“

Wir geben dem Ersuchen, vorstehendes Schreiben zum Abdrucke zu bringen, um so lieber statt, als darin der Sachverhalt eine eingehende Darstellung gefunden hat.

Wir glauben überdies den Aeltesten der Kaufmannschaft versichern zu können, dass ihre Absicht, dem Absender unter allen Umständen die Anwendung des etwa bei der Umkartirung sich ergebenden billigeren Frachtsatzes zu sichern, auf einem anderen Wege als dem eines diese Anwendung vorschreibenden Vermerkes im Frachtbrief erreicht werden kann. So viel uns bekannt, kommen die Fälle, dass sich durch Umkartirung billigere Sätze ergeben, innerhalb des preussischen Staatsbahngebietes nur vereinzelt bei Anwendung des für den Verkehr der östlichen Provinzen nach Berlin und darüber hinaus geschaffenen Getreideausnahmetarifes vor. Nun besteht in Bezug hierauf, wie wir zu wissen glauben, eine ältere Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, dass in Fällen, in denen durch Umkartirung billigere Sätze sich ergeben, nicht nur der Frachtunterschied erstattet werden soll, sondern dass auch, sobald sich dafür ein Bedürfniss herausstellt, direkte billige Sätze in der betreffenden Verkehrsbeziehung eingeführt werden sollen. Liegt also ein solcher Fall vor, so wird der Versender nur nöthig haben, durch ein neben dem Frachtbrief hergehendes besonderes Schreiben die Eisenbahnverwaltung auf den sich durch die Umkartirung ergebenden billigeren Satz aufmerksam zu machen, um sich bezw. dem Empfänger die alsbaldige Rückerstattung des Frachtunterschiedes zu sichern und im Falle eines vorliegen-

den Bedürfnisses auch die Einführung des billigen direkten Ausnahmefrachtsatzes zu erreichen. Dass der durch die Umkartirung sich ergebende billigere Satz von vornherein zur Anwendung kommt, wird freilich nicht angängig sein, schon deshalb nicht, weil den in Betracht kommenden Dienststellen das hierzu erforderliche Tarifmaterial häufig fehlen wird. Der oben von uns bezeichnete Weg ist aber so einfach, dass die mit ihm verbundene Mühewaltung bei der ohnehin geringen Anzahl der fraglichen Fälle kaum in Betracht kommen kann.

Im übrigen wollen wir nicht verfehlen, hier darauf aufmerksam zu machen, dass wir in unserer eingangs erwähnten Notiz nicht den Ausdruck „kleinliche Nebenabsichten“, sondern „untergeordnete Nebenrücksichten“ gebraucht hatten, was doch wohl etwas anderes ist.

Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1896 bis 1898.

Im Anschluss an die in Nr. 21 S. 314 Jahrg. 1900 d. Ztg. gebrachte Uebersicht über die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen bringen wir im nachstehenden eine ebenfalls der berg- und hüttenmännischen Wochenschrift „Glückauf“ entnommene, mit Erläuterungen versehene Zusammenstellung, die auch diesmal wieder zu einer genauen Vergleichung insofern nicht geeignet ist, weil einmal für Deutschland das Rechnungs- und Betriebsjahr, für England und Frankreich das Kalenderjahr zu Grunde gelegt ist und weil ferner für Deutschland nur die vollspurigen Bahnen zur Betrachtung gezogen sind, während die französischen Angaben sich auch auf die Schmalspurbahnen erstrecken und in der englischen Statistik die Angaben über Art und Spurweite der Bahnen völlig mangeln. Gleichwohl sind diese Verschiedenheiten nicht von solchem Belang, dass dadurch ein Vergleich der gedachten Länder unmöglich gemacht würde. Denn zur betreffenden Zeit war die Bedeutung der deutschen Schmalspurbahnen noch eine verhältnissmässig geringe. Die deutschen Schmalspurbahnen besassen am Ende des Jahres 1898/99 eine Länge von 1 602 km, während unsere Vollspurbahnen damals 48 498 km Betriebslänge hatten und somit die Gesammtlänge des deutschen Bahnnetzes bereits die Zahl von 50 000 km überstieg.

Lfd. Nr.	Gegenstand	Deutschland 1896/97	Deutschland 1898/99	Deutschland ± Verschiebung in Prozenten	England 1896	England 1898	England ± Verschiebung in Prozenten	Frankreich 1896	Frankreich 1898	Frankreich ± Verschiebung in Prozenten
1	Bahnlänge (Eigenthumslänge) . . . . . . km	46 171	48 280	+ 4,6	34 235	34 849	+ 1,8	41 178	41 703	+ 1,3
2	„ auf 100 qkm Fläche . . . . . . „	8,53	8,92	+ 4,6	10,81	11,0	+ 1,8	7,9	7,9	—
3	„ „ 10 000 Einwohner . . . . . „	8,74	8,88	+ 1,6	8,47	8,63	+ 1,9	10,8	10,8	—
4	Doppel- und mehrgl. Strecken in Prozenten der Bahnlänge	35,2	35,5	+ 0,9	54,5	54,9	+ 0,7	36,4	36,7	+ 0,8
5	Staatsbahnen in Prozenten der Bahnlänge . . .	93,3	92,4	— 1,0		—	—	6,5	6,4	— 1,5
6	Anlagekapital auf 1 km Bahnlänge . . . . M.	251 973	252 037	+ 0,03	601 417	651 078	+ 8,3	313 577	317 784	+ 1,3
7	Lokomotiven auf 10 km Betriebslänge . . . Stck.	3,52	3,64	+ 3,4	5,54	5,71	+ 3,1	2,62	2,57	— 1,9
8	Personenwagen auf 10 km Betriebslänge . . „	7,05	7,38	+ 4,7	12,35	12,95	+ 4,9	6,59	6,66	+ 1,1
9	Gepäck-, Güter- usw. Wagen auf 10 km Betriebslänge . . . . „	75,5	79,3	+ 2,4	190,0	198,1	+ 4,3	68,2	67,7	— 0,7
10	Geleistete Zugkm in Schnell- und Personenzügen . . . . Mill. Anz.	200,4	218,2	+ 8,9	311,6	336,3	+ 7,9	156,0	164,3	+ 5,3
11	Geleistete Zugkm in Güterzügen . . „	142,6	172,3	+ 20,8	253,8	272,3	+ 7,3	103,6	112,4	+ 8,5
12	Geleistete Zugkm überhaupt . . . . „	383,6	438,2	+ 14,2	568,6	611,8	+ 7,6	307,8	327,3	+ 6,3
13	„ „ durchschn. auf 1 km . . Anz.	8 345	9 167	+ 9,9	16 610	17 557	+ 5,7	7 611	7 888	+ 3,6
14	Auf 1 km kommen durchschn. Gütertkm . „	612 493	645 479	+ 5,4		—	—	329 343	360 873	+ 9,6
15	Gesammteinnahmen überhaupt . . . . Mill. M.	1 585,7 [1]	1 836,2	+ 15,8	1 802,4	1 925,0	+ 6,8	1 054,2	1 119,0	+ 6,1
16	„ auf 1 km durchschn. Betriebslänge . . . . M.	34 499	38 414	+ 11,4	52 647	55 240	+ 4,9	26 062	26 968	+ 3,1
	Von der Gesammteinnahme entfallen:									
17	auf Personen- und Gepäckverkehr . . . . %	28,04	27,54	— 1,8	43,41	43,47	+ 0,14	43,2	42,3	— 2,1
18	auf Güterverkehr . . . . %	67,56	64,88	— 4,0	51,24	51,14	— 1,9	55,4	55,5	+ 0,2
19	Gesammtausgaben überhaupt . . . . . Mill. M.	869,4 [2]	1 093,7	+ 25,8	1 003,8 [3]	1 119,2	+ 11,5	561,8 [4]	579,7	+ 3,2
20	„ auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge . . . . M.	18 913	22 881	+ 21,0	29 322	32 116	+ 9,5	13 890	13 970	+ 0,6
21	Ueberschuss auf 1 km Betriebslänge . . . . M.	15 487 [5]	15 130	— 2,3	23 325	23 124	— 0,9	12 172	12 998	+ 6,8
22	Ueberschuss in Prozenten des Anlagekapitals „	6,15	6,06	— 1,5	3,88	3,55	— 8,5	3,81	4,09	+ 7,3

[1]) Ohne Pachtzins. [2]) Ohne Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und ohne Pachtzins. Gesammtausgaben für 1896/97 884 200 000 M., für 1898/99 1 116 600 000 M. [3]) Mit Nebenausgaben. [4]) Mit Nebenausgaben. [5]) Unter Berücksichtigung sämmtlicher Einnahme- und Ausgabetitel, also auch der Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und des Pachtzinses.

Aus der Zusammenstellung ergibt sich folgendes:

Das Eisenbahnnetz Deutschlands übertraf am Ende des Jahres 1898 mit 48 280 km Länge dasjenige Englands um 13 431 km und dasjenige Frankreichs um 6 577 km. Die Bahnlänge auf 100 qkm Fläche ist in Frankreich gleich geblieben, in England verhältnissmässig wenig und in Deutschland stark gewachsen. Die deutsche Zahl reicht aber noch bei weitem nicht an die englische heran. Dagegen ist die Länge auf 10 000 Einwohner, wie schon in den verflossenen Jahren, in Deutschland etwas grösser als in England, jedoch ist der Zuwachs im letztgenannten Lande stärker gewesen; die grösste Länge im Verhältniss zur Einwohnerzahl zeigt immer noch Frankreich, obgleich auch in dieser Beziehung kein Zuwachs verzeichnet wird. Die Zunahme der zwei- und mehrgleisigen Bahnen ist in allen drei Ländern gleichmässig in ziemlich geringem Maasse vor sich gegangen. Die grösste Zahl mehrgleisiger Bahnen hat noch England mit 54,9 % Ende 1898. Die im vorigen Jahrgang auf S. 315 d. Ztg. für England und das Jahr 1897 mitgetheilte Zahl von 64,2 % mehrgleisiger Bahnen beruhte auf einem Rechenfehler, die richtige Zahl für 1897 ist vielmehr 54,4 %, also nur 0,4 % mehr als im Jahre 1896. Die auf die unrichtige Zahl gegründete Erklärung des so ausserordentlich starken Wachsens der Anlagekapitalien englischer Bahnen ist deshalb nicht zutreffend. In Deutschland betrug die Zunahme bei mehrgleisigen Strecken 905 km, während sie in der vorigen Berichtszeit nur 736 km erreicht hatte; es hat damit zum ersten

Male der Zuwachs an mehrgleisigen Strecken, der seit 1891 ununterbrochen gesunken war, sich wieder gehoben.

Das Anlagekapital für 1 km Bahnlänge ist in Deutschland fast unverändert geblieben, in Frankreich ist es nicht unerheblich (um 1,3 %) und in England ausserordentlich stark (um 8,3 %) gewachsen, was um so auffälliger ist, als schon bisher die englischen Anlagekapitalien sehr hoch waren. Ende 1898 beliefen sie sich auf rund 651 000 ℳ für 1 km Bahnlänge gegen rund 252 000 ℳ in Deutschland.

Die Betriebsmittel (Nr. 7—9 der Zusammenstellung) weisen eine starke Vermehrung in Deutschland und England, eine Verminderung, wie in der Vorperiode, in Frankreich auf.

Bei Vergleichung der Verkehrsleistungen muss man, wie im vorigen Artikel erwähnt die Verschiedenheit der statistischen Angaben berücksichtigen. England zeigt eine sehr bedeutende Ueberlegenheit in der Zahl der geleisteten Zugkilometer, jedoch ist die durchschnittliche Zuglänge geringer als bei uns, ohne dass genaueres darüber bekannt wäre. Der Zuwachs an Leistungen ist sowohl bei Personenzügen als in hervorragendem Maasse bei Güterzügen in Deutschland viel höher als in England. Frankreich steht in Bezug auf die Verkehrsleistungen den beiden anderen Ländern sehr nach, weist aber auch in jeder Beziehung ein starkes Wachsthum auf.

Die Gesammteinnahmen und -Ausgaben sind bei den deutschen Bahnen bei weitem am meisten gestiegen; England, das in der Vorperiode an der Spitze stand, folgt erst in grösserem Abstand und mit noch grösserem Abstand Frankreich an dritter Stelle. In allen drei Ländern sind die Einnahmen bedeutend langsamer gewachsen als die Ausgaben. Die Vertheilung der Einnahmen auf die einzelnen Quellen ist im grossen dieselbe geblieben wie bisher, besonders ist auf den deutschen Bahnen das starke Ueberwiegen der Einnahmen aus dem Güterverkehr bestehen geblieben.

Der Ueberschuss des Jahres 1898 auf 1 km Betriebslänge hat sich nur bei den französischen Bahnen gehoben, in England und in Deutschland ist er nicht unwesentlich heruntergegangen, in Deutschland um 2,3 %. Die Verzinsung des Anlagekapitals ist trotz dieser Verringerung der Einnahmen in Deutschland noch immer am höchsten (6,06 % Ende 1898), in Frankreich hat sie den Werth von 4,09 % erreicht, während sie in England auf den niedrigen Werth von 3,55 % herabgegangen ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— Etat der Reichsbahnen. Ueber die in der Budgetkommission des Reichstags mehrfach verhandelte Frage (vgl. Nr. 10 S. 148 d. Ztg.) wegen der Verlegung des Bahnhofs Metz ist man sich dort jetzt schlüssig geworden. Die eingesetzte Unterkommission hat das Projekt 2 B gutgeheissen. An Stelle der 4 800 000 ℳ sind aber nur 2 000 000 ℳ für Grunderwerb als I. Rate eingesetzt. Das ganze Projekt würde ungefähr 29 000 000 ℳ kosten. Die Kommission ist dem Antrage der Unterkommission beigetreten und der Vorsitzende Dr. Udo Graf Stolberg erklärte nunmehr den Etat der Reichseisenbahnverwaltung für erledigt.

— Berathungen über die Betriebssicherheit. Wie bekannt, hat das Reichseisenbahnamt alsbald nach dem Offenbacher Eisenbahnunglück die betheiligten deutschen Regierungen zu gemeinschaftlichen Berathungen über Maassnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit eingeladen. Vorher sind indessen in einem Rundschreiben eine Reihe von Punkten bezeichnet, welche hauptsächlich in Betracht kommen. Ueber die Beantwortung der betreffenden Fragen durch die bayerische Staatsbahnverwaltung erfährt die „Augsbg. Abdztg." folgendes:

Die bayerische Staatsverwaltung ist der Anschauung, dass sich wesentliche Aenderungen an der Bauart der D-Wagen kaum empfehlen. Durch die angeregte Anbringung von mehreren Thüren in der Mitte des Wagens würde nach ihrer Meinung das jetzige feste Gefüge dieser Wagen beeinträchtigt und müsste sich das bei einem etwaigen Zusammenstoss geltend machen. Vielleicht würde es sich aber empfehlen, die beweglichen Fenster an den D-Wagen so einzurichten, dass sie vollständig herabgelassen werden können; auch könnten die breiten Fenster des Seitengangs, die zur Zeit nicht beweglich sind, zum Herablassen eingerichtet werden. Was die Beleuchtungsfrage betrifft, so hat sich auf den bayerischen Bahnen die Verwendung der Acetylen-Gasmischung durchaus bewährt. Die Frage, ob man zur allgemeinen elektrischen Beleuchtung der Eisenbahnwagen übergehen könne, wird fortgesetzt im Auge behalten und allen Neuerungen in dieser Richtung die sorgfältigste Aufmerksamkeit geschenkt, auch wurden bei einer grösseren Anzahl von Postwagen praktische Versuche mit dieser Beleuchtungsart gemacht. Bisher konnte sich aber die bayerische Staatsbahnverwaltung nicht davon überzeugen, dass im Augenblick die Voraussetzungen für eine so durchgreifende Aenderung gegeben seien und dass eine solche Vortheile böte. Auch die angeregte Versetzung des Gasballons, der jetzt unten am Wagen angebracht ist, auf das Dach des Wagens wird von der bayerischen Verwaltung nicht empfohlen, weil dadurch das Wagenprofil beeinträchtigt und die Vertheilung des Gewichts der Wagen und damit deren ruhiger Lauf sowie deren Festigkeit ungünstig beeinflusst würde. Entschieden dagegen tritt die bayerische Staatsbahnverwaltung für Einführung von Vorsignalen vor den Blocksignalen ein.

— Niederschlagung von Vertragsstrafen. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den von ihm an die Oberpräsidenten in Danzig, Breslau, Magdeburg, Hannover, Koblenz und Münster, an sämmtliche Regierungspräsidenten und an die Ministerial-Baukommission in Berlin gerichteten Erlass vom 14. Januar d. J., wonach die Aufnahme der sogenannten Streikklausel in die allgemeinen Vertragsbedingungen für Bauten und Lieferungen zwar abgelehnt ist, aber eine wohlwollende Berücksichtigung der Verhältnisse im Falle unverschuldeter Arbeitskämpfe zugesagt ist, nunmehr auch den königlichen Eisenbahndirektionen zur Kenntnissnahme und Nachachtung mitgetheilt. In dem zugleich abschriftlich beigefügten Bescheide an den Vorstand der Baugeschäfte von Berlin und der Vororte erklärt es der Minister wiederholt für nicht mit den staatlichen Interessen vereinbar, allgemein die beantragte Streikklausel in die Vertragsbedingungen einzufügen, er behält sich vielmehr von Fall zu Fall die Entscheidung vor, inwieweit der Ausstand oder die Sperre gerechtfertigten Grund bietet, den Unternehmer aus seinen Vertragspflichten zu entlasten, ihm eine Verlängerung der Fristen zuzugestehen oder die verwirkte Vertragsstrafe nachzulassen.

— Versuche mit Schmiermaterialien für Lokomotiven. Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen hat zwar die Verwendung des gewöhnlichen Mineralöls, besonders zum Schmieren der nicht unter Dampf laufenden Theile der Lokomotiven, an Umfang gewonnen und es ist das Verhältniss der Verbrauchsmengen an rohem Rüböl zu dem an gewöhnlichem Mineralöl ein günstigeres geworden; es wird jedoch nach der Ansicht des Herrn Ministers in einigen Direktionsbezirken der Verbrauch an Rüböl noch weiter eingeschränkt werden können. Da sich aus den in wesentlichen Punkten von einander abweichenden Berichten auch ein endgültiges Urtheil darüber, welches das günstigste Verhältniss für die zu gestattenden Verbrauchsmengen dieser Oele ist, ob sie in diesem Verhältniss mit einander gemischt oder getrennt verausgabt werden sollen, ob es wirthschaftlich richtiger ist, statt des rohen Rüböls ein besonderes Mineralöl, das Cylinderöl ausschliesslich für die unter Dampf laufenden Theile und das gewöhnliche Mineralöl ausschliesslich für die anderen Theile zu verwenden, nicht gewinnen lässt, so sollen die Versuche mit diesen Schmiermaterialien fortgesetzt werden.

— Ausführungsvorschriften zu den Unfallversicherungsgesetzen. Auf Grund des § 133 des Gewerbeunfall-Versicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900, in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 1900 (Reichsgesetzblatt S. 573) hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten zu den Unfallversicherungsgesetzen neue Ausführungsvorschriften mit Geltung vom 1. Januar d. J. erlassen, wonach die Feststellung der Entschädigungen für die durch Unfall verletzten Versicherten und für die Hinterbliebenen der durch Unfall getödteten Versicherten (§§ 69 ff. des Gewerbeunfall-Versicherungsgesetzes) in allen Fällen durch diejenige königliche Eisenbahndirektion erfolgt, in deren Geschäftsbereich der Unfall sich ereignet hat, und zwar ohne besonderen Antrag der Berechtigten von Amtswegen. Derselben Behörde liegt ob die Zahlung der zu leistenden Entschädigungen durch die Postverwaltung sowie die Erstattung der von dieser verauslagten Beträge (§§ 97, 98, 106 des Gewerbeunfall-Versicherungsgesetzes). Sie hat ferner darüber Beschluss zu fassen, ob der Krankenkasse, welcher der

Verletzte angehört oder zuletzt angehört hat, die Fürsorge für diesen über den Beginn der vierzehnten Woche hinaus bis zur Beendigung des Heilverfahrens zu übertragen ist (§ 11 des Gewerbeunfall-Versicherungsgesetzes), auch zu entscheiden, ob vom Beginn der fünften Woche nach Eintritt des Unfalls bis zum Ablaufe der dreizehnten Woche das erhöhte Krankengeld zu zahlen ist und dessen Erstattung an die Krankenkasse anzuordnen (§ 12 des Gewerbeunfall-Versicherungsgesetzes).

Die Entscheidung von Streitigkeiten über Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze erfolgt durch die für die Abtheilung A der Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft errichteten Schiedsgerichte. Wegen der näheren Bestimmungen wird auf den Erlass vom 8. Januar d. J. verwiesen, dessen wesentlichen Inhalt wir in Nr. 9 S. 136 d. Ztg. mitgetheilt haben.

Auf Grund des § 132 des Gewerbeunfall-Versicherungsgesetzes sind Vorschriften, die zur Verhütung von Unfällen der Versicherten erlassen werden, sofern sie Strafbestimmungen enthalten sollen, mindestens drei Vertretern der Arbeiter zur Berathung und gutachtlichen Aeusserung vorzulegen. Je nachdem es sich um Unfallverhütungsvorschriften für die Betriebs- oder für die Werkstättenarbeiter handelt, sind Vertreter der betreffenden Arbeiterklassen auszuwählen. Die Auswahl der Vertreter bleibt den Eisenbahndirektionen überlassen. Die ausgewählten Vertreter erhalten die Lohnausfälle, welche sie durch die Theilnahme an der Berathung der Vorschriften erleiden, erstattet und ausserdem, wenn die Berathung nicht an ihrem Wohnorte stattfindet, neben freier Eisenbahnfahrt ein Tagegeld von 4 ℳ. Die Festsetzung der Vergütungen erfolgt durch die Eisenbahndirektionen.

— **Vergütung für die Besitzer eigener Eisenbahnwagen.** Wie das neueste Heft der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ meldet, hat die Handelskammer zu Halberstadt in einer Eingabe an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten im Interesse der Besitzer eigener Eisenbahnwagen (Spezialwagen) darauf hingewiesen, dass die Wageneigenthümer sich denjenigen Interessenten gegenüber, die ihre Transporte in Wagen der Staatseisenbahnverwaltung befördern lassen, bis zu einem gewissen Grade im Nachtheile befinden. Eine Gegenüberstellung der Sachlage bei Nichtbenutzung und bei Benutzung von Spezialwagen durch Industrielle ergab folgendes. „Im ersteren Falle trägt die königliche Verwaltung 1. die volle Fracht für das Selbstgewicht des Wagens, 2. die Kosten der von Zeit zu Zeit nöthig werdenden Reparaturen, 3. die völlige Amortisation der Wagen. Der Besitzer eines Spezialwagens muss dagegen für die unter 2. und 3. genannten Kosten aufkommen, während die Eisenbahnverwaltung nur die Fracht des Wagens übernimmt, die sie im ersteren Falle auch getragen haben würde.“ Zwar sei nicht zu verkennen, dass für die Spezialwagenbesitzer sich in manchen Fällen noch dadurch eine Ersparniss ergebe, dass die Bahn die Fracht nur für den Nettoinhalt berechnet, während sonst, also z. B. bei Versand in Flaschen, Ballons usw., die Fracht auch für das Taragewicht in Anrechnung kommen würde. Auch trete bei Zurückbeförderung der leeren Ballons nochmals eine Taraersparniss ein. Hier handele es sich aber doch einerseits nur um Ausnahmefälle, und andererseits könnten diese ohne Zweifel recht willkommenen Vergünstigungen sicherlich nicht dadurch aufgewogen werden, dass die betreffenden Industriellen ihre Spezialwagen aus eigenen Mitteln anschaffen und völlig imstande halten müssten. Man kann wohl annehmen, dass die von der Halberstädter Handelskammer gegebene Anregung zu einer eingehenden Prüfung der für die Einstellung von Spezialwagen bestehenden Vorschriften Anlass geben werde. Doch kann nicht unerwähnt bleiben, dass es in den meisten Fällen nicht die Rücksicht auf die Erzielung einer Frachtersparniss ist, was den Grossindustriellen die Einstellung eigener Wagen — namentlich Kessel- und Biertransportwagen — in den Wagenpark der Staatsbahnverwaltungen wünschenswerth erscheinen lässt. Meistens liegt schon in der ihnen bahnseitig gewährleisteten Sicherheit, dass die Wagen stets nach ihrer Entladung sofort an ihren Stations- und Eigenthumsort zurückkehren und niemals zu anderen Transporten Verwendung finden, ein nicht zu unterschätzender Gegenwerth für die von den Wageneigenthümern aufgewendeten Kosten, und zwar ein Gegenwerth, der sich namentlich in denjenigen Zeiten wirksam erweist, wo durch Wagenmangel oder bei sonstiger starker Inanspruchnahme der betreffenden Wagengattung den mit den Wageneigenthümern im Wettbewerb stehenden Unternehmungen oft nicht geringe Schwierigkeiten erwachsen.

— **Kleinbahn auf Sylt.** Aus Westerland schreibt man der „Deutschen Verkehrszeitung“: Endlich ist nunmehr die seit Jahren erstrebte und s. Zt. von dem verewigten Staatssekretär von Stephan aufs wärmste befürwortete Verbesserung der Verbindung unserer vielbesuchten Insel mit Hamburg in sicherer Aussicht: Die Hamburger Dampfschiffsgesellschaft „Nordseelinie“ hat soeben den Bau einer etwa 20 km langen Kleinbahn zwischen Hörnum an der Südspitze der Insel und Westerland an Berliner und Hamburger Firmen vergeben und wird nach der auf den 1. Juli d. J. festgesetzten Fertigstellung ihre Dampfer bei Hörnum anlegen lassen, so dass die Dampferfahrt um die Nordspitze herum nach Munkmarsch in Wegfall kommt und die Reise zwischen Hamburg und Westerland um mehrere Stunden abgekürzt wird.

— **Der Königsberger Eisenbahn-Gesangverein** beging am 29. v. Mts. Abends in den festlichen Räumen des Artushofes die Feier des Geburtstages des Kaisers und des 200 jährigen Bestehens des Königreichs Preussen durch einen Kommers, an welchem eine stattliche Zahl höherer, mittlerer und unterer Beamten Theil nahm. Nachdem Eisenbahndirektionspräsident Simson den Festsaal betreten hatte, spielte die Kapelle des Pionierbataillons Nr. 1 einige Stücke des reichhaltigen, künstlerisch ausgestatteten Programms, worauf mehrere Vorträge der Gesangsabtheilung, darunter eine von dem Eisenbahnsekretär Rauhut gedichtete, von dem musikalischen Dirigenten des Vereins, Musikdirekter Kühns, komponirte „Festhymne“ ansprechend zu Gehör gebracht wurden. Den Höhepunkt der Feier bildete die darauf folgende Festrede des Vorsitzenden des Vereins, Ober- und Geheimen Regierungsrath Schulze-Nickel. In tief empfundenen, von patriotischem Geiste durchhauchten Worten wies der Redner u. a. auf die Bedeutung des 18. Januar als des 200. Jahrestages der Erhebung Preussens zum Königthum sowie auf die hervorragenden Herrschertugenden und auf die Bedeutung unseres Kaisers für seine Beamten hin. Mit Begeisterung brausste das von dem Redner ausgebrachte Kaiserhoch dreifach durch den Saal, woran sich die von der Festversammlung stehend gesungene Nationalhymne anschloss. Von den weiteren Vorträgen fanden besonders ein allgemeines Lied: „O Eisenbahn, o Eisenbahn, wie schön sind deine Züge,“ ferner ein Duett aus der Oper: „Die lustigen Weiber,“ gesungen von den Eisenbahnsekretären Grund und Grossgerge, und ein von dem Kanzlisten Hoch vorgetragenes Zithersolo reichen Beifall. — Die „Fidelitas“ hielt die Festversammlung bis nach Mitternacht in gehobener Stimmung beisammen.

— **Kaisersgeburtstagsfeier in Kattowitz.** Am Vorabend von Kaisers Geburtstag fand eine festliche Vereinigung aller Beamten- und Arbeiterklassen der Staatseisenbahnverwaltung nebst Frauen im Saale der Reichshalle in Kattowitz statt. Der grosse Saal war vollständig gefüllt. Nachdem von der Raschdorff'schen Musikkapelle der patriotische Marsch von Hannusch „Heil Kaiser Wilhelm II.“ zum Vortrage gebracht worden war, sprach Fräulein Maschke einen das 200 jährige Bestehen des Königreichs Preussen und das Haus Hohenzollern verherrlichenden Prolog. Stationsvorsteher Laumer hielt die Festrede. In beredten Worten gab er den patriotischen Gefühlen der Beamten und Arbeiter sowohl aus Anlass der 200 jährigen Jubelfeier, als auch der Wiederkehr des Geburtstages Seiner Majestät Ausdruck und schloss mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf den Kaiser. Hierbei hob sich der Bühnenvorhang und ein lebendes Bild: „Die Huldigung der Eisenbahner“ zeigte sich. Im Hintergrunde befand sich die Kaiserbüste, von Lorbeerbäumen umgeben, rechts und links war die Eisenbahn durch Aufstellung von Signalmasten, Weichen usw. sowie der im Aussendienste thätigen Beamten und Arbeiter versinnbildlicht. Die Ausdauer der Darsteller wurde auf eine harte Probe gestellt, denn wieder und immer wieder musste der Vorhang auf Verlangen der begeisterten Versammlung gehoben werden. Eisenbahndirektionspräsident Graaf gab seiner Freude über das Zustandekommen des Festes und über die ausserordentlich zahlreiche Betheiligung, besonders auch der Frauen, Ausdruck mit dem Wunsche, dass es nicht das letzte gemeinsame Fest der Eisenbahner in Kattowitz sein möge. Im weiteren Fortgange des Festes wechselten gemeinsame Lieder, zwei kleinere Theaterstücke: „Der Hauptmann und sein Bursche“ und „Liese, das Soldatenmädchen“ sowie Vorträge ernsten und heiteren Inhalts ab, von denen die Leistungen eines Schnellmalers, dargestellt von dem Stationsassistenten Gebauer, besonders erwähnt zu werden verdienen. Unter allgemeiner lebhafter Zustimmung wurde ein Begrüssungstelegramm an den Minister der öffentlichen Arbeiten abgesandt. Telegraphenarbeiter Goretzka dankte den zahlreich erschienenen Vorgesetzten, insbesondere dem Eisenbahndirektionspräsidenten für ihr Erscheinen und brachte auf den letzteren ein Hoch aus. Bis lange nach Mitternacht blieb die Festversammlung in ungetrübter Freude zusammen und der Wunsch auf baldige Wiederholung einer ähnlichen Feier wurde allseitig laut. Dieser Wunsch wird hoffentlich durch Gründung eines allgemeinen Eisenbahnervereins erfüllt werden können.

— **Kaisersgeburtstagsfeier in Köln.** Der Eisenbahnverein Köln, dem bis jetzt annähernd 4 000 Mitglieder aus allen Kreisen der Beamten und Arbeiter beigetreten sind, bethätigte Weihnachten seine Zusammengehörigkeit durch eine Bescheerung von 138 Waisenkindern, für welchen Zweck 1 600 ℳ freiwillige Beiträge eingegangen waren. War diese Thätigkeit des Vereins

mehr in engerem Kreise, so trat er am Vorabend des Kaisers-Geburtstages durch eine grosse Feier an die Oeffentlichkeit. Der grosse Festsaal des Fränkischen Hofes war kurz nach 8 Uhr schon überfüllt und immer noch drängten sich neue Schaaren der Mitglieder und deren Angehörigen. Eisenbahndirektionspräsident Stieger hielt eine längere Festrede, in welcher er auch, anschliessend an das 200 jährige Jubiläum des Königreichs Preussen, an der Hand der Geschichte die Erfolge des Hauses Hohenzollern eingehend schilderte. Unter Leitung des Vereinsvorsitzenden Rechnungsrath Kirberg wurde hierauf das reichhaltige Programm abgewickelt. Vorträge einer grösseren Musikkapelle, eines Quartetts (Harfe, Geige, Cello und Harmonium) wechselten mit denen eines Männerchores und den künstlerischen Gesangsvorträgen zweier Damen. Auch der urwüchsige, kölnische Humor kam in mehreren Vorträgen zur Geltung. Den Schluss bildete ein überaus flott gespieltes Theaterstück. Nach einem gemüthlichen Tänzchen trennte man sich in dem allseitigen Bewusstsein, vergnügte und unvergessliche Stunden verlebt zu haben.

— **Kaisersgeburtstagsfeier im Eisenbahnverein für Mainz und Umgegend.** Am 28. Januar vereinigte eine nahezu 3 000 Theilnehmer zählende Festversammlung die Eisenbahnbeamten und -Arbeiter aller Dienstgrade und deren Damen in der Stadthalle zu Mainz. Insbesondere waren auch erschienen die höheren Beamten der Eisenbahndirektion und der Mainzer Inspektionen, an der Spitze Eisenbahndirektionspräsident Breitenbach. Eingeleitet wurde die Feier durch einen schwungvollen Marsch und eine Festouvertüre seitens der Kapelle des Fussartillerieregiments Generalfeldzeugmeister (brandenburgisches Nr. 3). Hierauf ergriff der Vereinsvorsitzende, Regierungsrath Dr. Platho, das Wort zu der mit grossem Beifall aufgenommenen Festrede, in der er der geschichtlichen Erinnerungen gedachte, die sich an das vor 200 Jahren begangene Krönungsfest knüpfen, und die stolze Stellung hervorhob, die Deutschland jetzt unter den Mächten der Welt einnimmt. Sein Hoch galt dem Kaiser, in das von der Festversammlung begeistert eingestimmt wurde. Es folgte alsdann eine von sechs Lokomotivbeamten und drei Damen (Moguntia, Hassia und Germania) dargestellte Huldigungsscene, welche eine grosse Wirkung erzielte. Wie schon öfters, so gaben auch diesmal die freundschaftlichen Beziehungen des Eisenbahnvereins zu dem Männergesangverein Concordia dem letzteren Veranlassung, in liebenswürdiger Weise zur Verherrlichung des Festes durch den Vortrag einiger Chöre beizutragen, welche ihm wohlverdienten Beifall einbrachten. Um das Gelingen des heiteren Theiles der Veranstaltung machten sich insbesondere die Herren Stierle, Uhrig und Edelmann und der ewig unverwüstliche Herr Beyer durch den Vortrag von Gesangsscenen und Kuplets verdient, während einige gelungene Chorlieder die Festtheilnehmer in die belebteste Stimmung versetzten. Ein anschliessender Ball hielt die Versammelten bis zum frühen Morgen beisammen.

— **Kaisersgeburtstagsfeier der Eisenbahnbeamten in Glogau.** Am 27. Januar d. J. wurde in Glogau Kaisers Geburtstag von den Eisenbahnbeamten durch eine Festtafel gefeiert, bei der Regierungs- und Baurath Wegner eine eindrucksvolle Festrede hielt, die ihren Ausgangspunkt von dem Worte Heinrich von Treitschke's über die Freude am Vaterlande nahm. Redner fuhr dann fort: „Aus der Freude am Vaterlande quillt jene Begeisterung, welche in schweren Zeiten kein Opfer scheut im Dienste des Vaterlandes. Es sind erst wenige Tage vergangen seit dem Gedenktage, an welchem wir 200 Jahre preussischer Geschichte an unserem geistigen Auge haben vorüberziehen lassen, eine herrliche Geschichte, an der wir und unsere Väter theilgenommen haben. Aus kleinen Anfängen ist unser Vaterland zu einer Weltmacht herangewachsen. Die Ruhmestage Kaiser Wilhelms des Grossen und seines Kanzlers erfüllten endlich, wonach sich jeder echte Deutsche nach den verheerenden Kriegszügen des französischen Eroberers sehnte. Sie schufen mit der Aufrichtung eines machtvollen Deutschlands eine Neuordnung der politischen Verhältnisse, die die Sicherheit eines langen Friedens verbürgte. Gewaltig wuchs in dieser grossen Zeit die Freude am Vaterlande. Nunmehr scheint sich um die Wende des Jahrhunderts für unser Vaterland eine neue Entwickelung des geschichtlichen Lebens anzubahnen. Das Gesetz der Theilung der Arbeit, des Austausches der materiellen und geistigen Erzeugnisse ist die Form, worin die Geschichte die Ungleichheit der geographischen, natürlichen und geistigen Ausgestaltung der Völker aufzuheben sucht. Mit der Vervollkommnung der technischen Einrichtungen und Kräfte, die den Raum immer mehr verkürzen, entwickelt sich jener gewaltige Verkehr von Land zu Land, von Meer zu Meer, der die Völker der Erde in ihren Interessen mehr und mehr verkettet, der auch unser Volk, dessen Handelsverkehr in den letzten Jahren in so grossartiger Weise gewachsen ist, zwingt, Weltpolitik zu treiben. Geehrte Festgenossen! Es muss uns alle, die wir dem Verkehr dienen, mit ganz besonderer Freude erfüllen, dass unser erhabener Kaiser mit der Kraft seines starken Willens in diese Politik eingetreten ist. Durch die zahlreichen Ansprachen, die Se. Majestät in den letzten Jahren gehalten, lebt seine Persönlichkeit in Kopf und Herz seiner Unterthanen als ein Herrscher, der uns mit Stolz und Freude auf unseren monarchischen Staat und dessen weitere hohe Aufgaben und Ziele zu durchdringen weiss. Unter einem solchen Herrscher können wir getrost in die Zukunft blicken, können wir sicher sein, dass die Freude am Vaterlande in unserem Volke weiter wachsen und blühen wird; für uns aber bleibt sie die unversiegbare Quelle der Liebe und Treue zu unserem Kaiser und König. Geehrte Festgenossen, wenn auch der Geburtstag unseres Kaisers in diesem Jahre in Tage tiefer Trauer für die kaiserliche Familie fällt, so hoffen wir doch, dass nach den Tagen des Leids noch viele Tage der Freude unserem geliebten Kaiser beschieden sein mögen. Mit diesem Wunsche, den Sie alle mit mir theilen, bitte ich Sie, die Gläser zu erheben und mit mir einzustimmen in den Ruf: Se. Majestät, unser Allergnädigster Kaiser und König, er lebe hoch!" — Begeistert stimmten die Versammelten in den Hochruf ein.

— **Baugenossenschaften der bayerischen Eisenbahnbediensteten.** Aus dem Organ des bayerischen Eisenbahnerverbands „Der Eisenbahner" entnehmen wir u. a. über die Verhältnisse derjenigen sechs Baugenossenschaften, welche im abgelaufenen Jahre Wohngebäude aufzuführen in der Lage waren, in Kürze folgendes: 1. München-Laim: 524 Mitglieder mit 18 190 ℳ Einzahlung; fertiggestellte Häuser 21 mit 1 Wirthschaft, im Rohbau fertig 8, weitere 33 bis Mitte d. J. fertig; bewohnt ist die Kolonie bereits von 111 Familien; Zuschuss des Staates durch Belehnung 867 569 ℳ; Belehnung von Privaten 165 000 ℳ Werth der ganzen Anlage, worunter die wirklichen Anlagekosten verstanden sind, 1 320 000 ℳ. 2. München-Ost: 143 Mitglieder mit 4 600 ℳ Einzahlung; jetzt beziehbar 7 Häuser mit 1 Wirthschaft, im Rohbau fertig 3; bewohnt ist die Anlage von 45 Familien; Belohnung durch den Staat 300 000 ℳ, durch Private 50 000 ℳ; Werth der ganzen Anlage 530 000 ℳ. 3. Augsburg: 115 Mitglieder mit 4 680 ℳ Einzahlung; fertige Häuser 12 mit 1 Wirthschaft und 1 Spezereiladen; bewohnt von 73 Familien; Belehnung durch den Staat 180 000 ℳ, durch Private mit 30 000 ℳ, Werth der Anlage 310 000 ℳ. 4. Simbach: Mitglieder 30 mit 1 400 ℳ Einzahlung, fertige Häuser 3 von 21 Parteien bewohnt; belehnt z. Zt. weder durch den Staat noch durch Private; Anlagewerth 87 000 ℳ. 5. Kempten: 104 Mitglieder mit 5 075 ℳ Einzahlung, fertig 5 Häuser und von 36 Parteien bewohnt; Staatsdarlehen 22 000 ℳ, von Privaten 9 000 ℳ; Anlagewerth 147 000 ℳ. 6. Neu-Ulm: 124 Mitglieder mit 5 612 ℳ Einzahlung; fertige Häuser 18 mit 1 Wirthschaft; bewohnt von 105 Parteien; Staatsdarlehen 300 000 ℳ, von Privaten 10 000 ℳ, Anlagewerth 500 000 ℳ. Der Gesammtstand der sechs Genossenschaften ist folgender: 1 040 Mitglieder mit rund 39 600 ℳ Einzahlung, 66 fertiggestellten Wohnhäusern mit 4 Wirthschaften, 11 im Rohbau fertigen und weiteren 38 in der ersten Hälfte d. J. beziehbaren Häusern; bewohnt werden die Häuser sämmtlicher Kolonien von nahezu 400 Familien bezw. Parteien; die Staatsbelehnung beläuft sich zusammen auf rund 1 670 000 ℳ, jene durch Private auf 264 000 ℳ und der Gesammtwerth der Anlagen auf beinahe 3 000 000 ℳ.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahndirektor Hey, Vorstand der Maschineninspektion in Kreuzburg, ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Kohlenpreise und die Eisenbahnen.** Von amtlicher Seite wird der in einem österreichischen Fachblatte aufgestellten Behauptung entgegen getreten, dass die Staatsverwaltung bei einzelnen Bahnen es versäumt habe, auf eine richtige, den Marktverhältnissen entsprechende Bewerthung der aus den eigenen Gruben der betreffenden Bahnen bezogenen Kohlen hinzuwirken. Diese Behauptung wird als unrichtig bezeichnet. Im Ganzen kommen vier Bahnen in Betracht, welche Kohle für Betriebszwecke aus eigenen Gruben beziehen, und zwar: die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft, die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft und die Buschtěhrader Eisenbahn. Was die Kaiser Ferdinands-Nordbahn anbelangt, so sei die obige Frage schon aus Anlass der Rechnungsprüfung für die Betriebsjahre 1887 bis 1889 mittelst einer Protokollarvereinbarung genauestens geregelt und werde seither bei jeder Rechnungsprüfung untersucht, ob die Nordbahn im Sinne der erwähnten Vereinbahrung vorgehe. Bei der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft seien die Preise für die aus den gesellschaftlichen Montanwerken zu Betriebszwecken bezogene

Kohle einer eingehenden Prüfung durch das betreffende Fachdepartement des Eisenbahnministeriums unterzogen und durchaus angemessen befunden worden. In gleicher Weise liegen die Verhältnisse bei der Graz-Köflacher Bahn, welche die Kohle für eigene Betriebszwecke nicht niedriger bewerthet als die zum Verkaufe gelangende Kohle. Auch gegenüber der Buschtêhrader Bahn, welche für den Lokomotivbetrieb eine nicht zum Verkaufe an dritte Personen gelangende Kohle verwendet, sei schon vor längerer Zeit der niedrige Kohlenpreis mit Rücksicht auf die Verdampfungsfähigkeit dieser Kohle bemängelt worden. Die Gesellschaft habe hiergegen die besonderen Betriebserschwernisse eingewendet, welche gerade die Verwendung dieser minderwerthigen Kohle zur Folge habe, so dass die Verdampfungsfähigkeit allein für die Preisbildung nicht maassgebend sei. Die bezüglichen Verhandlungen seien noch nicht abgeschlossen. (Vergl. auch Nr. 9 S. 137 und Nr. 10 S. 152 d. Ztg.)

— **Die Wohlfahrtseinrichtungen der österreichischen Eisenbahnen.** Die Fachzeitschrift „Bahnfrei" enthält unter dem Titel „Die werkthätige Sozialpolitik der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert" eine umfassende Uebersicht aller Wohlfahrtseinrichtungen, welche für die österreichischen Eisenbahnbediensteten geschaffen wurden. Obenan stehen die Pensions- und Provisionsinstitute (das älteste derselben ist jenes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gegründet 1855) sowie die auf gesetzlichen Vorschriften beruhenden Betriebskrankenkassen und die gleichfalls auf Grund gesetzlicher Anordnungen errichtete berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen; ausserdem sind zu erwähnen: Krankenfonds, welche nicht in Krankenkassen im Sinne des Krankenkassengesetzes umgewandelt worden sind, Krankenunterstützungsfonds und sonstige Unterstützungsfonds, Spar- und Vorschusskassen (die älteste jene der Südbahn, gegründet 1868) sowie die besondere Kindersparkasse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (gegründet 1879) für Spareinlagen zu Gunsten der Kinder von Bediensteten, Lebensmittelmagazine (das älteste jenes der Staatseisenbahngesellschaft in Böhm.-Trübau, gegründet 1864), Uniformirungskassen, Weihnachtsbescheerungs- und Ferienkolonievereine (bei den österreichischen Staatsbahnen sowie bei der österreichischen Nordwestbahn), Schulfondsvereine, Arbeiter- und Beamtenkolonien mit oft mustergültigen Einrichtungen, insbesondere mit Kirchen, Schulen, Kindergärten, Spitälern u. dergl.

Besondere Erwähnung verdient das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, als Kaiser Franz-Josefs-Jubiläumsstiftung im Jahre 1898 gegründete Asyl zur Verpflegung, Erziehung und gewerblichen Fortbildung von je 100 männlichen und weiblichen Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren. Diese Bahn stiftete auch zwei, die Staatsbahnen einen Freiplatz für Söhne von Bediensteten an der Wiener Handelsakademie.

Zum Schlusse sind noch die zahlreichen Stiftungen zu erwähnen, welche geschaffen wurden, um die Lücken der grossen Wohlthätigkeitsanstalten bezüglich jener Bediensteten auszufüllen, welche keinen oder nur einen geringen Anspruch auf Versorgung geltend machen können, oder bei deren Nothlage die ständigen Bezüge nicht ausreichen. Solche Stiftungen besitzt vor allem die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar fünf mit einem Gesammtbetrage von 428 000 fl., die Staatseisenbahngesellschaft zwei mit einem Kapital von 29 000 fl., die Südbahn zehn mit 26 000 fl., die Staatsbahnen drei mit 25 000 fl. und die österreichische Nordwestbahn zwei mit 2 000 fl. Zu diesen 22 Stiftungen mit einem Kapital von 509 000 fl. (Ende 1895) kommen noch allgemeine Stiftungen im Gesammtbetrage von 563 000 fl. Der gesammte für Stiftungen vorhandene Fonds beträgt somit 1 100 000 fl. Von den letzteren ist besonders hervorzuheben die des Komitees des Eisenbahnballes (1874) für nicht pensions- oder provisionsfähige erwerbslose Bedienstete, von denen auf 8 200 Gesuche bis 1895 etwa 6 600 betheilt wurden. Auch die Schönererstiftung bedenkt solche bedauernswerthe Beamte und Diener, während die Czedikstiftung für die durch eigenes Verschulden Verunglückten und eine andere Stiftung desselben für Heirathsausstattungen von Beamtentöchtern bestimmt ist. Doch reichen alle diese Summen noch immer nicht aus, so dass die Verwaltungen alljährlich auch aus den Betriebsfonds bedeutende Summen zur Unterstützung der Bediensteten aufwenden müssen.

— **Der Kurstiftung des österreichischen Eisenbahnbeamten-Vereins** ist seitens des Eisenbahnministeriums ein Beitrag von 2 400 Kr. zugewendet worden und hat die Stiftung bereits ein Vermögen von über 46 000 Kr. angesammelt. Der österreichische Eisenbahnbeamtenverein schreibt soeben aus dieser anlässlich des 50jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers gegründeten Stiftung zum ersten Male Kurstipendien (10 im Betrage von je 160 Kr.) aus.

Nach dem Stiftbrief sind zum Genusse der Kurstipendien im Dienste oder Ruhestand befindliche österreichische Eisenbahnbeamte sowie deren Frauen und minderjährige Kinder berufen, welche zur Wiederherstellung ihrer Gesundheit nach ärztlichem Befunde die Kur in einem Kurorte gebrauchen müssen und nicht imstande sind, aus eigenen Mitteln die Kosten hierfür zu bestreiten. Unter sonst gleichen Umständen geniessen in erster Linie ordentliche Mitglieder des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereines, in zweiter Linie im Dienste stehende Eisenbahnbeamte den Vorzug.

— **Selbstfahrer im Eisenbahnbetrieb.** Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung steht, wie verlautet, mit der Firma Bierenz & Fischer wegen Erwerbung eines Benzinselbstfahrers, der auf einer in Böhmen befindlichen staatlichen Lokalbahnstrecke versuchsweise verwendet werden soll, in Verhandlung. Auch die Verwaltung der Lokalbahn Sattledt-Grünau (Almthalbahn) beabsichtigt auf ihrer Lokalbahnlinie einen Selbstfahrer zu erproben. Das böhmische Landeseisenbahnamt will gleichfalls auf einer Landeslokalbahn einen solchen versuchsweise verwenden.

— **Budgetberathung im ungarischen Abgeordnetenhause.** Bei Berathung des Budgets des Handelsministeriums für das Jahr 1901 wurden seitens der Abgeordneten auch verschiedene Eisenbahnfragen zur Sprache gebracht. So beklagte ein Abgeordneter die Ueberbürdung des Betriebspersonals. Der Minister erwiderte, dass er fortwährend bemüht sei, den Fahrdienst dieses Personals nach Thunlichkeit zu erleichtern und dass zu diesem Behufe im Budget für 1901 die Vermehrung des Standes um 30 Beamte, 307 Unterbeamte und 310 Diener vorgesehen sei. Diese Personalvermehrung verursache einen Kostenbetrag von 365 000 fl. Gleichzeitig seien, um die Beförderungsverhältnisse zu bessern, um 551 000 Kr. mehr eingestellt.

Ein Redner wies auf die zahlreichen Unfälle hin, welche zumeist durch Ueberbürdung des Personals veranlasst werden. Aus diesem Anlass gab der Minister die Erklärung ab, dass in Ungarn, was die Zahl der Unfälle betrifft, die Verhältnisse nicht ungünstig liegen. An den vorkommenden Unfällen trage nur zum geringen Theil die Ueberbürdung der Bediensteten Schuld.

Mehrere Redner wiesen auf die bedauerliche Verzögerung in dem Ausbaue der Székler Bahnen hin. Als im Jahre 1895 das Gesetz über die Székler Bahnen zustande gekommen sei, habe dies im Kreise der Székler grosse Freude erregt; diese Freude sei aber verfrüht gewesen, da auch jetzt, nach sechs Jahren, erst jene Linien dieser Bahnen ausgebaut sind, zu deren Ausbau Ungarn auf Grund von internationalen Verträgen verpflichtet war. Im Interesse des Ausbaues der Linie Szássregen-Gyergyó Szent-Miklós-Mádéfalva sei noch nichts geschehen, obgleich die vorjährige Investitionsanleihe dies vielleicht ermöglicht hätte. Die Bahn wäre aus strategischen und volkswirthschaftlichen Ursachen gleich wichtig und sie würde dem wirthschaftlich stark zurückgebliebenen und infolge dessen zur Auswanderung gezwungenen Szeklervolke bedeutend aufhelfen.

Der Minister erkannte an, dass es eine Pflicht der Regierung sei, den über die Széklerbahnen geschaffenen 1897 er Gesetzentwurf sobald als möglich durchzuführen. Man müsse jedoch auch an die finanzielle Lage des Landes denken. Würde doch die Strecke Szássrégen-Bisstra allein 1 600 000 Kr., die Strecke Bisstra-Toplica aber 6 800 000 Kr. kosten. Die Vorbereitungen seien übrigens getroffen, und sobald das nöthige Geld zur Verfügung stehen werde, könne der Bau in Angriff genommen werden.

Was das Vizinalbahnwesen im allgemeinen betrifft, so bemerkte der Minister, dass auf diesem Gebiete nicht jene Unthätigkeit herrsche, wie sie von einzelnen Abgeordneten behauptet worden sei. Es sei zwar wahr, dass gegenwärtig wenig Bahnen gebaut werden können, thatsächlich seien aber die Entwürfe für 5 608 km vorbereitet und haben inzwischen bezüglich 2 296 km dieser Bahnen die Konzessionsverhandlungen stattgefunden. Es ist daher zu hoffen, dass, sobald die Verhältnisse etwas besser werden, eine wesentlich regere Bauthätigkeit sich entwickeln werde.

Andere Redner klagten über Mangel an Bequemlichkeit auf einzelnen Vizinalbahnen. Der Minister entgegnete, dass in dieser Hinsicht manches zu wünschen übrig sei. Indessen sei es anderwärts auch nicht viel besser. Man dürfe übrigens nicht ausser Acht lassen, dass die Maassnahmen zur Erhöhung der Bequemlichkeit sehr grosse Kosten verursachen würden.

Auf die vorgebrachten Wünsche wegen baldiger Durchführung der Umgestaltung bezw. Verlegung des Westbahnhofs in Budapest erwiderte der Minister, dass hierbei die Frage der endgültigen Lösung und jene der zeitweiligen Verfügungen auseinander gehalten werden müssen. In letzterer Hinsicht sei die Verlegung der Werkstätten schon in Angriff genommen; die Verlegung der Verschiebeplätze und der Kohlenlager werde in den nächsten Jahren durchgeführt werden. Bezüglich der endgültigen Lösung der Frage sei in den letzten Jahren viel gearbeitet, aber doch kein greifbares Ergebniss erzielt worden. Es seien dabei mannigfache Gesichtspunkte in Be-

tracht zu ziehen und darum dürfe die Angelegenheit nicht überhastet werden.

Dem Minister seien bereits mehrere Pläne für die Lösung dieser Bahnhoffrage vorgelegt worden. Der weitgehendste derselben würde zu seiner Verwirklichung einen Kostenaufwand von 42000000 Kr. beanspruchen. Die Durchführung eines anderen Planes würde lediglich die Hälfte dieser Kosten erfordern. Hieraus allein schon ergebe sich, dass man bei dieser Frage mit grosser Vorsicht zu Werke gehen müsse. Der Minister werde die Angelegenheit reiflichst erwägen und sich bei Entscheidung weder durch Volksversammlungen, noch auf andere Art beeinflussen lassen.

Sehr eingehend beantwortete der Minister die Beschwerden darüber, dass durch die derzeitigen Mehltarife die Mühlen in Budapest geschädigt werden. Der Minister wies ziffermässig nach, dass die Mehlausfuhr der Budapester Mühlen sowohl als der Provinzmühlen seit zwei Jahren zugenommen habe. Diese Thatsache beweise, dass die Provinzmühlen für die hauptstädtischen Mühlen keine Gefahr bilden. Es wäre vom wirthschaftlichen Standpunkte ein Fehler, wenn man die Entwickelung der Provinzmühlen behindern würde. Man dürfe aber auch die Wichtigkeit der Budapester Mühlen nicht übersehen. Was die Klage betrifft, dass infolge der tarifarischen Verfügungen die Provinzmühlen den hauptstädtischen gegenüber im Vortheil seien, so bemerkte der Minister, dass dies nicht ganz zutreffend sei. Es habe auch vor der vom Minister getroffenen Tarifmaassnahme ein Tarifvortheil zu Gunsten der Provinzmühlen bestanden. Der Minister erklärte aber, gleichwohl geneigt zu sein, den Budapester Mühlen eine mässige, den Provinzmühlen nicht nachtheilige Tarifausgleichung zu gewähren. Darüber hinaus könne und dürfe er nicht gehen.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Staatsbahnstrecke Grefsen-Röikenvik** in Norwegen, welche einen Theil der von Christiania direkt nördlich nach Gjövik im Bau begriffenen Linie bildet, wurde am 20. Dezember 1900 dem Verkehr übergeben. Die Bahn geht von der 7 km von Christiania entfernt liegenden Station Grefsen aus und ist zur Zeit ohne Verbindung mit dem übrigen Eisenbahnnetz, was sich durch die Höhenlage der Anfangsstation mit 109 m ü. M. erklärt. Später soll eine Verbindung mit der norwegischen Hauptbahn bei Alna hergestellt werden. Die Bahn ist normalspurig und bis zu dem vorläufigen Endpunkt Röikenvik 72 km lang, sie hat 9 Zwischenstationen, von denen die mittelste Grua in 371 m Meereshöhe liegt. Sie durchschneidet zunächst das waldige Gebirgsland nördlich von Christiania und erreicht bei Brandbu, 69 km von der Anfangsstation entfernt, den durch seine Naturschönheiten berühmten Binnensee Randsfjord. Ist die Bahn einmal bis Gjövik fertig, so wird sie für den Turistenverkehr Norwegens von grosser Bedeutung sein, da Gjövik am Nordende des Mjösensees und am Eingange des herrlichen Gudbrandsdal liegt.

— **Direkte Bahnverbindung Brüssel-Antwerpen.** Wie der „Voss. Ztg." aus Brüssel mitgetheilt wird, will die Gesellschaft Cockerill im Wettbewerb gegen das von der Firma Empain aufgestellte Projekt die Regierung bitten, ihr die Konzession zur Errichtung einer Schwebebahn von Brüssel nach Antwerpen zu ertheilen. Zu diesem Zwecke hat eine belgische Vereinigung die Patente vor längerer Zeit angekauft. Die neue Bahn soll in derselben Weise, wie die Linie Elberfeld-Barmen über der Wupper gebaut ist, über die Senne geführt werden von der Mitte der Stadt Brüssel (Place de Brouckere) bis nach Sennegat und von dort über den direkten Weg von Mecheln nach Antwerpen. Da infolge dieser Bauart viele kostspielige und lange Zeit beanspruchende Arbeiten gespart werden, kann die Linie rascher fertiggestellt werden, was dem Projekte einen grossen Vortheil vor jenem der Firma Empain einräumt.

— **Ausstand auf der Pariser Stadtbahn.** Der erste Ausstand der Pariser Stadtbahnangestellten, der ein halbes Jahr nach der Eröffnung eintrat und über dessen Beginn wir in Nr. 10 S. 153 d. Ztg. berichteten, hat allerdings nur einige Tage gedauert und keine grossen Veränderungen in dem Verhältniss der Gesellschaft zu ihren Arbeitern gebracht, aber allgemein bezeichnende Momente ergeben. Es kann sicherlich nicht behauptet werden, dass die Bediensteten schlecht bezahlt und überanstrengt wären. Die geringste tägliche Besoldung beträgt 5 Fr. (4 ℳ); jede Woche haben sie einen freien Tag, jedes Jahr zehn Tage Urlaub; die Arbeitszeit soll zehn Stunden betragen. Dabei hat die Verwaltung aus besonderer Rücksicht für ihre Angestellten die für weiblichen Dienst vorbehaltenen Fahrkartenverkaufs- usw. Stellen nur an Frauen ihrer Angestellten vergeben. Thatsächlich entstand der Kampf nicht wegen Lohnerhöhung, sondern die hauptsächlichste Forderung beruhte in der Sicherheit gegen Entlassung. Anfänglich forderten die Bediensteten feste Anstellung nach sechs Monaten, schnell wurde in der Hitze die Forderung auf sofortige feste Anstellung gesteigert. In dieser Beziehung konnte sich die Gesellschaft darauf berufen, dass der Pariser Gemeinderath bei der Konzessionsertheilung selbst bestimmt hatte, dass erst nach zwei Jahren Dienst feste Anstellung erfolgen muss, wie auch die Pariser Gemeindebeamten erst nach entsprechender Zeit fest angestellt werden. Trotzdem die Verwaltung sofort Zugeständnisse machte, auch nichts dagegen hatte, dass die Angestellten — natürlich von anderen Arbeiterorganisationen und sozialdemokratischen Führern veranlasst — die Gelegenheit benutzten, um sich eine eigene Organisation zu schaffen, wurde der Ausstand mit Zweidrittelmehrheit beschlossen. Die Verwaltung hatte nur verweigert, das neugeschaffene Arbeitersyndikat schriftlich anzuerkennen. Nicht ganz klug scheint die Verwaltung gehandelt zu haben, indem sie den Bediensteten eine zugesagte Sondervergütung von zehn vom Hundert des Lohnes während der Ausstellungszeit vorenthielt, weil auch die Aktionäre noch keine Dividende ausgezahlt bekommen hätten. Die Ausständigen erliessen Aufrufe an das Publikum, sich nicht ungeübtem Personal anzuvertrauen; sie wollten den Minister der öffentlichen Arbeiten zum Schiedsrichter haben; dieser aber lehnte ab, weil er als Vertreter der staatlichen Aufsicht über die Pariser Stadtbahn sich nicht in innere Streitigkeiten bei derselben einmischen könne. Dagegen übernahm der Vizepräsident des Gemeinderaths, Escudier, die Vermittelung. Bezeichnenderweise erschienen im Termine mit den Vertretern der Angestellten gleich drei Generalsekretäre anderer Syndikate: der Eisenbahner, der Omnibus- und der Strassenbahnangestellten. Sie wurden jedoch zu den Verhandlungen nicht zugelassen. Ermahnungen des Vermittlers halfen anfänglich nichts. Indessen meldeten sich über 10000 Personen zum Ersatz der Ausständigen, und als die Verwaltung bestimmt ankündigte, mit neu eingestellten Arbeitern den Dienst wieder aufzunehmen, fanden sich nach einigen Tagen die Ausständigen bereit, zu den von vorn herein von der Verwaltung angebotenen Zugeständnissen die Arbeit wieder aufzunehmen. Danach soll feste Anstellung der tüchtigeren Arbeiter nach einem Jahre erfolgen, den weiblichen Angestellten wird eine kleine Erhöhung ihrer Bezüge gewährt und die 10% Ausstellungsvergütung sollen in der nächsten Aktionärversammlung befürwortet werden. Die Verkehrsunterbrechung hat sich besonders für die arbeitenden Klassen von Paris recht störend geltend gemacht; die etwa 150000 täglichen Fahrgäste der „Métropolitain" konnten von den in der Richtung derselben im Aussterbeetat befindlichen Omnibussen nur zum kleinen Theil aufgenommen werden.

— **Die Entgleisung des Südexpresszuges bei Dax.** Das schwere Eisenbahnunglück in der Nähe der Pyrenäen, das mehrere Menschenleben kostete und grosses Aufsehen hervorrief, hat seitens der Staatsanwaltschaft wie des Verkehrsministeriums und der Südbahngesellschaft die eingehendsten Untersuchungen veranlasst. Wie immer bei solchen Gelegenheiten Gerüchte entstehen, hiess es, die Schnelligkeit des Zuges sei übertrieben gewesen, die Strecke mangelhaft usw. Jetzt ist der Bericht der vom Gericht bestimmten Sachverständigen dem Untersuchungsrichter erstattet worden. Die betreffenden Ingeniöre kommen zu demselben Schluss, welchen schon der Aufsichtsdirektor der Südbahngesellschaft geäussert, dass nämlich der Gepäckwagen aus den Gleisen gesprungen ist, nachdem er die Kurve von Saint-Geours überschritten, sei es wegen seiner verhältnissmässigen Leichtigkeit und bei einem einfachen Stoss, sei es infolge der Erschütterung durch einen auf das Gleis gefallenen Körper. Seitens der Beamten und Ingeniöre der Eisenbahngesellschaft liege weder ein Fehler noch eine Verantwortlichkeit vor. Die aufmerksame Untersuchung der Gleise habe ergeben, dass letztere in vollkommen gutem Zustande waren, an der Entgleisungsstelle mit Ballast gedeckt und dass auch die Schwellen keine Mängel zeigten: Maschine und Tender, die bis in jede Einzelheit geprüft wurden, waren in tadellosem Zustand. Auch die Kurve war nicht übermässig. So nehmen die Sachverständigen an, dass die Entgleisung durch einen reinen Zufall erfolgt sei. Die Staatsanwaltschaft und der Untersuchungsrichter in Dax wandten jedoch ein, dass der Zugführer sowie zahlreiche Fahrgäste vor dem Unglück auf der Strecke wiederholt verdächtige Stösse wahrgenommen haben wollen, worüber der Maschinenführer auch vorschriftsmässig Bericht erstattete. Die Sachverständigen bestanden trotzdem auf den Schlüssen ihres Berichtes. Nach den Pariser Blättern wäre es wahrscheinlich, dass die strafrechtliche Untersuchung eingestellt wird. Entschädigungsklagen der Betroffenen gegen die Bahngesellschaft werden jedenfalls stattfinden.

— **Durchstich des Hondrichtunnels und die Anschlussbahn Lötschberg-Simplon.** Der schon kurz in Nr. 9 S. 138

d. Ztg. gemeldete glückliche Durchstich des Hondrichtunnels, der technisch und zeitlich aufs beste den Berechnungen entsprach, wurde in der schweizerischen Bundeshauptstadt und im Kanton Bern mit besonderer Freude begrüsst. Der grösste schweizerische Kanton sieht sich durch die Gotthardbahn einerseits und durch die Simplonbahn andererseits links und rechts vom grossen Durchgangsverkehr übergangen. Daher das eifrig betriebene Projekt einer direkten Verbindung von Bern mit dem Simplontunnel. Der Hondrichtunnel ist vorerst ein wesentlicher Theil der im Bau befindlichen Bahn Spiez-Frutigen. In der Nacht vom 28. auf 29. Januar konnten die Arbeiter von Süd und Nord sich ungefähr in der Längsachse des Tunnels die Hand reichen. Die Arbeiter waren fast durchweg Italiener. Bei dem Festmahl in Spiez betonte Nationalrath Bühler, Direktionspräsident der Spiez-Frutigenbahn, dass diese von vorn herein als Durchgangsbahn angelegt worden ist, weil man sie als erstes Theilstück der Lötschbergbahn gebaut hat. Der Kanton Bern hat den Bau durch die hohe Beihilfe von 2 000 000 Fr. ermöglicht. Redner schloss mit dem Ausblick auf die Zukunft, welche die Lötschbergbahn als Durchgangsbahn Bern-Simplon bringen möge. Der Berner „Bund" lässt gleichfalls frohe Zukunftsmusik hören und sagt: „Der Hondrichtunnel ist der erste glücklich vollendete Tunnel an der grossen Zukunftslinie Lötschberg-Simplon. Die Linie Spiez-Frutigen ist das erste Theilstück der Lötschbergbahn, also gewissermaassen ein Stück verwirklichter grosser Bernischer, neuzeitlicher Eisenbahnpolitik, deren weiterer Verlauf und Ausbau für unser engeres und weiteres Vaterland von ganz hervorragender wirthschaftlicher Bedeutung sein wird." Der Hondrichtunnel ist 1 600 m lang und hat eine beständige Steigung von 5,5 ‰. Bauunternehmer waren die Herren Lindner und Favetto. Man nimmt an, dass der Tunnel in zwei Monaten ausgebaut ist und die Linie am 1. Juni dem Betriebe übergeben werden kann.

— **Bahnbau in Montenegro.** Der „Glas Crnogorca", das montenegrinische Amtsblatt, bringt, wie die „Berl. N. Nachr." erfahren, die Ankündigung, dass der erste Bahnbau auf montenegrinischem Boden beschlossen sei. Es handelt sich um eine schmalspurige Bahn von Antivari nach Niksitsch in der Länge von 160 km. Die Veranlassung zu dieser Anlage war gegeben durch die Entdeckung reichhaltiger Erzlager in Tschrmniza bei Antivari und in Zupa bei Niksitsch. Ausländische Kapitalisten haben bereits eine Konzession zum Betriebe dieser Minen und zum Baue der nöthigen Industriewege erlangt. Auch hat sich schon eine zweite Gesellschaft gemeldet, welche den Hafen von Antivari erweitern und eine Schmalspurbahn von Antivari nach Niksitsch anlegen will. Dies Angebot ist anfänglich nicht angenommen worden. Nachdem aber bei Niksitsch bereits die Ausbeutung der dortigen Wälder begonnen hat, zeige sich solch' eine Bahn als unerlässlich. Deshalb hat nunmehr die montenegrinische Regierung einen Wettbewerb für diesen Bahnbau ausgeschrieben und den 14. März d. J. als den Termin für die Einreichung der Offerte bestimmt. Die Bahn Antivari-Niksitsch soll in drei Jahren, bis 1. Juli 1904, der Hafen von Antivari in zwei Jahren ausgebaut sein.

— **Die neue Ausgabe des Tarifes für die zur I. und II. Gruppe gehörenden Eisenbahnen Russlands** ist am 1./14. Januar d. J. in Kraft getreten. Die Gütertarife sind, seitdem der gegenwärtige Finanzminister am Ruder ist, einheitlich als Staffeltarife ausgestaltet worden und ausserdem nur in grösseren Zwischenräumen nach sehr sorgfältigen und umfangreichen statistischen Vorerhebungen einer Durchsicht und Umgestaltung unterzogen worden. Auch für die eben in Kraft getretenen Tarife waren solche Vorarbeiten im Gange und auch schon recht weit vorgeschritten, als ein Personenwechsel an leitender Stelle auch einen Wechsel in der Richtung in den Tarifarbeiten nach sich zog. Man stand davon ab, den Tarif in seiner Gesammtheit umzuarbeiten, und begnügte sich dieses Mal damit, nur einzelne Vereinfachungen eintreten zu lassen. Ueber das Maass dessen, was geschaffen ist, bringt die amtliche „Handels- und Industrieztg." in ihrer Nr. 262 die nachfolgenden kurzen Mittheilungen. Die mit dem 1./14. Januar d. J. in Kraft getretene fünfte Ausgabe des Tarifes für den Eil- und Frachtguttransport in Güterzügen im direkten Verkehr der Eisenbahnen der I. und II. Gruppe ist an Stelle der vierten Ausgabe, die seit dem 1. November 1899 gilt, getreten. Die Herausgabe dieser fünften Ausgabe des allgemeinen Tarifes stellt einen bedeutenden Fortschritt in den Bestrebungen des Ministeriums, das seit dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 8. März 1889 über die Tarife dahingeht, eine möglichst grosse Vereinigung und Vereinfachung aller Tarife überhaupt herbeizuführen, dar. Diese neue Ausgabe steht in engem Zusammenhange mit der in den Jahren 1897—1899 stattgehabten Durchsicht aller Frachtsätze des Gruppentarifs; die Durchsicht der Tarife ist zwar vertagt, doch sind durchgreifende Verbesserungen in betreff der Tarifirung der einzelnen Beförderungsgegenstände unermüdlich vorgenommen worden und werden auch fernerhin von den Tarifbehörden unter Beihilfe der allgemeinen Tarifkongrese durchgeführt werden. So enthält die fünfte Ausgabe die neu geprüften Tarife für die Beförderung von Cement, Steinen und Kalk sowie von Spiritus, Torf, Koks, Knochen usw. Ausserdem enthält diese Ausgabe eine ganze Reihe von Vervollkommnungen in den Tarifen in Bezug auf die äussere Anordnung der Abstufungen (Differentialen). Die Normalklassen sowie auch die grosse Menge der Ausnahmetarife sind unverändert gelassen; die vorgenommenen Verbesserungen, die die Abstufungen (Differentialen) betreffen, sind folgende: Die bestehenden 38 Schemata sind durch 24 ersetzt; diese Einschränkung ist entweder auf dem Wege der einfachen Aufhebung der Differentialen, die sich auf die weniger wesentlichen Güter beziehen (für welche andere Differentialen bestimmt sind), oder durch Verschmelzung eines Paares nahe bei einander liegender Abstufungen erreicht worden; alle diese Abänderungen sind von einer Verringerung der Zahl der Berührungspunkte einer Differentiale mit der anderen begleitet, um theuere Waaren auf die höheren Schemata genauer vertheilen zu können. Dabei treten die vorgenommenen Aenderungen nur in verhältnissmässig geringfügigen Erhöhungen der Tarife in die Erscheinung, die nur in Bruchtheilen von Kopeken und in seltenen Fällen 1—1,5 Kopeken für das Pud und die ganze Entfernung bestehen. Ausser den 24 Schemata sind acht mit Buchstaben versehene „Ausnahme"-Differentialen ausgearbeitet; letztere stellen Abweichungen von den 24 Grundschematen auf kurze Entfernungen dar und gehen rasch in die Normalklassen oder Differentialen über, wobei jede der angeführten Ausnahmedifferentialen für eine bestimmte Gattung von Waaren oder für bestimmte Verkehre festgesetzt ist und zwar: a) für Manufakturwaaren im Verkehre bis zu den Stationen der transkaukasischen Eisenbahnen über Baladshary; b) für Baumwolle; c) für Molkereierzeugnisse usw. Ausser dem Vorausgeführten enthält die neue Ausgabe des Gruppentarifes, die sich nicht auf Gegenstände erstreckt, welche auf Grund besonderer Tarife zur Beförderung angenommen werden, ein vollständiges Waarenverzeichniss nebst Klasseneintheilung mit den in Kraft belassenen Ausnahmetarifen für zwei Massenartikel und zwar: 1. Flachs, Hanf und Heede; 2. Fischwaaren. Diese Waaren werden keine besonderen Tarife erhalten, wobei jedoch besonders hervorgehoben wird, dass die Aenderungen der Frachtsätze, die durch diese Reform hervorgerufen werden, nur sehr unbedeutend sind.

— **Die Lage in Südrussland infolge der letzten grossen Schneeverwehungen** scheint nach den vorliegenden Berichten der Zeitungen eine sehr bedenkliche gewesen zu sein. So theilt die „Od. Now." aus Birsula mit: „Solche Schneeverwehungen, wie sie jetzt zu verzeichnen sind, stehen in der Geschichte der Südwestbahnen beispiellos da. Die Odessaer Züge stehen seit Sonntag auf der Station Rasdelnaja, die Kiewer in Birsula. Zu den Arbeiten zur Freimachung des Schienenweges wurden aus Winiza Truppen berufen. Die Arbeiten leitet der aus Kiew abkommandirte Ingeniör Abrahamson."

Durch die Ungewissheit über ihr Schicksal im höchsten Grade erregt, wandten sich die in Birsula eingeschneiten Reisenden telegraphisch an den Chef der Südwestbahnen mit der Bitte, man möge sie auf ihre eigene Gefahr und Rechnung nach der Station Rasdelnaja befördern, wo sie ihre Lage zu bessern hofften. Dieses Gesuch der Fahrgäste musste jedoch abschlägig beschieden werden, vielmehr wurde den hier eingeschneiten Reisenden durch ein Telegramm des Chefs der Südwestbahnen folgendes mitgetheilt: „Auf der Station Rasdelnaja befinden sich mehr als 2 000 Reisende und 3 000 Arbeiter; der kleinste Zufluss durch weitere Reisende wird sich als eine schwere Last auf die Verproviantirungsmittel dieser Station legen. Es wurden alle nothwendigen Maassregeln, ohne Ansehen der Kosten, ergriffen. Wenn die Soldaten die Arbeiten nicht einstellen werden, wird die Verbindung rasch hergestellt werden. Der Schnee hat an einigen Stellen die Höhe von 5 Faden (= 9 m) erreicht. In Birsula treffen neue Partien von Reisenden ein. Die Aufregung wächst stündlich. Die Frau des Stationschefs leitet die Herstellung der Nahrung für die Bedürftigen. Das Telegraphenbüro steht auf der Höhe seiner Aufgabe. Im Laufe von sechs Tagen wurden 7 000 Telegramme abgefertigt, alle Beamten arbeiten ununterbrochen. Das Publikum, das mit den Verwandten und Bekannten ausschliesslich telegraphisch verkehren kann, belagert stetig das Telegraphenbüro." — Ein weiteres Telegramm aus Birsula, 9. Januar, meldet: Hier ist folgendes Telegramm vom Chef der Südwestbahnen eingetroffen, das alle Reisenden in Verzweiflung versetzt hat: „Trotz der die ganze Nacht hindurch fortgesetzten Arbeiten hat es sich als unmöglich erwiesen, den Schienenweg auf den Eisenbahnstrecken Kolontajewka-Wygoda sowie aus Rasdelnaja-Kutschurgan freizumachen. Die Katastrophe ist durch die riesigen Verwehungen hartgefrorenen Schnees hervorgerufen."

Die Verwaltung der Bahnen hat allen Reisenden unent-

geltlich Mittagessen angeboten, die von den Buffets laut Kupons verabfolgt werden. Vermögendere Reisende spenden ihre Kupons an die ärmeren. Für die strenggläubigen Israeliten wird besonders gekocht.

In viel schlimmerer Lage befanden sich natürlich diejenigen Reisenden, die auf freier Strecke oder auf kleinen Stationen im Schnee lagen und weder vorwärts noch rückwärts konnten. Tage lang mussten Hunderte von Reisenden, darunter Frauen mit Kindern, in solcher Lage zubringen, buchstäblich hungernd und frierend, und nur der Zuvorkommenheit und Hilfsbereitschaft einzelner Vertreter der Eisenbahnverwaltung auf den Stationen ist es zu danken, dass nicht Fälle von Hungerstod oder Tod durch Erfrieren zu verzeichnen sind. Unschätzbare Dienste erwies den so unerwartet in eine Nothlage gerathenen Reisenden das vom stellvertretenden Odessaer Stadtguvernör Grafen P. P. Schuwalow ins Werk gesetzte Rettungswerk, indem eine bedeutende Anzahl Schlitten, mit Brot, Konserven und anderen Nahrungsmitteln sowie warmem Schuhwerk beladen, zur Abholung der am meisten gefährdeten Reisenden abgeschickt wurde und sie nach Odessa schaffte. Solcher Rettungsexpeditionen wurden drei unternommen und hierbei gegen 350 Reisende aus ihrer wahrhaft verzweifelten Lage befreit.

Den letzten Nachrichten zufolge sind augenblicklich noch auf den Südwestbahnen 15 000 Arbeiter mit Schneeschippen beschäftigt. Wie der „Now. Wr." aus Odessa gemeldet wird, wird der regelmässige Verkehr in den nächsten Tagen eröffnet werden können.

Ein Theil der südlichen Bahnen muss übrigens zur Zeit schon fahrbar sein, denn wie aus Moskau gemeldet worden, ist der Kaiser Nikolai dort eingetroffen, wohin er von Ssewastopol die Reise gemacht hat. Jedenfalls ist dieses Mal die Schneeverwehung mit einer Heftigkeit und Massenhaftigkeit aufgetreten, wie sie selbst in Russland nur äusserst selten beobachtet worden ist, und das will schon sehr viel sagen, denn Russland hat in jedem Jahre unter Schneeverwehungen schwer zu leiden.

Fremde Welttheile.

— **Anatolische Eisenbahngesellschaft.** Die Bauten an dem Hafen von Haidar Pascha, der zu den Konzessionen der Bahn gehört und die Kopfstation der letzteren auf der asiatischen Seite des Bosporus bildet, sind, wie verwaltungsseitig mitgetheilt wird, in flottem Gange. Der Graben zur Aufnahme der neuen Quaimauern ist bereits in seiner ganzen Länge (300 m) im Felsboden ausgebaggert und mit der Steinschüttung für die Gründung versehen worden. Auch der Wellenbrecher ist zum grossen Theile gegründet und auf eine Länge von 120 m schon durch schwere Bruchsteine überdeckt und beschützt worden. Auf diesem Wellenbrecher wird sich später ein Denkmal zur Erinnerung an die am 1. September 1900 vollendet gewesene 25 jährige Regierungszeit des gegenwärtigen Sultans erheben, wozu am Jubiläumstage in feierlicher Weise der Grundstein gelegt worden ist. Sofern nicht unvorhergesehene Ereignisse eintreten, hofft man bereits im Frühjahr nächsten Jahres den Hafen theilweise in Betrieb nehmen zu können, um mit Schluss desselben Jahres die Arbeiten ihrem Ende entgegenzuführen.

— **Bagdadbahn.** Die Verhandlungen über diese Bahn nehmen den „Berl. N. Nachr." zufolge den orientalischen Gepflogenheiten entsprechend langsam ihren Fortgang. Diese Thatsache gibt der „Nowoje Wremjä", die stets in vorderster Reihe gegen die Konzession an die deutsche Gesellschaft geeifert hat, Veranlassung, sich über die angebliche Absicht der Gesellschaft zu ereifern, den Bau der Bahn durch eigene Schutztruppen überwachen zu lassen. Aufgetaucht ist eine solche Behauptung zuerst im „Journal des debats" und von dort in russische Blätter übergegangen. Wie die „Berl. N. Nachr." demgegenüber hören, ist die Zulassung einer Schutztruppe für die Bagdadbahn weder von der Pforte gewährt, noch auch von deutscher Seite erbeten worden.

— **Deutsche Kolonien.** Ueber die Verkehrsverhältnisse in Süd-Togo äussert sich Professor Wohltmann, der diese Kolonie kürzlich im Auftrage der Regierung bereist hat, folgendermaassen: Der Verkehr ist trotz der dichten Bevölkerung recht gering. Nur durch Anlage von Strassen und Wegen lässt sich die Verkehrsfrage lösen, da die Flüsse zu wasserarm sind. Für spätere Zeiten muss der Eisenbahnbau ins Auge gefasst werden. Derselbe wird vor allen Dingen dann durchaus nöthig sein, wenn der Baumwollenbau in diesen Gegenden begründet ist. Auch für den Transport der Palmkerne ist die Anlage einer Bahn erforderlich. Wohltmann schliesst: „Ohne Eisenbahnbau wird die Entwickelung der Kolonie Togo nur eine sehr langsame und mässige sein. Die Sorge für gute Wege und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sind stets die erste Bedingung für die Entwickelung einer Kolonie. Das gilt auch für Togo.

— **Deutsche Kolonialbahnen in Südwestafrika.** Der Betrieb der Eisenbahn zwischen Swakopmund und Karibib (194 km) vollzieht sich seit dem 1. Juli 1900 nach den im vorigen Jahre veröffentlichten Fahrplänen, Tarifen, Vorschriften usw. anstandslos; zeitweise war er nur beeinträchtigt durch die bei der anhaltenden Trockenheit wenig günstigen Wasserverhältnisse. Einige Betriebsstörungen, die noch vorkamen, waren auf Kohlenmangel, verursacht durch nicht rechtzeitige Lieferung, zurückzuführen. Es wird beabsichtigt, einen eisernen Bestand zu bilden und dadurch dafür zu sorgen, dass in Zukunft Betriebsstörungen wegen Kohlenmangel nicht mehr eintreten können. Die nothwendige Vermehrung und Vervollkommnung der Betriebsmittel ist im Gange; die ersten bequemen und luftigen Personenwagen sowie bedeckte Güterwagen sind nunmehr eingestellt. Der Bau von Karibib (194 km) nach Windhoek hat durch nothwendige Arbeiten für die Errichtung des Bahnhofes in Karibib sowie für die Verbesserung einiger den Betrieb erschwerenden Stellen rückwärts Karibib seit Eröffnung des Betriebes bis Karibib sich um einige Wochen verzögert. Die Spitze des Gleis- und Telegraphenbaues hat am 1. Dezember 1900 226,6 km erreicht. Ein noch besserer Baufortschritt würde zu verzeichnen sein, wenn die Materialzufuhr infolge des Kohlenmangels nicht zeitweise gestockt hätte. Der Unterbau, welcher zwischen Karibib und Okahandja erhebliche Geländeschwierigkeiten überwunden hat und ausgedehnte Brückenbauten nothwendig macht, hatte vor der Gleisspitze etwa 15 km Vorsprung; die endgültige genaue Absteckung war bis 6 km vor Okahandja (etwa Kilometer 310) gelangt.

— **Eisenbahn Dschibuti-Harrar-Addis-Abeba.** Ueber diese auch von uns mehrfach erwähnte Bahn war die Nachricht verbreitet, dass die französischen Unternehmer der Bahnlinie mit drei englischen Gesellschaften ein Abkommen zur Beschaffung von Geldmitteln zum Bau der Bahn geschlossen hätten. Diese Nachricht ist dem „Journ. des transp." zufolge falsch, der französische Kolonialminister hat vielmehr alle Schritte gethan, um eine englische Einmischung zu verhindern und wird täglich seitens der Verwaltung der Somaliküste auf dem laufenden über alles auf den Bahnbau bezügliche erhalten. Wenn die nöthigen Geldmittel zur Fortsetzung des Bahnbaues noch nicht vorhanden sind, so ist man aufs eifrigste bemüht, dieselben zu beschaffen, was auch zweifellos ohne die seitens der englischen Gesellschaften angebotenen Hilfsgelder gelingen wird.

Allgemeines.

— **Kohlenverbrauch bei elektrisch betriebenen Vollbahnen.** Anschliessend an Mittheilungen des Chef-Elektrikers der Midland Railway Co., Mr. Langdon, über ein Projekt zur Umwandlung der London-Bedfordbahn auf elektrischen Betrieb, wurden, wie die „Schweizer Bauzeitung" mittheilt, in einer Sitzung der „Institution of Electrical Engineers" interessante Angaben über die Kosten bei elektrischem Betriebe von Vollbahnen gemacht. Gegenüber den Daten von Mr. Langdon, welcher für die Umwandlung der genannten Linie eine Verminderung der Zugkilometerkosten von (gegenwärtig) 59,5 Cts. bei Dampfbetrieb auf 45,6 Cts. bei elektrischer Zugkraft annahm, wurde von anderer Seite mitgetheilt, dass der elektrische Betrieb der Centrallondonbahn einen erheblich grösseren Arbeitsverbrauch aufweise und ebenso auch die von Mr. Langdon sehr hoch veranschlagten Kohlenersparnisse nicht zutreffen dürften. An Kohlen werden bei dieser elektrisch betriebenen Linie 0,11 bis 0,14 kg für 1 tkm verbraucht; bei der elektrischen Bahn in Liverpool stelle sich der Kohlenverbrauch noch höher, während er bei der unterirdischen Dampfbahn in London nur 0,07 kg für 1 tkm betrage; allerdings werde bei letzterer nur beste Dampfkohle verwendet. Der bisher niedrigste Kohlenverbrauch für die KW-Stunde wurde mit 1,6 kg in dem Kraftwerk der Montreal-Strassenbahn erzielt, während als Durchschnittswerth 2 kg für 1 KW-Stunde zu gelten habe. Im ganzen hat die Erörterung die Ansicht bekräftigt, dass die Ersparnisse im elektrischen Betriebe von Vollbahnen nicht sowohl im Kohlen- und Arbeitsverbrauche, als in den geringeren Instandhaltungskosten des Materials sowie den geringeren Löhnen zu suchen sind, während die Möglichkeit, in rascher Aufeinanderfolge viele leichte Züge abzulassen, für die Bewältigung eines starken Verkehres gegenüber den Dampfzügen einen besonders ins Gewicht fallenden Vortheil bildet.

Rechtsprechung

— Haftung der Eisenbahn für Kunstgegenstände. Unter „Kunstgegenständen“, welche nach § 50 B Ziffer 2 der Verkehrsordnung und Zusatzbestimmungen II 2a hierzu nur unter der Bedingung zur Beförderung übernommen werden, dass sie als solche ausdrücklich im Frachtbriefe bezeichnet sind und dass ihr Werth im Frachtbriefe angegeben ist, sind nach einem Urtheile des Oberlandesgerichts München vom 14. Dezember 1900 „Werke der bildenden Kunst zu verstehen, welchen durch eine künstlerische Gestaltung — im Gegensatz zur handwerks- oder fabrikmässigen — ein besonders hoher, das gewöhnliche Maass übersteigender Werth innewohnt“. Solche Kunstgegenstände müssen nach dem Urtheile als solche ausdrücklich im Frachtbriefe bezeichnet sein, damit nicht die Haftung der Eisenbahn nach § 89 der Verkehrsordnung ausgeschlossen ist; auch wenn der Frachtführer die Beschaffenheit dieser Gegenstände aus anderer Quelle kenne, sei seine Haftung nicht begründet. Eine Bezeichnung wie: „Denkmal-Gypsstudien“ entspreche nicht den Erfordernissen des § 50 der Verkehrsordnung. Denn es sei nicht richtig, dass eine jede, diese Bezeichnung tragende Sache gewissermaassen als Gattung unter den Begriff „Kostbarkeit“ oder „Kunstgegenstand“ falle. So wenig jedes Oelgemälde als solches einen künstlerischen Werth habe (R.-G. Bd. 13 S. 36), so wenig müssten „Denkmal-Gypsstudien“ künstlerischen Werth besitzen; es komme auf den Verfertiger (ob Anfänger und Laie oder Künstler) und auf den Grad der Ausführung an, um beurtheilen zu können, ob etwas gänzlich Unfertiges, für die Kunst Werthloses oder ein Kunstwerk vorliege; der Ausdruck „Studie“ deute gerade auf etwas Unfertiges, auf einen Versuch, etwas zu schaffen, hin, ohne dass gesagt sei, ob dieser Versuch zu etwas als Kunstgegenstand Fertigem geführt habe oder ob das Schaffen eben im Versuchsstadium geblieben sei und eine künstlerische Gestaltung noch nicht hervorgebracht habe. Die Bezeichnung „Denkmalsstudien“ allein könne daher auf den Kunstwerth des Gegenstandes noch nicht schliessen lassen, und selbst wenn eine solche Bezeichnung für derartige Kunstgegenstände handelsüblich wäre, so könnte damit noch nicht die Vorschrift des § 50 der Verkehrsordnung mit ihren Folgen beseitigt werden. Im § 89 der Verkehrsordnung sei jede Haftung des Frachtführers aus dem Frachtvertrage, auch im Falle böslicher Handlungsweise, ausgeschlossen (R.-O. H.-G. Bd. 8 S. 271).

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 29. Januar d. J. für den Personenverkehr eröffnete 11,64 km lange Strecke Kietz-Rummelsburg-Kaulsdorf ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Königliche Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. Die an der Strecke Neidenburg-Ortelsburg gelegene Eisenbahnstation Willenberg führt fortan die Bezeichnung Willenberg (Ostpr.).

Entwurf der neuen, vom 1. Juni 1901 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse.

Den zur Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen sind mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 5. Februar d. J. Nr. 308 die I. Entwürfe eines neuen alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses zur Prüfung sowie zur Eintragung der zweiten Anmeldung von Aenderungen jeder Art zugegangen.

Nach Prüfung dieser Entwürfe sind die aus je einem Exemplar derselben zu entnehmenden berichtigten und ergänzten Seiten nebst den zugehörigen Titelblättern so rechtzeitig an die geschäftsführende Verwaltung abzusenden, dass diese Korrekturen **spätestens am Abend des 18. Februar 1901** in Berlin eintreffen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 308 vom 5. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend den I. Entwurf der neuen, vom 1. Juni 1901 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Nr. 308 vom 5. Februar d. J. an die zur Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen, betreffend den I. Entwurf der neuen, vom 1. Juni 1901 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Nr. 310 vom 28. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung von Beiträgen zu den Vereinskosten (abgesandt am 2. Februar d. J.).

Nr. 310 vom 28. Januar d. J. an die Verwaltungen derjenigen Bahnen, welche nach § 6 der Vereinssatzungen an den Vereinseinrichtungen theilnehmen, betreffend Einziehung von Beiträgen zu den Vereinkosten (abgesandt am 2. Februar d. J.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die bislang nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Oldenbrok wird mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Im Binnenverkehr können Eil- und Frachtstückgüter von und nach Oldenbrok schon jetzt abgefertigt werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

In den Gütertarifen ist bei Oldenbrok in der Spalte „Dienstbeschränkungen“ das Zeichen „W“ zu streichen.

Oldenburg, den 25. Januar 1901. (324)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Heiligenbeil des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 2. Februar 1901. (325)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in Orth auf der Insel Fehmarn befindliche Güternebenstelle mit den Rollbezirken Orth, Landkirchen und Petersdorf wird mit Ablauf des 31. März d. J. geschlossen. Demgemäss findet vom 1. April d. J. ab eine bahnseitige Abfertigung von Gütern, lebenden Thieren und Fahrzeugen nach und von Orth nicht mehr statt.

Altona, den 1. Februar 1901. (326)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Pferde aus Ungarn vom 1. Februar 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 wird

der Frachtsatz für Pferde von Zákány nach Stuttgart Hauptbhf. (Seite 10 des Tarifs) auf 21,78 ℳ für 100 kg erhöht.

München, den 31. Januar 1901. (327)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Am 1. März d. J. gelangt der Nachtrag I zum Tarif vom 1. Mai 1900 zur Einführung. Er enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen von geringerer Bedeutung:

a) anderweite Bestimmungen über die Frachtberechnung für sperrige Güter, durch die wesentliche Ermässigungen der im Klassenguttarife enthaltenen Frachtsätze für sperrige Güter herbeigeführt werden;
b) einen erheblich erweiterten und zum Theil ermässigten Ausnahmetarif für Pflaumen und Pflaumenmus an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs 4;
c) an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs 13 für Eisen und Stahl usw. je einen besonderen Ausnahmetarif 13 für Eisen und Stahl usw. und 14 für Maschinen aller Art, durch die für eine Reihe von Artikeln Ermässigungen der gegenwärtigen Frachtsätze eintreten;
d) einen neuen Ausnahmetarif 15 für Militärgewehre;
e) anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Ausnahmesätze für Eisenbahnfahrzeuge;
f) einen neuen Ausnahmetarif 29 für Leinenzeuge;
g) erhöhte Ausnahmesätze für einzelne Artikel im Verkehr mit bulgarischen Binnenstationen.

Die Frachtsätze zu g erlangen zufolge unserer Bekanntmachung vom 28. Dezember 1900 bereits am 1. März, die übrigen Erhöhungen erst am 1. April d. J. Gültigkeit. Der Nachtrag wird gegen Ende dieses Monats zu dem aufgedruckten Preise bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben sein. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die Verkehrsbüreaus dieser Verwaltungen schon jetzt Auskunft.

Breslau, am 1. Februar 1901. (328)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Lötzen der ostpreussischen Südbahn in den Ausnahmetarif 1 für Holz des nordostdeutsch - sächsischen Verbandes aufgenommen. Die Schnittfrachtsätze betragen

bis zum Schnittpunkt (östlich)	1	2	3
	1,58	1,43	1,30

Bromberg, den 2. Februar 1901. (329)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Kohlenausnahmetarif Theil V, Heft Nr. 3 vom 1. Februar 1898. (Verkehr Böhmen-Süddeutschland.)

Am 1. April 1901 tritt dieser Tarif ausser Kraft.

Wegen Ausgabe eines Ersatztarifes mit erhöhten Frachtsätzen folgt weitere Bekanntmachung.

München, den 30. Januar 1901. (330)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Vom 1. Februar d. J. ab werden die Stationen Franzburg, Negast, Richtenberg, Steinhagen i. P. Steinhagener Weiche der Stralsund-Tribseer Bahn in obigen Tarif einbezogen. Die Frachtsätze nach den übrigen Stationen dieser Bahn treten vom Tage der Betriebseröffnung in Kraft.

Kattowitz, den 28. Januar 1901. (331)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. ab wird die Station Konstanz der badischen Staatseisenbahnen als Empfangsstation in den im Tarifheft 4 für den vorbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif 9 S (Schiffsbaueisentarif) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 31. Januar 1901. (332)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. Februar 1901 werden für die Beförderung von Cement aus der Schweiz von den Stationen Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut nach Kehl, Mannheim und Rheinau transit mit der Bestimmung nach dem Zollausland die Frachtsätze des badischen Ausnahmetarifs Nr. 13 im Rückvergütungswege gewährt. Für die Anwendung derselben sind die Bestimmungen des § 14 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahngütertarifs Theil I maassgebend.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Dienststellen.

Karlsruhe, den 29. Januar 1901. (333)
Grossh. Generaldirektion.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 ab kommen die unter lfd. Nr. 6 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) vorgesehenen Ausnahmen bezüglich des Verkehrs nach und von den Stationen der Altdamm-Kolberger Eisenbahn in Wegfall.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 1. Februar 1901. (334)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 10. Februar d. J. treten zwischen Janowitz i. P. und Chemnitz neue Frachtsätze in Kraft, die bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Bromberg, den 1. Februar 1901. (335)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Holz- und Rinden-Ausnahmetarif Theil IV, Heft 1 vom 1. Oktober 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1901 wird die Station Höfen b. Wildbad der k. württembergischen Staatseisenbahnen in den Abschnitt I für Holz aus Oesterreich (Seite 11 des Tarifs) aufgenommen. Die Frachtsätze sind zu bilden durch Anstoss folgender Beträge an jene für Pforzheim B. B.:

Mark für 100 kg		
Abtheilung		
I	II	III
0,04	0,05	0,05

München, den 30. Januar 1901. (336)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von belgischen Stationen nach Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M usw.

Die Station Quiévrain (raccordement des fours à coke) der belgischen Staatsbahn wird für den Versand von Steinkohlen etc. am 1. Februar d. J. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 30. Januar 1901. (337)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer und deutsch-belgischer Verkehr.

In die Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen vom 1. Mai 1894 wird mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. die Station Bruges (Bassins) transit der belgischen Staatsbahn mit den für Bruges (Station) geltenden Frachtsätzen aufgenommen.

Im Verkehr mit Bruges (Bassin) transit wird für Schafsendungen von mehr als 90 Köpfen auf den belgischen und belgisch - niederländischen Strecken die Fracht nur für 90 Stück berechnet.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 30. Januar 1901. (338)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags - Verkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Papier aller Art der Pos. P 1 c) des Theiles I für die Elbeumschlagsverkehre zur Ausfuhr aus dem österr.-ung. Zollgebiete nach überseeischen Ländern treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Gródek	198 ₰
„ Zloczów	215 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Gródek	193 ₰
„ Zloczów	210 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Gródek	234 ₰
„ Zloczów	251 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz, Aussig = Landungsplatz und Schönpriesen = Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ₰, bei Aussig Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Hierdurch treten die in der Vereinszeitung Nr. 1 vom 2/I. 1901 unter Pos. 31 publizirten Frachtsätze ausser Kraft.

Wien, am 31. Januar 1901. (339)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Koks treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen Bodenbach=Landungsplatz nach Königshof . . .	52 ₰
Von Schönpriesen=Umschlag nach Königshof . . .	52 ₰
Von Dresden=Elbkai nach Königshof . . .	74 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 30. Januar 1901. (340)

Oesterr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Lokalgütertarif.

Zu der vom 1. Januar 1901 gültigen Neuauflage des Lokalgütertarifes, Theil II (vom 1. April 1893) für den Transport von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft gelangt ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe, welches unentgeltlich bezogen werden kann.

Wien, am 31. Januar 1901. (341)

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.
(Ausnahmefrachtsätze für Spiritus zur Ausfuhr seewärts.)

Mit Gültigkeit vom 10. Februar bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1901 gelangen für Spiritus zur Ausfuhr seewärts, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und bei Einhaltung der für die inneren deutschen Verkehre bestehenden einschlägigen Kontrolvorschriften von Bubentsch, Bubna, Jungbunzlau, Kolin (Oe. N. W. B. u. St. E. G.), Lieben (Oe. N. W. B. u. St. E. G.), Pardubitz (St. E. G. u. S. N. D. V. B.), Prag (diverse Bahnhöfe), Raitz, Smiritz und Wysocan (B. N. B. u. Oe. N. W. B.) nach den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung, welche bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren sind.

Wien, am 1. Februar 1901. (342)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

3. Verdingungen.

Oldenburgische Staatsbahn.

Wir beabsichtigen, die Lieferung nachfolgenden Kleineisenzeugs auf dem Wege öffentlicher Ausschreibung zu vergeben:

1. 35 t Doppelwinkellaschen, N. P. mit 6 Löchern,
2. 65 t Unterlagsplatten für Mittelschwellen, N. P.,
3. 25 t Schwellenschrauben, unverzinkt, in Leinöl gekocht,
4. 20 t Schienennägel.

Die maassgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen postfreie Einsendung von 1,00 ℳ in Briefmarken der Deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau, Karlstrasse 8 hierselbst, bezogen werden.

Die Lieferung der Materialien hat je zur Hälfte am 1. April bezw. 1. Mai d. J. zu erfolgen.

Bezügliche Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Kleineisenzeug" sind verschlossen und portofrei bis zum 13. Februar d. J. an uns einzusenden.

Die Oeffnung der Angebote erfolgt am 14. Februar d. J., Vorm. 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Anbieter.

Der Zuschlag wird bis zum 24. Februar d. J. ertheilt werden.

Oldenburg, den 26. Januar 1901. (343)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von

2 200 Stück Telegraphenstangen verschiedener Länge und Stärke.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift „Verdingung vom 18. Februar 1901" versehen spätestens

Montag, den 18. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 3 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 3. Februar 1901. (343a)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von: Werkstattsmaterialien für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen für das Jahr 1901.

Gr. C. IX., Kupferblech, Stangenkupfer, Kupferdraht, Kupferröhren, Messingblech, Messingdraht und Rundmessing.

Gr. C. X., Zink, Zinkblech und Blei.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin am 23. Februar 1901, Vormittags $10^1/_2$ Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen oder auch gegen Einsendung von 0,50 ℳ für jede Gruppe portopflichtig von unserem Rechnungsbüreau bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 23. März 1901.

Kattowitz, den 29. Januar 1901. (344)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 59 alten Eisenbahnwagen.

Vollzogene Angebote hierüber sind an das Centralbüreau der königlichen Eisenbahndirektion hierselbst bis zum 16. Februar d. J., Vorm. 10 Uhr, einzusenden. Die Eröffnung der letzteren findet am vorbezeichneten Tage Vorm. $11^1/_2$ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten, sowie die Verkaufsbedingungen können in unserem technischen Büreau hierselbst, oberschlesischer Bahnhof, Zimmer 13, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar) bezogen werden.

Breslau, im Januar 1901. (345)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von Wagen.

9 ausgemusterte Güterwagen sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Verwaltungsgebäude zur Einsicht aus, können auch gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Wagen" werden in dem am 16. Februar 1901, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude hierselbst stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. Februar 1901.

Lingen, den 1. Februar 1901. (346)

Königliche Eisenbahn-Werkstätten-Inspektion.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Oeffentlicher Verkauf von Nebenprodukten der Gasanstalten.

Die in unseren Gasanstalten Mainz, Darmstadt und Worms in der Zeit vom 1. April 1901 bis 31. März 1902 voraussichtlich abzugebenden Nebenprodukte, wie: Steinkohlentheer, Ammoniakwasser, Kohlenwasserstoff und Oeltheer sollen öffentlich meistbietend verkauft werden. Verkaufsnachweisungen und Angebotbogen können von unserem Centralbüreau, Zimmer 52, gegen Einsendung von 30 ₰ in baar, nicht in Briefmarken, abgegeben werden. Die Angebote sind bis Donnerstag, den 21. Februar 190, Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, einzureichen. Zuschlagsfrist: 14 Tage.

Mainz, den 28. Januar 1901. (347)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. Februar Vorm. gemeldet.

Nr. 4. Berlin, am 6. Februar 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	4	Bund	Wagenräder	63	1	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
2	A B	54	1	„	Stangen	48	2	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	bezettelt: Coblenz-Ingelheim.
3	A B	—	1	Fass	leer	?	3	Ingelheim	Direktion Mainz	
4	A B	19	1	Kiste	leer	26	4	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
5	A D	1803	1	Pack	2 Bettrahmen	24	5	Duisburg	K. E.-D. Essen	
6	A H	20/21	2	Bunde	Hohlglas	8,5	6	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
7	A H	40	1	Kiste	leer	22	7	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
8	A J A G	14, 18, 54	3	—	Wagendecken	—	8	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
9	A K	4260	1	Korb	Messer	4	9	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
10	A R	65	1	Kiste	Packstroh	60	10	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
11	A S	10139	1	„	Postkarten-Albums	?	11	Leipzig Eilbg.	K. E.-D. Halle a/S.	
12	A S	3642	1	Bällchen	Futterstoffe	15	12	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
13	A S	311	1	Kiste	runde Holznummern in Packeten (Holzwaaren)	92	13	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
14	A W L	18481, 18476	2	Kisten	leer	17	14	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	
15	B	—	1	Pack	4 neue Körbe	6	15	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
16	B	1	1	„	31 l. Säcke	19,5	16	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
17	B	6	1	Ballen	Watte	25	17	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
18	B	476	1	—	Wagenfeder	10	18	Cöln-Ehrenfeld	„	
19	B A S	3164	2	—	Winkelarme	20	19	Cöln-Gereon	„	
20	B A S	3164	1	Bund	Flachstahl	51	20	„	„	
21	B J	6663	1	Kiste	leer	21	21	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
22	B K	452	1	—	Blumenständer	5	22	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
23	B R	—	1	—	Eisenstange	25	23	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
24	B S	657	1	Kiste	Bücher (Lexikon)	27	24	Detmold	K. E.-D. Hannover	
25	B S	149, 155	2	Harrasse	leer	135	25	Mannheim	Badische Stsb.	
26	C	91	1	Pack	2 eis. Stäbe	32	26	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
27	C	47	1	Sack	Baumwollabfälle	30	27	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
28	C B	729	1	—	kleiner Schmelzofen	12	28	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
29	C B	—	1	Fass	leer	19	29	Westhofen	Süddeutsche E.-G.	
30	C B	2848/49	2	Säcke	Schlemmkreide	204	30	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
31	C B	1059	1	—	Kette	—	31	Neuss	K. E.-D. Cöln	
32	C D E	4394	1	Kiste	?	—	32	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
33	C K	575	1	Ballen	Seegras	75	33	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
34	C L R	61	1	Fass	leer	84	34	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
35	C M	132	1	Kiste	Kurzwaaren	31	35	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
36	C S	1625	1	„	Nudeln	18	36	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
37	C S	2	1	Verschlag	leer	19	37	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
38	C T	79	1	Pack	ger. Fische	18	38	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
39	C W	2280	1	Kiste	Eisenwaaren	100	39	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
40	D	2526	1	—	Vertikow	55	40	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
41	D	446	12	Stäbe	Flacheisen	45	41	Leutkirch	Württemberg. Stsb.	
42	D	692	1	Pack	Blumenstäbe	2,5	42	Duisburg	K. E.-D. Essen	
43	D	7117	1	Fass	Maschinenöl	—	43	Rauxel	„	
44	D	—	1	—	Ofenkrümmen	2	44	Bocholt	„	
45	D I	26283	1	—	Schaukelstuhl	8	45	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
46	D B	2064	2	Bund	Stahl	82	46	Münster	K. E.-D. Münster	beschr.: Münster.
47	D M	—	1	—	grosse lederne Handtasche	24	47	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
48	D R E	3	1	—	Kette	—	48	Neuss	„	
49	—	I	1	—	Tau	—	49	Neuss	„	
50	D R G M	103368	1	Stück	eis. Hebelstange	6	50	Gössnitz	Sächsische Stsb.	
51	D W	1618	1	Korb	leer	25	51	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
52	E	—	6	—	Roststäbe	24	52	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	E C	1	1	Koffer	? —	—	53	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
54	E D	1271	1	Bund	Holzleisten —	202	54	Bopfingen	Württemberg. Stsb.	
55	E G	505	1	Korb	Eisenwaaren —	70	55	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
56	E H	—	1	Kiste	grüne Heringe —	116	56	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	verkauft.
57	E H	3	1	"	Cigarren —	27	57	Murnau	Bayerische Stsb.	
58	E N	1359	1	Ballen	Scheuertuch —	22	58	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
59	E W	24749	1	Verschlag	3 Kinderspielwagen —	42	59	Neuss	K. E.-D. Cöln	
60	F	—	4	Stück	eis. Ausgüsse —	—	60	Herford	K. E.-D. Hannover	
61	F E	1743	1	Blechkanne	gefüllt —	57	61	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
62	F H C	20	1	Pack	leere Säcke —	20	62	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
63	F H K	—	1	Tönnchen	Heringe —	35	63	Godesberg	"	
64	F P	2292	1	Kanne	wohlriechende Flüssigkeit	37	64	Cöln-Gereon	"	
65	F P	—	1	Korb	leer —	5	65	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
66	F W	1844	1	Ballen	Wollabfälle —	136	66	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
67	G	103	1	Kiste	Blumenzwiebeln —	50	67	"	"	
68	G	2201	1	Kiste (mit Bandeisen beschlagen)	gefüllt —	148	68	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	Sheffield, England.
69	G	6397 a	1	Sack	Kaffee —	15	69	Cöln-Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
70	G B	604	1	Fass	Oel —	192	70	Cöln-Gereon	"	
71	G B C	3945	1	Bund	Stahl —	10	71	Stolberg-Hammer	"	
72	G B C	1243	32	—	Pflugschaare —	105	72	Altenweddingen	K. E.-D. Magdeburg	35 cm lang, 12,5 cm breit, 2,5 " dick.
73	G B C	3848	1	—	Stahlplatte —	—	73	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
74	G D	39135	1	—	Petroleumfass, leer —	33	74	Magdeburg-Elbe	K. E.-D. Magdeburg	
75	G D	504	1	Pack	l. Säcke —	17,5	75	Nauendorf	"	
76	G H	70	1	Kiste	Zwillings-Isolatoren aus Porzellan und Gusseisen (für elektrische Anlagen)	72	76	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
77	G H	—	1	—	Zinkplatte —	22,5	77	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
78	G J	5352	1	Kiste	? —	?	78	Bentheim	Niederl. Staats-E.	
79	G K	3	1	Pack	3 leere Körbe —	9	79	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
80	G L	35094	1	Ballen	? —	107	80	Grossschönau	Sächsische Stsb.	
81	G L	5061	1	Kiste	12 Packete, Trikotwesten	39	81	Differdingen	Prinz Heinrichb.	
82	G O	4061	1	Kiste	Drucksachen —	130	82	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
83	G P H	—	1	"	leer —	19	83	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
84	G R	3093	1	Ballen	Korken —	38	84	Duisburg	K. E.-D. Essen	
85	G R	122/3	2	Pack	Sessel —	12	85	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
86	G S	56	1	Stück	Stahl —	6	86	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
87	G T	12587	1	Kiste	leer —	10	87	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
88	G W	2194	1	Fass	leer, 702 l —		88	Endingen	Kaiserstuhlbahn	
89	H	2	1	Kiste	Suppennudeln —	17	89	Karlsruhe	Badische Stsb.	
90	H	4393	1	"	leer —	12	90	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
91	H	25	1	Pack	4 Bretter —	28	91	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
92	H	—	80	Kisten	Käse —	320	92	Cöln-Gereon	"	
93	H A	121	1	Ballen	? —	13	93	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
94	H A	12	1	Korb	Rothkohl —	47	94	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
95	H B	434	1	Pack	leere Körbe —	21	95	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
96	H B	1754	1	Kiste	? —	25	96	Utrecht by.	Niederl. Staats-E.	beklebt Elberfeld.
97	H B	9693	1	"	Stahlschrauben —	16	97	Basel	Badische Stsb.	
98	H B C	808	1	Ballen	Leder —	28	98	Düren	K. E.-D. Cöln	
99	H B N	882	1	Korb	Eisenwaaren —	63	99	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
100	H C	3282	1	Kiste	Stahlstifte —	128	100	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
101	H D	9507	1	"	Kreide —	115	101	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
102	H G	167	1	Rolle	durchlöch. Eisenblech	9	102	Altenburg	Sächsische Stsb.	
103	H H	1179	1	Ballen	Wollwaaren —	15	103	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
104	H H	540	1	—	Sofalehne —	8	104	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
105	H H	1, 2	2	Säcke	Rupfen —	38	105	Memmingen	Bayerische Stsb.	
106	H K	3947	1	Fass	Sauerkraut —	250	106	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
107	H L V	8000	1	"	unbekannt —	267	107	Triebel	Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld	
108	H M	7898	1	"	Farberde —	58	108	Basel	Badische Stsb.	
109	H M	7216	1	—	Puppenwagen —	2	109	"	"	
110	H O	100	1	Pack	l. Säcke —	—	110	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	
111	H S	6936	1	—	Sportwagen —	7	111	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
112	H S	5253	1	Kiste	leer —	32	112	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
113	H S F	20, 17	1	Ballen	Tabakabfall —	40	113	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
114	H W	6886	1	"	Leinen —	35	114	Kreuzau	"	
115	J A K	3507	1	Fass	leer —	14	115	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
116	J & C	760	1	Kiste	Figur —	20	116	München Centr.	Bayerische Stsb.	
117	J F	—	1	Ballen	Leder —	32	117	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
118	J P	2	1	Sack	Lumpen	62	118	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
119	J W	2	1	Pack	6 Körbe	18	119	Duisburg	K. E.-D. Essen	
120	J W	—	1	Sack	Bettzeug	14	120	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
121	K	—	46	—	leere Kartoffelsäcke	—	121	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
122	K	—	1	Pack	4 Roster	14	122	Duisburg	„	
123	K	2103	13	–	Eisenplatten	700	123	München Centr.	Bayerische Stsb.	
124	K	—	1	Kiste	Eisendraht	78	124	„	„	
125	K	148	1	„	anschein. Cigarren	53	125	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
126	K & B	4343	1	Bund	Besen	10	126	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
127	K D & Cie.	547 348	1	Ballen	Hopfen	101	127	Petingen	Prinz Heinrichb.	*)
128	K H	11542	1	Pack	6 verzinkte Eimer	12	128	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
129	K M	—	2	—	Gusstheile für Dreschmaschine	14	129	Basel	Badische Stsb.	
130	L C	845	1	Pack	12 hölzerne Verzierungen für Möbel	4	130	„	„	
131	L R	6213	1	Kiste	Lampentheile	16	131	Rheydt=Geneiken	K. E.-D. Cöln	
132	L T	72	1	—	Puppenwagen	5	132	Coblenz Rh.	„	
133	L V	101	1	Ballen	Papier	17,5	133	Peine	K. E.-D. Hannover	
134	M	4848	1	„	Leder	70	134	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
135	M	10	1	Dose	Frauenhüte	3	135	Kampen	Niederl. Centralb.	
136	M	15	1	Pack i. Pap.	rohe Gusseisentheile	5,5	136	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
137	M B	—	1	Kiste	?	30	137	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
138	M F	8013	1	„	unbekannt	26	138	Illowo	K. E.-D. Danzig	
139	M G	—	2	—	Eisenbleche	50	139	Düren	K. E.-D. Cöln	
140	M K	1315/16	2	Pack	leere Säcke	26	140	Cöln=Gereon	„	
141	M & K	2083	1	Ballen	Flanell	13	141	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
142	M L	21	1	„	gefüllt	7	142	Cöln Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
143	M M T A	26755	1	Kiste	Spulen	117	143	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
144	M N	1. 2	1	Tafel	Eisenblech und Gasrohre	50	144	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
145	M R	7897	1	Korb	Fensterhaken	—	145	Herne	K. E.-D. Essen	
146	M S	1071	1	Kiste	leere Cigarrenkisten	23	146	Halle a. Saale	K. E.-D. Halle a/S.	
147	M S	2219	1	„	Hausgeräthe	54	147	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
148	N W K	2505	1	Fass	Fett (?)	120	148	München Centr.	Bayerische Stsb.	
149	O	194	1	Korb	Fittings	14	149	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
150	grün P	—	1	—	zerbrochenes gusseis. Schwungrad	93	150	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
151	P K	822	1	Harrass	Porzellan	70	151	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
152	P L	100	1	Pack	5 leere Körbe	12	152	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
153	P S C	—	2	Kolli	Herdtheile	26	153	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
154	R	17	1	Sack	altes Blei	42	154	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
155	R B	29	1	Kiste	leer	16,5	155	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
156	R F H	2659	1	„	kond. Früchte	18	156	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
157	R H	12/15	4	—	Küchenschränke	216	157	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
158	R K	20	1	Sack	Kartoffeln	40	158	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
159	R S	66462	1	Kiste	Streichhölzer	22	159	Detmold	K. E.-D. Hannover	
160	S	4	1	Sack	alte gebr. Baumwollsäcke	15	160	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
161	S A F	3937	1	Kiste	Seidengarn	78	161	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
162	S B	684/5	2	—	Ventile	—	162	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
163	S B D V	712 23	2	Stück	leinene Decken	—	163	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
164	S C	243	1	Fass	leer	40	164	Pfalzburg	Reichsbahn	
165	S & C	1623	1	Pack	1 eis. Feder	—	165	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
166	Schr	2434	1	„	Waschkessel	10	166	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
167	S K	433	1	Kiste	leere Weinflaschen	—	167	Rheindahlen	„	
168	S Z	5314	1	Ballen	Wolle	70	168	Cöln=Gereon	„	
169	S M	3320	1	Fass	Wein	34	169	„	„	
170	S R & Co.	6344	1	Kiste	Lampenuntersätze aus Glas	72	170	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
171	St	2	1	Kollo	5 kleine Kisten ger. Fische	10,5	171	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
172	S T N	11567	1	Kiste	Kerzen	31,5	172	Memmingen	Bayerische Stsb.	
173	T	40	1	Pack	Fensterriegel	13	173	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
174	T	2	5	Tönnchen	Sardinen	25	174	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
175	T G	5	4	Stangen	T-Eisen	54	175	Münster	K. E.-D. Münster	
176	T H	43	1	Bund	3 leere Körbe	3	176	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
177	T oder J	1	1	Gestell	5 Dosen Bratheringe	42	177	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
178	T K D F	12192	1	Fass	leer	24	178	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
179	T L oder J L	—	1	Sack	Wallnüsse	47	179	Halle a. Saale	K. E.-D. Halle a/S.	
180	W	—	1	—	gusseis. Platte	—	180	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
181	W	61276	1	Kiste	Kerzen	32	181	Memmingen	Bayerische Stsb.	
182	W	—	1	—	gusseis. Pumpentheil	22	182	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
183	W B	1/2	2	—	Ketten	—	183	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
184	W C	7258	1	Verschlag	l. Flaschen	92	184	Cöln=Gereon	„	
185	W P	966	1	—	Puppensportwagen	4	185	„	„	

*) Ist mit einer rothen Etikette versehen: „Bayerische Staatsbahnen 11. August 1900.“

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
186	W P	4366	1	—	Stuhl —	10	186	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
187	W S	2474	1	Bund	2 Kisten, leer —	17	187	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
188	W S H	4686	1	Kiste	Packstroh —	37	188	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
189	Z	—	1	Bund	Schrauben —	?	189	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
190	Aussig / Dresden	38	1	Reisekorb	Kleider u. Wäsche —	78	190	Wittenberg a/E.	K. E.-D. Halle a/S.	aus August 1900! (2. Bekanntmachung).
191	Gebr. B	15107	1	Kiste	Käse —	42	191	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
192	Berlin	—	1	—	Schmierölkanne —	—	192	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	aus Z. 7964 v. 21/1.
193	Breslau	34829	1	Waggon	Reststückkohle —	700	193	Petersham	K. E.-D. Halle a/S.	
194	Breslau	47207	1	„	Gipssteine —	15000	194	Beutersitz	„	
195	Konkursverwalter Assmus	—	1	Kiste	Bücher —	13	195	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	
196	Essen / Köln	68562 / 33673	2	Wagen	Koks —	20000	196	Noveant	Reichsbahn	
197	Goé	837	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	197	?	Belgische Staatsb.	
198	S. Herz	16099	1	Fass	leer —	34	198	Heiligenstadt	K. E.-D. Cassel	
199	A. Kunzler	205	1	„	Wein —	30	199	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
200	Lascouchas	4	10	Ballen	Kaffee —	802	200	Haiger	„	
201	Gebr. P.	445	1	Kiste	Maschinentheile, anscheinend für 1 Mühlenwerk bestimmt	19	201	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
202	Adr. Schick	—	1	Pack	leere, alte Körbe —	20	202	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
203	Union	327689	1	Kübel	Margarine —	30	203	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
204	W & B Warschau	2817	1	Kiste	Gummisauger für Kinder u. andere Gummiwaaren	106	204	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
205	grün	/	7	—	Zahnradstangen —	22	205	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
206	—	1/47	47	Säcke	leere Cementsäcke —	280	206	Vorwohle	„	
207	—	VII/VIII	2	—	Ketten —	—	207	Cassel O.	„	
208	—	22/24	3	Säcke	Lumpen —	48	208	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
209	—	47	1	—	Wagendecke —	—	209	Halbstadt	K. E.-D. Breslau	
210	—	0,55	1	—	Schleifstein —	35	210	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
211	—	100	1	Sack	Lampertsnüsse —	7	211	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
212	—	Packmeisterkarte 385	1	Pappschachtel	1 schw. Anzug u. Wäsche	4	212	Hannover Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
213	—	388/390	3	Körbe	? —	150	213	Amsterdam W. P. by.	Niederl. Stsb.	von Hamburg.
214	—	1044	1	Stange	Stahl —	75	214	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
215	—	1820	1	Ballen	Schirmstöcke —	91	215	Wald	„	
216	—	2011	1	—	Wagenachse —	10	216	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
217	—	3011	1	Fass	leer —	23	217	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
218	—	3155	1	Kiste	Puppen —	115	218	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
219	—	9673/1	1	Ballot	Kapok —	—	219	Utrecht	Niederl. Centralb.	
220	—	18406	1	Kiste	Suchard-Reklamebilder	82	220	Basel	Badische Stsb.	
221	—	29389	1	„	? —	57	221	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
222	roth ><	—	1	—	Roststab —	15	222	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
223	gelb /	—	1	Bund	Rundeisen —	25	223	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
224	Strich blau	—	23 10	Kolli Bunde	Hufeisen — Rundeisen —	257 251	224	Rummelsburg i/Pomm.	K. E.-D. Danzig	
225	rother Strich	—	3	—	gusseiserne Maschinentheile (2 eis. Räder, 1 eis. Zapfen)	6	225	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
226	blauer Strich	—	je 1	Bund	Flach-, Rund- u. Quadrateisen	128	226	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
227	>< roth	—	10	Kolli	Gusstheile —	12	227	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
228	TR	163	1	Fass	Farberde —	380	228	Basel	Badische Stsb.	
229	[illegible]	—	1	Kiste	Eisentheile —	7	229	Gera R.	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
230	MS	8000	1	Fass	ansch. Petroleum	—	230	Rauxel	K. E.-D. Essen	
231	T	906	1	Kiste	leer	36	231	Berlin, Anh.	K. E.-D. Berlin	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
232	—	—	1	Kiste	Aepfel, Aschkuchen	10	232	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
233	—	—	2	K. in Papier	Aufsätze aus Holz	1,5	233	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
234	—	—	1	—	neue Bahnschwelle	—	234	Delitzsch	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
235	—	—	1	Sack	Beize	40	235	Cöln Gereon	K. E.-D. Cöln	
236	—	—	1	Bund	Besenstiele	16,5	236	Wanne	K. E.-D. Essen	
237	—	—	1	Kollo	Bettfederkissen	1,5	237	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
238	—	—	3	—	gelochte Bleche	—	238	Königswinter	K. E.-D. Cöln	
239	—	—	3	—	Blechtöpfe (Jauchefüller)	4	239	Blomberg	K. E.-D. Hannover	
240	—	—	1	—	Brett, 3 m lang, 2 cm stark	—	240	Woldenberg	K. E.-D. Bromberg	
241	—	—	1	—	Brett	35	241	Klaukendorf	K. E.-D. Königsberg	
242	—	—	13	—	Bretter	—	242	Heidegersdorf	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
243	—	—	12	Stück	Bretter, 8 m lang	—	243	Stöwen	K. E.-D. Bromberg	
244	—	—	3	„	zerbrochene Bretter, 8 m lang	—	244	„	„	
245	—	—	1	Bohle	von Buchenholz, 4 m lang, 4,5 cm stark	—	245	Peine	K. D.-E. Hannover	
246	—	—	1	Sack	Cement	100	246	Worms	Direktion Mainz	
247	—	—	1	—	gusseis. Klosetspülapparat	20	247	Basel	Badische Stsb.	
248	—	—	1	Korb	leere Kognakflaschen	20	248	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
249	—	—	1	Schachtel	Damenartikel	—	249	Ulm Gep.	Württemberg. Stsb.	1 Fl. Parfüm und Taschentücher M gezeichnet.
250	—	—	1	—	Dampfheizleitungsrohr	—	250	Werkstatt Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	*)
251	—	—	5	Stück	Demyohns	31	251	Warburg	K. E.-D. Cassel	
252	—	—	1	—	Dezimalwaage	25	252	Lippstadt	„	
253	—	—	1	—	Drahtseil, etwa 25 m l.	5	253	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
254	—	—	2	Stangen	Eisen	—	254	Guben	K. E.-D. Berlin	2,5 m lang.
255	weiss	—	6	Stäbe	Eisen	—	255	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
256	—	—	1	Ladung	Eisenabfälle	—	256	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	Wagen Elbf. 21307.
257	—	—	1	—	Eisenblech	—	257	Hoerde	„	
258	—	—	1	Pack	Eisenlaschen	28	258	Gelsenkirchen	„	
259	—	—	1	Bund	Eisenrohr	60	259	Bingerbrück	Direktion Mainz	
260	—	—	1	—	Eisenrohr	21	260	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
261	—	—	1	—	Eisenstange	7	261	Karlsruhe	Badische Stsb.	
262	—	—	1	Bund	Eisenstangen	1,5	262	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
263	—	—	1	Kollo	Eisentheil	1,5	263	Soest	K. E.-D. Cassel	
264	—	—	19	—	Eisentheile ⊥	66	264	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
265	—	—	1	Kollo	Eisentheile	5	265	Obercassel b. Bonn	K. E.-D. Cöln	
266	—	—	1	Korb	Eisenwaare	37	266	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
267	—	—	1	Essigfass	leer	54	267	Colmar	Reichsbahn	
268	—	—	1	Bund	Façoneisen	21	268	Warburg	K. E.-D. Cassel	
269	—	—	1	Korbflasche	Farbe	13	269	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
270	—	—	1	—	Fass	5	270	Düsseldorf-Der.	„	
271	—	—	1	Ring	Draht	—	271	Düsseldorf-Der.	„	
272	—	—	1	—	altes Blech	—	272	Düsseldorf-Der.	„	
273	—	—	1	Korb	Fische	13	273	Düsseldorf Eilg.	„	verkauft.
274	—	—	1	Stab	Flacheisen	20	274	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
275	—	—	1	Stück	verzinktes Flacheisen	7,5	275	Döbeln	Sächsische Stsb.	
276	—	—	1	Stab	Flacheisen	41	276	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
277	—	—	1	Bund	Flacheisen	57	277	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
278	—	—	1	Ballen	Flachs	50	278	Altenessen	K. E.-D. Essen	
279	—		1	Gebund	Flaschen und Gläser	4,5	279	Worms	Direktion Mainz	
280	—	—	4	—	Gardinenstangen	2	280	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
281	—	—	1	Bund	3 Gasrohre	28	281	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
282	—	—	1	—	Gasrohr, 4,5 m l.	20,5	282	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
283	—	—	1	—	Gasrohr	23	283	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
284	—	—	1	—	eis. Gewicht	6	284	Soest	„	
285	—	—	1	Korb	Glasballon	9	285	Worms	Direktion Mainz	
286	—	—	1	Bund	Gurten	14	286	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
287	—	—	1	—	Gussrohr	31	287	Wanne	K. E.-D. Essen	
288	—	—	1	—	Halbstückfass	100	288	Armsheim	Direktion Mainz	
289	—	—	1	Pack	4 verz. Handgriffe	2	289	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
290	—	—	1	—	Handkoffer mit Schirm und Stock	—	290	Coblenz Rh. Gepäck-A.	K. E.-D. Cöln	

*) Frgl. Rohr wurde am 20. Februar 1900 im Wagen M.-Schw. 4142 auf Station Lübeck Rb. vorgefunden und bisher von keiner Seite reklamirt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
291	—	—	1	—	Hase	4	291	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	für 3,10 M. verkauft.
292	—	—	1	Tragkorb	Hausrath	4	292	Basel	Badische Stsb.	
293	—	—	1	—	ges. Haut	26	293	Waiblingen	Württemberg. Stsb.	
294	—	—	3	Pack	Häute	—	294	Geldern Rh.	K. E.-D. Cöln	
295	—	—	1	Beutel	Hefe	31	295	Leipzig, M., Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
296	—	—	1	Holzfass	leer	16	296	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
297	—	—	3	—	Holzgerüste	—	297	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
298	—	—	1	—	grosser Holzkoffer	—	298	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
299	—	—	6	—	Holzreifen	12	299	Osterburg	K. E.-D. Magdeburg	
300	—	—	6	Kolli	Holzschuhe	5	300	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
301	—	—	3	Paar	Holzschuhe	—	301	Grossensiel	K. E.-D. Oldenburg	
302	—	—	1	Kolli	Holzwaaren	9	302	Gera R.	K. E.-D. Erfurt	
303	—	—	1	Sack	Holzwaaren, gedreht	6	303	Meiningen	„	
304	—	—	1	Eimer	Honig	12	304	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
305	—	—	1	Bund	Hufeisen	11	305	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
306	—	—	1	—	Kette	—	306	Neuss	K. E.-D. Cöln	
307	—	—	1	—	Kette, 2 m lang	5	307	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
308	—	—	1	Pack	verz. Ketten	4,5	308	Kettwig	K. E.-D. Essen	
309	—	—	5	Kisten	leer	—	309	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
310	—	—	1	—	Kinderbettstelle	30	310	Krebsöge	„	
311	—	—	1	Packet	Kinderschaukel	5,5	311	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
312	—	—	1	—	Kindersportwagen	11	312	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
313	—	—	1	Stück	Kindersportwagen	2	313	Minden	K. E.-D. Hannover	
314	—	—	1	—	Kinderstühlchen	1	314	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
315	—	—	1	—	kleiner Kindertisch	3	315	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
316	—	—	1	Sack	Kleidungsstücke	5,5	316	Utrecht	Niederl. Centralb.	
317	—	—	1	—	alte Kommode	60	317	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
318	—	—	3	Körbe	leer	10	318	Bretten	Württemberg. Stsb.	oval.
319	—	—	1	Block	Kupfer	3	319	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
320	—	—	1	—	Kuppelungskette	—	320	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
321	—	—	1	Korb	1 Fl. Lack	11	321	Utrecht	Niederl. Centralb.	
322	—	—	6	—	Lattengestelle	—	322	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
323	—	—	1	Sack	Leim	45	323	Worms	Direktion Mainz	
324	—	—	2	—	Leinen	—	324	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
325	—	—	1	Kiste	Margarinebutter	10	325	Baarn	Niederl. Centralb.	
326	—	—	1	—	Maschinentheil	3	326	Ingolstadt Centrb.	Bayerische Stsb.	
327	—	—	1	—	Maschinentheil	26	327	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
328	—	—	1	—	Maschinentheil	25	328	Neuekrug	K. E.-D. Cassel	
329	—	—	1	—	Maschinentheil	3	329	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
330	—	—	1	—	eis. Rohr	2	330			
331	—	—	1	Pack	Maschinentheile	17	331	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
332	—	—	2	—	Maschinentheile	139	332	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
333	—	—	3	Rollen	Messingblech	120	333	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
334	—	—	1	Pack	Messinghahnen	6	334	Basel	Badische Stsb.	
335	—	—	2		Messingringe	4	335	Glatz	K. E.-D. Breslau	
336	—	—	1	—	Messingstange	2	336	Basel	Badische Stsb.	
337	—	—	1	Gestell	Nähmaschinen-Untertheil	15,5	337	Berlin, Hamburg-Lehrter Bahnhof	K. E.-D. Berlin	
338	—	—	1	Pack	Nieten	5,5	338	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
339	—	—	1	Bund	Ofenknierohre	6	339	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
340	—	—	1	Pack	10 Ofenroste	9	340	Basel	Badische Stsb.	
341	—	—	7	—	Ofenrohre	11	341	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
342	—	—	9	Kolli	Ofentheile	22	342	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
343	—	—	1	—	Pflugschaar	1	343	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
344	—	—	1	Eimer	Preisselbeeren	10	344	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
345	—	—	1	Bund	2 defekte gusseis. Räder	15	345	Leipzig M., Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
346	—	—	1	Reisekorb	unbekannt	24	346	Labiau	K. E.-D. Königsberg	mit 2 Schlössern verschlossen
347	—	—	5	Block	Roheisen	—	347	Recklingh.-Bruch	K. E.-D. Essen	
348	—	—	1	—	gusseis. Rohr	5	348	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	1 m lang, 3 cm Durchmesser
349	—	—	1	Pack	3 Rohrkörbe	7	349	Duisburg	K. E.-D. Essen	
350	—	—	1	Vschlg.	Rouleaux	14,5	350	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
351	—	—	10	Stäbe	Rundeisen	140	351	Echternach	Prinz Heinrichbahn	jeder Stab misst 5,40 m
352	—	—	1	Stange	Rundeisen	4	352	Metz	Reichsbahn	
353	—	—	1	„	Rundstahl	19	353	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
354	—	—	1	Pack	leere Säcke	26	354	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
355	—	—	1	Sack	leere Säcke	30	355	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
356	—	—	1	„	alte Säcke	20	356	Worms	Direktion Mainz	
357	—	—	1	„	Säcke	33	357	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
358	—	—	1	Pack	leere Säcke	—	358	Cöln-Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
359	—	—	1	„	leere Säcke	25	359	Cöln-Deutz	„	
360	—	—	4		leere Säcke	75	360	Cöln-Gereon	„	
361	—	—	1	Korb	1 Stück Salmiak	3	361	„		
362	—	—	1	Ballon	Säure	75	362	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
363	—	—	1	Kübel	Sauerkraut	27	363	Oberkirch	Badische Stsb.	
364	—	—	1	—	Schirmständer (Gusseisen)	3	364	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
				der Güter						
365	—	—	1	Pack	8 Schraubenbüchsen	0,5	365	Cöln=Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
366	—	—	1	—	Schraubstock —	39	366	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
367	—	—	1	Ladung	Schutt —	—	367	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	Wagen G. L. 19339.
368	—	—	1	—	Spannreifen mit Schraube	3	368	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
369	—	—	1	Packet	5 Speisekarten-Rahmen	9	369	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
370	—	—	1	Kollo	2 Spiegelspinden —	54	370	Danzig	K. E.-D. Danzig	
371	—	—	1	Stange	Stahl —	5	371	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
372	—	—	1	„	Stahl —	—	372	Düren	K. E.-D. Cöln	je 5 m lg., 8 cm br., 3 cm stk.
373	—	—	2	—	eis. Stangen —	—	373	Eberstadt	Main-Neckarbahn	
374	—	—	1	—	Stehleiter —	16	374	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
375	—	—	1	Pack	25 Stiele —	10	375	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
376	—	—	2	—	Stierhäute —	30	376	München Centr.	Bayerische Stsb.	
377	—	—	1	Pack	starkes Stockrohr —	19	377	Cranz	Königsb.-Cranzer E.	
378	—	—	1	„	2 Stühle —	13	378	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
379	—	—	1	Korb	Tabak —	15	379	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
380	—	—	4	Stück	Tannenbretter —	—	380	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
381	—	—	1	—	Tau, 21 m lang —	—	381	Trebnitz i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
382	—	—	1	—	Thür eines Bremshauses vom Güterwagen	—	382	Naumburg a/S.	K. E.-D. Erfurt	
383	—	—	1	Ballen	Torfstreu —	70	383	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
384	—	—	3	Harrasse	Torfstreu —	450	384	Godesberg	K. E.-D. Cöln	
385	—	—	1	—	Trockengestell —	3	385	Worms	Direktion Mainz	auf freier Strecke gefunden.
386	—	—	1	Ballen	Tuch —	25	386	Bodenfelde	K. E.-D. Cassel	
387	—	—	1	—	eis. gebr. Unterofen mit Chamottesteineinsatz	33,5	387	Soltau	K. E.-D. Hannover	
388	—	—	4	—	Ventile —	—	388	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
389	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	389	Oldenburg	Gr. E.-D. Oldenburg	
390	—	—	1	—	eis. Wagenbuchse —	3	390	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
391	—	—	1	—	eis. (Fusssteig-) Walze	156	391	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
392	—	—	2	—	emaillirte leere Wassereimer	4	392	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
393	—	—	2	Pack	7 Stck. alte, grüne Weidenkörbe	43	393	Rosslau a/E.	K. E.-D. Halle a/S.	
394	—	784	1	Fass	Wein —	52	394	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
395	—	—	1	Sack	ungewaschene Wolle	58	395	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
396	—	—	1	Ballot	Wolle —	86	396	Pforzheim	Badische Stsb.	
397	—	—	1	Pack	Zinkstangen —	12	397	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A L	185	1	Kiste	Datteln —	20	1	B. Bród	K. ungar. Stsb.	Ala-B. Bród.
2	A P	—	1	Koffer	Effekten —	27	2	Triest	K. k. priv. Südbahn	
3	C W	1	1	Fass	Russen —	5	3	Innsbruck	„	
4	E M	36840	1	Kiste	Papierwaare —	70	4	Baden Frachtenbahnh.	„	Gratwein-Singen.
5	E S W	—	9	Ballen	leere Kohlensäcke —	350	5	Graz	„	
6	F K	4892	1	Kiste	Glas —	22	6	Laibach	„	
7	F R	194	1	„	leere Dosen —	13,5	7	Graz	„	
8	F S	39	1	„	? —	50	8	Triest	„	
9	G	4	1	Sack	Gips —	97	9	Pozsony	K. ungar. Stsb.	
10	G J	285	1	Ballen	Tuch —	37	10	Budapest nyugoti p. u.	„	
11	J R	860	1	„	Soda —	50	11	Nagy Bittse=Predmér	„	Bezettelung: Trzynitz-N.B.Predmér.
12	M S	9	1	Fass	? —	140	12	Pozsony	„	
13	R	5	1	Bund	Kalmuk —	12	13	Vukovár	„	Bezettelung: Wien steg-Vukovár; dagegen Abgang.
14	S	2088	1	Ballen	gestreifte Leinwand	48	14	Debreczen	„	Bezettelung: Wien N. B.-Debreczen.
15	S	1/4	5	Bund	Säcke —	115	15	Baranya=Sellye	„	Bezettelung: Triest-B. Sellye.
16	S T S	5689	1	„	Leinwand —	20	16	Maros Vásárhely	„	
17	S W	1030	1	Kiste	Wolle —	104	17	Arad	„	Bezettelung: Elbreichsdorf-Arad.
18	S Z C	60	2	Ringe	Kupferdraht —	54	18	Triest	K. k. priv. Südbahn	Görz-Triest.
19	W W	13	1	Fass	Maschinenöl —	190	19	Innsbruck	„	
20	Rudolf Bauer	—	1	Stück	Plache —	—	20	Györ	K. ungar. Stsb.	dagegen Abgang.
21	R. Dittmar Prag	7162	1	Kiste	vermuthlich Lampen	43,5	21	Karbitz	K.k.pr.Auss.-Tepl.E.	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
22	Pollák Neurath Wien	422	1	Stück	Plache —	69	22	Ekecs	K. ungar. Stsb.	
23	Reitzer J.	-	1	Bund	Säcke —	23	23	Szered	„	Bezettelung: Olmütz-Szered.
24	—	2 g	1	Sack	Mehl —	85	24	Marburg	K. k. priv. Südbahn	
25	—	3 g	1	„	Mehl —	100	25	Laibach	„	Payerbach-Matzleinsdorf.
26	—	93	1	Verschlag	Marmor —	23	26	Matzleinsdorf	„	
27	—	100	1	Kiste	? —	17	27	Brixen	„	
28	Gep.	375	1	Koffer	? —	33	28	Leibnitz	„	Graz-Leibnitz.
29	—	—	1	Ballen	Bettfedern —	16	29	Bruck a/M.	„	
30	—	—	1	Bund	6 Stück Eisenrohre —	65	30	Leobersdorf	„	
31	—	—	3	Ballen	Feigen —	277	31	Innsbruck	„	
32	—	—	1	Korb	Gemüse —	42	32	Wien	„	Verona Nr. 658.
33	—	—	1	„	Gemüse —	12	33	Mori	„	Verona-Stainach
34	—	—	1	Ballen	Kleider und Wäsche	10	34	Komotau	K k. pr. Auss.-Tepl. E.	
35	—	—	1	„	schwarzes Kuhleder	16	35	Bruck a/M.	K. k. priv. Südbahn	Bezettelung: Wien-N. Becskerek.
36	—	—	6	Bund	Mehlsäcke —	126	36	Nagy Becskerek	K. ungar. Stsb.	
37	-	—	1	Rolle	Papier —	14	37	Matzleinsdorf	K. k. priv. Südbahn	
38	—	—	1	Bund	Stricke —	10	38	Budapest nyugoti p. u.	K. ungar. Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 12. 9. Februar 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Versuch mit Stossfangschienen.

In der Nummer 91 S. 1382 Jahrg. 1900 d. Ztg. wird meine Studie über einen „Versuch mit Stossfangschienen“*) einer Besprechung unterzogen, zu welcher ich nachstehendes zu bemerken habe.

Es hat sich in meiner Studie um einen Versuch an alten Gleisen gehandelt und die Tragweite desselben lag in der Beantwortung der Frage, ob durch Anbringung der Stossfangausrüstung an alten Gleisen die Dauer derselben verlängert oder den erhöhten Anforderungen des Betriebes angepasst werden könne.

Die Schienen waren vor dem Versuche wohl abgenutzt — Lauffläche und Laschenkammer normal abgenutzt, Schienenenden abwärts gebogen —, aber nicht „beschädigt“; diese Schienen sind vielmehr aus dem besten in Oesterreich zur Verwendung gelangten Schienenstahl gefertigt und waren in gutem Zustande.

Das Füllstück kann bei alten Gleisen, eben wegen der stets vorhandenen Abbiegung der Schienenenden, nie satt anliegen. Das Schienenende selbst wird wohl aufliegen, nicht aber der Theil vor dem Ende, weil die Abbiegung eine Kurve darstellt, deren Krümmungshalbmesser gegen das Schienenende hin rasch abnehmen. Das Füllstück wird durch ein kräftiges Anziehen der Laschenschrauben das Schienenende aufzuheben, zu strecken, trachten; hierfür wird jedoch die durch die Schraubenwirkung erzielbare Kraft niemals ausreichen.

Die vorhandene Verbiegung wird daher beim Einbau von Stossfängen verbleiben und die Laschenkammer in der Regel nur an diesem Ende satt ausgefüllt.

In Bezug hierauf sage ich in meiner Studie:**)

„In den Darstellungen des Schnittes I (Abb. 7 Tafel XV) ist in gestrichelten Linien diejenige Lage der Fahrschiene zum Füllstücke dargestellt, welche diese bei nicht vorhandener Abbiegung der Schienenenden annehmen würde, um die schon in früherer Zeit eingetretene Abnutzung der oberen Laschenanlagefläche zum Ausdrucke zu bringen. Diese beträgt rund 1 mm. In Wirklichkeit wird sich die Schiene je nach der Grösse der bleibenden Verbiegung der Schienenenden auf das Füllstück stützen; die später vorgeführten bleibenden Verbiegungen der Schienenenden erreichen oder überschreiten meist den Abstand von 1 mm, dieses Aufliegen des Schienenendes wird also nahezu immer eintreten. Um diesem Rechnung zu tragen, ist im Schnitte die wahrscheinliche Lage des Schienenkopfes dargestellt.“

„Dieses Aufliegen des Schienenendes wird wohl die hämmernde Wirkung der Anlaufschiene anfänglich mildern, so lange das Füllstück nicht angegriffen ist, aber mit der Zeit treten dieselben Erscheinungen auf, wie bei Einziehen neuer unverstärkter Laschen in abgenutzte Laschenkammern.“

Der Herr Einsender sagt: „Die Stossfänge müssen daher an solchen Stellen die Radlasten ganz allein aufnehmen und erleiden dadurch eine Abnutzung, wie dies ja nicht anders möglich ist.“

Hat der Herr Einsender in Berücksichtigung gezogen, welche Störung in der Lauffläche dieser Umstand zur Folge hat? Und gerade dies anfängliche „allein aufnehmen“ der Radlast zerstört die Lauffläche der Fangschiene in sehr kurzer Zeit. Der Patentinhaber hat erkannt, dass die thunlichste Herabminderung dieses Uebelstandes nur durch Hobelung der Stossfangschienen aus gleichartigen und gleich abgenutzten Schienen erzielt werden kann und würde der Einbau von Stossfangschienen

*) Organ f. d. F. d. E. 1900, Heft 4 und 5.

**) Organ 1900, Seite 86.

nach dem „nicht abgefahrenen“ Profile geradezu eine Betriebsgefahr bedeuten.

Der Herr Einsender sagt weiter: „Der Nachweis, dass die Stossfänge in der betreffenden Strecke nicht mehr rädertragend seien, zeigt sich bei näherer Ueberlegung als wenig stichhaltig, weil die Durchbiegung der Fahrschiene in dem Augenblicke, in welchem das Rad die Auflauffläche der Stossfangschiene erreicht, eine grössere ist, als dass die Räder die Stossfangschiene nicht berühren sollten. Im Gegentheil müssen auch abgenutzte Radreifen noch auf der Stossfangschiene auflaufen und zwar weil sie bekanntlich an der Fahrfläche der Schiene am meisten abgenutzt sind, daher der äussere weniger abgenutzte Theil noch die Stossfangschiene berührt. Damit fällt aber eigentlich der Hauptgrund weg, welchen der Verfasser gegen die Ausrüstung alter Gleise mit Stossfangschienen anführt. . . . .“

Nun, so einfach stellt sich die Sache wohl nicht. In meiner Studie*) habe ich betont: „Läuft der Reifen im Augenblicke des Auflaufes blos auf der Fangschiene oder blos auf der Fahrschiene, so berührt er den anderen Theil auch bei der eintretenden Durchbiegung nicht, weil vielfache Versuche gezeigt haben, dass die ganze Verbindung starr ist, und stets beide Schienen gleichmässig nach abwärts ausweichen, wenn auch nur eine von beiden belastet wird. . . . .“

„Es würde also ein Wechselspiel eintreten, welches bei gleich schneller Abnutzung beider Schienen ziemlich gleichmässig vor sich ginge. Bei dem Umstande aber, dass die Abnutzung der Fangschiene vorauseilt, wird in der Befahrung ein förmlicher Stillstand eintreten, bis ihre Abnutzung ungefähr dieselbe Grösse erreicht hat, ein Zustand, der nie eintreten kann, weil ausgelaufene Radreifen die Abnutzung der Fangschiene vorauseilen lassen werden.“

Die Durchbiegung der Fahrschiene allein kann bei richtigem Arbeiten der Stossfangschiene gar nicht in Betracht gezogen werden. Denn die Fahrschienenenden sind ja vom Füllstücke unterstützt und dieses ruht auf dem Fangschienenfusse. Es kann also, abgesehen von der Zusammendrückbarkeit des Bettungsstoffes und des Schwellenmateriales, ein Durchbiegen des Fahrschienenendes nur insoweit stattfinden, als sich die als freiliegender Träger auf den beiden Stossschwellen gelagerte Fangschiene durchbiegt. Biegt sich das Fahrschienenende aber mit der Zeit mehr herab, tritt also die Erscheinung der Laschenabnutzung am Füllstücke ein, dann beginnt das normale, bekannte Spiel am Stosse mit seiner Stosswirkung infolge des unterbrochenen Durchganges der Lauffläche — also gerade das, was zu beheben und zu verhindern der einzige Zweck der Erfindung sein soll.

*) Organ 1900, Seite 86 und 87.

Die Erhaltungskosten des Kilometers Stossfanggleis betrugen im Jahre 1900 252,65 fl. gegenüber den Kosten von 200,06 fl. des Kilometers Vergleichsstrecke für denselben Zeitraum. Hierbei fällt noch der Umstand ins Gewicht, dass bei der Ausrüstung der Stossfangstrecke im Jahre 1896 neue Stossschwellen eingezogen wurden, d. h. es wurden stets 2 von 8 Schwellen, also 25 %, durch neue ersetzt.

Während in den ersten Jahren des Versuches das Ueberwiegen der Erhaltungskosten auf der Stossfangstrecke dem nicht konsolidirten Lager der neueingezogenen Schwellen zugeschrieben werden musste, kann im Jahre 1900 dieser Umstand nicht mehr geltend gemacht werden. Im Gegentheil wäre durch die in geringerem Maasse nothwendige Schwellenauswechselung in der Stossfangstrecke (deren Kosten nicht einbezogen erscheinen) nunmehr eine ruhigere Lage derselben gewährleistet, da in der Vergleichsstrecke mit ihrem alten Schwellenbestande eine grössere Schwellenzahl zur Auswechselung gelangen musste.

Es stellen sich nunmehr die Erhaltungskosten seit Beginn des Versuches im Jahre 1896 bis einschliesslich 1900 bei der Versuchsstrecke auf 706,95 fl., bei der Vergleichsstrecke auf 582,76 fl. für je ein Kilometer Gleis.

Die seit Veröffentlichung meiner Studie auf der Versuchsstrecke gemachten Beobachtungen bestätigen nicht allein meine daselbst ausgesprochenen Ansichten, es treten vielmehr viele Stossfänge rascher ausser Wirksamkeit als vorausgesetzt wurde und haben solche Störungen in den Laufflächen der Fahrschienen zur Folge gehabt, dass der Ersatz der Versuchsstrecke durch ein neues Gleismaterial für das laufende Jahr in Aussicht genommen werden musste. Ein einfaches Befahren wird Jedermann überzeugen.

F. von Fischer-Zickhartburg.

Indem wir die vorliegenden bemerkenswerthen Mittheilungen der Oeffentlichkeit übergeben, möchten wir auch anderen Kreisen, welche im Betriebe die Eigenschaften der Stossfangschienen auszuprobiren Gelegenheit hatten, die Mittheilung ihrer Erfahrungen nahelegen. Die preussische Staatseisenbahnverwaltung hat jahrelange Erfahrungen mit Stossfangschienen hinter sich, mit denen in verschiedenen Direktionsbezirken Versuche gemacht sind. Berichte hierüber sind unseres Wissens nicht in die Offentlichkeit gekommen; das Urtheil ist indessen, so viel uns bekannt, im ganzen nicht sonderlich günstig. Von der Wiener Stadtbahn liegen andererseits Mittheilungen, wenn auch nicht aus allerneuester Zeit, dahingehend vor, dass man dort mit den Stossfangschienen, die man in das neue Gleis einlegte, wohl zufrieden sei.

Die Pensionskasse, die Krankenkassen und die Unfallversicherung der Arbeiter bei der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1899.

Die bei dieser Eisenbahngemeinschaft bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen für Arbeiter haben für das mit dem 31. Dezember 1899 abgelaufene Rechnungsjahr aus der Feder des Geh. Regierungsraths Niehaus, vortragenden Raths im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, eine eingehende Darlegung im „Archiv für Eisenbahnwesen“ gefunden, welcher wir folgendes entnehmen. Bei allen drei Anstalten, Pensionskasse, Krankenkasse und Unfallversicherung, tritt auch diesmal wieder eine erhebliche Steigerung der Gesammtleistungen hervor, und zwar wurden gezahlt:

	1898	1899
	M.	*M.*
a) an antheiligen Altersrenten und Invalidenrenten sowie an Rentenzuschüssen, Pensionen, Wittwen- und Waisengeld, Sterbegeld und Unterstützungen, einschliesslich der Beitragserstattungen, Heilungskosten	1 957 000	2 349 600
b) an Unterstützungen an erwerbsunfähige Arbeiter und deren Hinterbliebene	600 000	600 000
c) an Krankheitskosten (Krankengeld, für Krankenpflege, freie ärztliche Behandlung, Arznei und sonstige Heilmittel bei Erkrankungsfällen sowohl der Kassenmitglieder, als auch ihrer Familienangehörigen, Wöchnerinnenunterstützung und Sterbegeld)	5 764 000	6 530 200
d) an Renten, Abfindungen, Heilungskosten sowie an Sterbegeldern und anderen Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze	3 279 000	3 541 200
e) an Haftpflichtrenten an Arbeiter und deren Hinterbliebene	689 000	671 100
zusammen	12 289 000	13 692 100

Die von der Staatseisenbahnverwaltung übernommenen Leistungen stellten sich hierbei auf folgende Beträge:

	1898	1899
Baarzuschüsse:	*M.*	*M.*
zu den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen	1 993 000	2 051 000
zur Arbeiterpensionskasse: Abtheilung A	1 433 000	1 456 900
„ B	1 767 000	1 938 300
Entschädigungen:		
auf Grund der Unfallversicherungsgesetze	3 279 000	3 541 200
„ „ „ Haftpflichtgesetze, soweit es sich um Unfälle der Arbeiter handelt	689 000	671 100
Unterstützungen an Eisenbahnarbeiter und an Hinterbliebene ausgeschiedener Arbeiter (nach der Istausgabe des Rechnungsjahres 1899)	661 700	691 600
zusammen	9 822 700	10 350 100

oder 1899 rund 45 *M.* gegen rund 43 *M.* im Jahre 1898 für jeden der durchschnittlich täglich erforderlich gewesenen Arbeiter.

Die seit Jahren anhaltende Steigerung der Kassenleistungen ist wesentlich eine Folge der beständigen Aufwärtsbewegung der Arbeitslöhne. Beide Erscheinungen beweisen, dass bei der Staatseisenbahnverwaltung auch die im Arbeiterverhältniss stehenden Bediensteten an den Betriebsüberschüssen durch Verbesserung ihrer wirthschaftlichen Lage einen nicht unerheblichen Antheil erhalten haben. In welchem Maasse die Löhne in dem letzten Jahrzehnt erhöht worden sind, ergibt sich daraus, dass bei den Betriebskrankenkassen das veranlagte Lohneinkommen im Durchschnitt für jedes Mitglied sich belief: 1890 auf 722 *M.*, 1899 auf 888 *M.*, und zwar betrug das durchschnittliche Einkommen eines Werkstättenarbeiters 1890 rund 905 *M.*, 1899 rund 1 128 *M.*, das Einkommen eines Betriebsarbeiters 1890 rund 674 *M.*, 1899 rund 839 *M.* Die Steigerung beträgt demnach für ein Kassenmitglied 23,04 %, für einen Werkstättenarbeiter 24,53 %, für einen Betriebsarbeiter 24,48 %.

Die Besoldungen der Eisenbahnunterbeamten sind in dem gleichen Zeitraume zweimal aufgebessert und zwar 1890/91 gegen 1889/90 um 13 % und 1899 gegen 1898/99 um 10,5 %, insgesammt mithin um 23,5 %. Es ergibt sich aus diesen Zahlen, dass die Steigerung des Arbeiterlohneinkommens mit der der Besoldung der Unterbeamten gleichen Schritt gehalten hat. Wenn die Löhne auf dem Stande vom Jahre 1890 stehen geblieben wären, so würde die Eisenbahnverwaltung im Jahre 1899 an Löhnen eine Minderausgabe von 38 418 000 *M.* und an Beiträgen zu der Pensionskasse und den Krankenkassen von 432 000 *M.* gehabt haben.

Mehr und mehr hat sich zu einer wichtigen Aufgabe der Versicherungsanstalten des Invaliden-Versicherungsgesetzes die Heilbehandlung der versicherten Personen zwecks Erhaltung der Erwerbsfähigkeit herausgebildet. Die Pensionskasse als zugelassene Kasseneinrichtung des genannten Gesetzes ist auf Anregung des Ministers der öffentlichen Arbeiten auf diesem Gebiete seit dem Jahre 1898 in grösserem Umfange vorgegangen und hat unter der rührigen Leitung ihres Vorstandes im Berichtsjahre die Heilbehandlung wesentlich ausgedehnt — die Aufwendungen für diesen Zweck beliefen sich im Berichtsjahre auf rund 170 000 *M.* gegen 93 000 *M.* im Jahre 1898 —, so dass die Pensionskasse in den erwähnten Bestrebungen hinter keiner Versicherungsanstalt zurückbleiben dürfte. Die Errichtung eigener Heilstätten steht, nachdem die für die Pensionskasse bei ihrer räumlichen Ausdehnung besonders schwierigen Vorerhebungen beendigt sind, bevor.

Auch die für die Arbeiterwohnungsfrage so wichtigen Baugenossenschaften, an denen Eisenbahnbedienstete ausschliesslich oder überwiegend betheiligt sind, hat die Pensionskasse in wachsendem Maasse durch hypothekarische Darlehen unterstützt. Die Darlehenssumme ist im Berichtsjahre von 5 300 000 *M.* auf über 6 000 000 *M.* gewachsen.

Die Arbeiterpensionskasse zerfällt bekanntlich in die Abtheilungen A und B, deren Vermögensbestände je besonders verwaltet werden. Die Abtheilung A hat alle Aufgaben einer nach dem Invaliden-Versicherungsgesetze errichteten Versicherungsanstalt zu erfüllen, während die Abtheilung B eine über die reichsgesetzliche Fürsorge hinausgehende besondere Fürsorge für solche Arbeiter bezweckt, die, wenn auch mit Unterbrechungen, mindestens ein volles Jahr bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt gewesen sind und die sonstigen satzungsmässigen Aufnahmebedingungen erfüllt haben. Die Zahl der Kassenmitglieder während des Berichtsjahres 1899 betrug bei der Abtheilung A: 290 653, bei der Abtheilung B: 188 427 gegenüber 251 533 und 136 645 Mitgliedern in den Abtheilungen A bezw. B des Jahres 1893 und 100 703 Mitglieder im Jahre 1890 bei den früheren Kassen.

Bei der Abtheilung B waren betheiligt von dem durchschnittlichen täglichen Bestande der Arbeiter 1891: 52, 1892: 61, 1893: 67, 1894: 68, 1895: 71, 1896: 70, 1897: 68, 1898: 68 und 1899 72 %, welche Zahlen erkennen lassen, dass die Arbeiterschaft in wachsendem Umfange in dauernde Beziehungen zur Staatseisenbahnverwaltung tritt. Es hatten nämlich von den 9 886 ausgeschiedenen Personen nur 1 983 bereits eine fünfjährige Mitgliedszeit zurückgelegt.

Bemerkenswerth ist ferner die hohe Zahl der in Beamtenstellungen übergetretenen Mitglieder, die sich im Berichtsjahre auf 4 199 belief. Unter den in das Staatsbeamtenverhältniss überführten Mitgliedern befanden sich im Jahre 1891: 231, 1899: 2 278 Mitglieder mit einer mindestens zehn- oder fünfjährigen Mitgliedschaft bei der Pensionskasse. Diese erhalten die zur Pensionskasse geleisteten Beiträge nicht erstattet; es bleiben ihnen jedoch die Ansprüche an die Kasse für den Fall gewahrt, dass sie ohne Pension oder Versorgung ihrer Hinterbliebenen aus der Beamtenstellung ausscheiden sollten. Sie sind indessen berechtigt, die Mitgliedschaft bei der Abtheilung B freiwillig fortzusetzen, und haben alsdann den Beitrag in voller Höhe allein zu zahlen, da die Verwaltung einen Zuschuss nicht leistet. Bei Aufgabe der freiwilligen Versicherung werden indess die während derselben entrichteten Beiträge bis auf eine geringe Risikogebühr zurückgezahlt. Von dieser Berechtigung ist, wie die Zunahme der Beiträge freiwilliger Mitglieder ergibt, in den letzten Jahren in steigendem Umfange Gebrauch gemacht worden.

Die Einnahmen der Kasse betrugen:

Bezeichnung der Einnahmen	im Jahre 1897		im Jahre 1898		im Jahre 1899	
	Abth. A	Abth. B	Abth. A	Abth. B	Abth. A	Abth. B
	M.	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*
Zinsen des Vermögens .	536 807	1 198 079	591 614	1 278 352	683 797	1 415 957
Eintrittsgelder . . .	—	29 116	—	37 388	—	43 600
Laufende regelmässige Beiträge:						
a) der Kassenmitglieder .	1 318 952	1 664 093	1 433 580	1 766 887	1 457 130	1 938 330
b) der Eisenbahnverwaltung . . .	1 318 952	1 664 093	1 432 677	1 766 887	1 456 859	1 938 330
und zuzüglich verschiedener Nebeneinnahmen						
zusammen	3 176 497	4 672 477	3 462 809	5 025 102	3 604 420	5 560 046

Die Einnahmen der Kasse an Beiträgen der Mitglieder und der Verwaltung stellten sich vor dem 1. Januar 1891 auf durchschnittlich 32,91 *M.*, dagegen im Jahre 1899 auf 36,34 *M.* für jedes Mitglied. Davon hatten die Mitglieder selbst vor dem 1. Januar 1891 21,94 *M.*, im Jahre 1899 aber nur 18,17 *M.* zu zahlen. Die Arbeiter sind demnach durch die Umgestaltung der Pensionskasse seit dem 1. Januar 1891, obwohl ihre Anrechte seitdem wesentlich verbessert wurden, doch durch die veränderte, ihnen günstigere Vertheilung der Beiträge auf die Mitglieder und die Eisenbahnverwaltung noch entlastet worden.

Die Zahl der Empfänger von Altersrenten betrug am Schlusse der Jahre 1895 bis 1899: 2 483, 2 722, 2 926, 3 107 und 3 140.

Im Jahre 1899 sind 2 425 Personen in den Genuss und 1 072 Personen aus dem Genuss der Invalidenrente getreten, so dass

sich die am 1. Januar 1899 vorhandene Zahl der Invalidenrentenempfänger um 1 353 Personen vermehrt hat. Die Zahl der Empfänger von Invalidenrenten betrug am 1. Januar 1895: 1 678, am 1. Januar 1899: 5 220.

Die durchschnittliche Höhe der Invalidenrente betrug am Ende der Jahre 1894 bis 1899: 124 ℳ, 126 ℳ, 135 ℳ, 148 ℳ, 155 ℳ und 157 ℳ, die durchschnittliche Höhe der Altersrente 158 ℳ, 158 ℳ, 160 ℳ und seitdem 163,20 ℳ jährlich. Diese Ermittelungen beziehen sich auf Rentenempfänger, für welche die Rente von der Verwaltung der Pensionskasse festgesetzt ist.

Die nachfolgende Zusammenstellung ergibt den Betrag der Ausgaben:

Bezeichnung der Ausgaben	1897		1898		1899	
	Abtheilung		Abtheilung		Abtheilung	
	A	B	A	B	A	B
	ℳ		ℳ		ℳ	
antheilige:						
Altersrenten	292 532	—	306 272	—	316 971	—
Invalidenrenten	288 135	—	351 737	—	419 262	—
Rentenzuschüsse	—	226 819	—	290 825	—	351 942
Ausnahmerenten	—	3 079	—	2 906	—	2 241
Ruhelohn (Pension)	—	123 567	—	112 762	—	102 857
Wittwengeld:						
laufend	—	336 597	—	395 817	—	456 855
Abfindung	—	10 328	—	13 403	—	12 692
Waisengeld	—	113 370	—	132 605	—	151 395
Sterbegeld	—	14 420	—	21 716	—	30 201
Krankenfürsorge	3 780	—	68 338	—	122 939	—
Unterstützungen	—	7 144	—	6 433	—	6 168
zurückgezahlte Beiträge:						
an ausgeschiedene Kassenmitglieder	388	248 653	336	227 941	545	314 062
an die Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder	43 263	5 072	49 084	5 665	56 838	5 374
Verwaltungskosten	5 637	1 481	6 424	2 362	6 750	4 406
sonstige Ausgaben	14 325	29 626	18 648	22 482	10 675	12 195
zusammen	648 060	1 120 156	800 839	1 234 917	933 980	1 450 388

Eine besondere Steigerung haben die Ausgaben für Krankenfürsorge erfahren. Der Vorstand der Kasse hat wie im Vorjahre, so auch im Berichtsjahre von dem ihm in sinngemässer Anwendung des § 12 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes eingeräumten Rechte zur Uebernahme des Heilverfahrens erkrankter Mitglieder in grossem Umfange Gebrauch gemacht. Insbesondere hat er lungenkranken Mitgliedern durch Unterbringung in Heilstätten seine Fürsorge zugewendet und sich hiermit an der Bekämpfung der Lungenschwindsucht nachdrücklich betheiligt.

Um jederzeit und sobald als möglich das Heilverfahren aufnehmen zu können, wird voraussichtlich in Kürze mit der Erbauung zweier eigener Heilstätten begonnen werden. Das Heilverfahren erstreckte sich aber nicht nur auf Lungenkranke, sondern umfasste auch andere Krankheiten (Rheumatismus usw.), die ein frühzeitiges Eintreten der Invalidität befürchten lassen.

In wohlverstandenem eigenem Interesse haben die Eisenbahnkrankenkassen den Vorstand in diesen Bestrebungen unterstützt, indem sie ihm die einen Heilerfolg versprechenden Krankheitsfälle rechtzeitig überwiesen und das den Mitgliedern satzungsmässig zustehende volle Krankengeld zur Verfügung stellten. Dafür zahlte die Pensionskasse den Familien verheiratheter Kurbefohlener eine Unterstützung in Höhe des vollen Krankengeldes und trug mithin die gesammten Kosten des Heilverfahrens allein. Im Jahre 1899 wurden 504 (gegen 326 im Jahre 1898) Personen durch Ausführung eines planmässigen Heilverfahrens in Kranken- und Genesungshäusern, Heilstätten, Bädern usw. einer ständigen Heilbehandlung unterzogen und zwar 354 (217 im Jahre 1898) Personen, die an Lungentuberkulose, und 150 (gegen 109 im Jahre 1898), die an anderen Krankheiten litten.

Bei der Ertheilung von Darlehen wurden 34 Baugenossenschaften berücksichtigt und diese haben bereits 669 Wohnhäuser fertiggestellt, während noch 48 Häuser im Bau begriffen sind und der Bau weiterer 57 Häuser in sicherer Aussicht steht. Nach Vollendung der in Angriff genommenen Neubauten werden insgesammt 4 082 Wohnungen zur Benutzung stehen.

In ähnlich günstiger Weise haben sich die Verhältnisse der Arbeiterkrankenkassen entwickelt. Da es vor der Neuordnung der Eisenbahnverwaltung (1. April 1895) 13[illegible] Krankenkassen, nach der Neuordnung aber nur 20, seit dem am 1. April 1897 erfolgten Hinzutritt der preussisch-hessischen Eisenbahndirektion in Mainz 21 Kassen und zwar je eine für jeden Eisenbahndirektionsbezirk gab, so lassen sich, soweit Vergleiche aus der Zeit vor und nach dem 1. April 1895 zu ziehen sind, lediglich die Gesammtergebnisse gegenüberstellen.

Die Eisenbahn-Betriebskrankenkassen haben sämmtlich einen Beitrag in Höhe von 3 % des Arbeitsverdienstes ihrer Mitglieder, und zwar zu zwei Dritteln von den Mitgliedern und zu einem Drittel von der Eisenbahnverwaltung erhoben. Der satzungsmässige Umfang der Leistungen der Krankenkassen — freie ärztliche Behandlung, Arznei und andere Heilmittel, Krankengeld, Kur und Verpflegung sowie Sterbegeld — ist indessen bei den einzelnen Krankenkassen je nach ihrer Vermögenslage verschieden gewesen. Alle Eisenbahn-Betriebskrankenkassen ohne Ausnahme sind jedoch theils in der Dauer, theils in der Höhe ihrer Leistungen über die durch das Krankenversicherungsgesetz vorgeschriebenen Mindestleistungen hinausgegangen. Ein Vergleich der Leistungen der Eisenbahn-Betriebskrankenkassen mit den auf gleicher gesetzlicher Grundlage errichteten Krankenkassen im Deutschen Reiche ergibt, dass am Schlusse des Jahres 1898 (für 1899 liegt statistisches Material für die letzteren Kassen noch nicht vor) nicht eine einzige Eisenbahnkrankenkasse die satzungsmässige Krankenfürsorge auf 13 Wochen beschränkt hat.

Die Durchschnittsgrösse der Kassen berechnet sich unter Zugrundelegung der mittleren Mitgliederzahl für je eine Betriebskrankenkasse im Jahre 1899 auf 11 065 Mitglieder. Die grösste Mitgliederzahl am Schlusse des Jahres 1899 hatte die Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin mit 19 250, die kleinste Mitgliederzahl mit 5 903 die Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Mainz.

Die Zahl der Sterbefälle unter den Kassenmitgliedern betrug im Jahre 1899: 2 130, im Jahre 1898: 2 079, im Jahre 1897: 2 065, im Jahre 1896: 2 074 und im Jahre 1895: 1 894. Auf je 100 Mitglieder entfallen 1898 durchschnittlich 0,89 Sterbefälle, 1899 dagegen 0,92 Sterbefälle; es hat also die Sterblichkeitsziffer eine kleine Zunahme erfahren.

Bei den Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes kamen durchschnittlich auf je 1 000 Mitglieder in den Jahren 1893 bis 1898: 9,9, 9,1, 8,9, 8,6, 8,4 und 8,0 Sterbefälle.

Die Zahl der Erkrankungsfälle unter den Kassenmitgliedern betrug im Jahre 1899: 83 086 gegen 62 628 im Jahre 1890, das sind auf je 100 Mitglieder 35,76 in 1899 gegen 32,81 in 1890. Die Zahl der Krankheitstage bezifferte sich im Jahre 1899 auf insgesammt 2 002 209 gegen 1 140 826 im Jahre 1890, für ein erkranktes Mitglied 1899 auf 8,62 gegen 5,98 Tage in 1890 und für einen Erkrankungsfall 1899 auf 24,10 gegen 18,2[illegible] Tage in 1890.

Ein Vergleich der Zahl der Erkrankungsfälle unter den Mitgliedern der Eisenbahnkrankenkassen mit den gleichartigen Zahlen anderer Kassen zeigt, dass die Gesundheitsverhältnisse unter den Eisenbahnarbeitern nicht ungünstig stehen. Beispielsweise erkrankten bei den Knappschaftsvereinen nach der Statistik der Kappschaftskassen im preussischen Staate im Jahre 1896: 240 817, im Jahre 1897: 257 155 und im Jahre 1898: 264 67[illegible] beitragende Mitglieder, das sind auf je 100 der im Jahresmittel betheiligt gewesenen Mitglieder 54,1 Erkrankte im Jahre 1896, 54,4 Erkrankte im Jahre 1897 und 52,9 Erkrankte im Jahre 1898. Bei sämmtlichen Betriebskrankenkassen des Deutschen Reiches ergaben sich nach den Mittheilungen des statistischen Amts für die Jahre 1894 bis 1898 — für das Jahr 1899 fehlen die Angaben noch — auf je 100 Mitglieder ebenfalls erheblich grössere Ziffern (nämlich 39,3, 41,8, 41,1, 42,6 und 41,3) als bei den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen.

Von 1894 bis 1898 erkrankten bei sämmtlichen Betriebskrankenkassen im Reichsgebiet durchschnittlich jährlich 41,2 % der Kassenmitglieder, während in dem gleichen Zeitraum der durchschnittliche jährliche Prozentsatz für die Arbeiterkrankenkassen der preussischen Staatsbahnen nur 30,3 % betrug. (Bei

ter Zahl der Krankheitstage ist zu berücksichtigen, dass die Eisenbahnkrankenkassen weit über das gesetzliche Mindestmaass und weit über die Leistungen der meisten anderen Kassen hinaus eine Fürsorge gewährleisten.)

Wenn die Krankheitskosten, das sind die Ausgaben für ärztliche Behandlung, Arznei und sonstige Heilmittel, an Krankengeld, Wöchnerinnenunterstützung, Sterbegeld, Kur- und Verpflegungskosten auf ein Mitglied, einen Erkrankungsfall und einen Krankheitstag zurückgeführt werden, so ergeben sich bei den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen im Jahre 1899 überhaupt 6 530 189 ℳ. gegen 3 782 637 ℳ. in 1890, auf ein Mitglied in 1899: 28,10 ℳ. gegen 19,82 ℳ. in 1890, auf einen Erkrankungsfall in 1899: 78,60 ℳ. gegen 60,40 ℳ. in 1890 und auf einen Krankheitstag 3,26 ℳ. gegen 3,31 ℳ.

Die Entwickelung des Gesammtvermögens der Eisenbahn-Betriebskrankenkassen innerhalb der letzten 10 Jahre wird durch die Thatsachen veranschaulicht, dass sich der Gesammtbetrag von 4 800 000 ℳ. oder 27 ℳ. für jedes Mitglied im Jahre 1890 auf 900 000 ℳ. oder 34 ℳ. für jedes Mitglied im Jahre 1899 gehoben hat.

Der Unfallversicherungspflicht unterlagen von den bei der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft beschäftigten Personen im Jahre 1899 im ganzen 226 371 gegenüber 188 766 im Jahre 1895. Zum Beginn des Jahres 1899 standen 1 224 Entschädigungen gegenüber 7 399 zum Beginn des Jahres 1895 zur Zahlung. Aus Veranlassung von 1 744 Verletzungen und Tödtungen sind im Jahre 1899 (1 261 im Jahre 1895) Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze festgesetzt worden. Unter den im Jahre 1899 verletzten und getödteten Personen befanden sich 5 erwachsene weibliche und eine männliche jugendliche Person.

Von den im Jahre 1899 vorgekommenen 1 744 Unfällen hatten zur Folge vorübergehende Erwerbsunfähigkeit 377, dauernde theilweise Erwerbsunfähigkeit 870, dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit 167 und den Tod 330.

Von je 100 der Getödteten hinterliessen im Jahre 1895 rund 89, im Jahre 1896 und 1897 je rund 76, im Jahre 1898 rund 76 und im Jahre 1899 rund 68 eine Wittwe. Während hiernach die Zahl der Getödteten, welche verheirathet waren, in den beiden letzten Jahren bedeutend geringer war, ist auf der anderen Seite die Zahl derer, die bei ihrem Tode entschädigungsberechtigte Aszendenten hinterlassen haben, wesentlich gestiegen.

Während die durchschnittliche Anzahl der bei der Staatseisenbahnverwaltung nach den Unfallversicherungsgesetzen entschädigten Unfälle auf je 1 000 versicherte Personen 5,53 im Jahre 1889, 6,68 im Jahre 1895, 7,44 im Jahre 1898 und 7,77 im Jahre 1899 betrug, stellte sich die Durchschnittsziffer bei den gewerblichen Unfallberufsgenossenschaften nach den Vorlagen des Reichsversicherungsamts an den Reichstag insgesammt auf ,71 im Jahre 1889, 6,24 im Jahre 1895 und 7,10 im Jahre 1898; die Unfallzahl der Staatseisenbahnverwaltung übersteigt mithin diese Durchschnittsziffer der gesammten Berufsgenossenschaften, bleibt aber hinter der bei einer grösseren Anzahl dieser Genossenschaften erreichten Zahl zurück.

Nach den Unfallversicherungsgesetzen ist eine Unfallanzeige zu erstatten, wenn der Unfall eine Erkrankung von mehr als drei Tagen zur Folge gehabt hat. Die Zahl dieser Unfälle ist hiernach von Jahr zu Jahr gestiegen. Das Anwachsen erklärt sich theils aus der grösseren Betriebsleistung der Staatseisenbahnverwaltung (auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge entfielen 1892/93 14 186 Lokomotivkilometer und 353 559 Wagenachskilometer, 1899 dagegen 15 941 Lokomotivkilometer und 422 786 Wagenachskilometer), theils daraus, dass bei der Anmeldung an sich geringfügiger Verletzungen seitens der Dienststellen infolge der Anweisungen der Ausführungsbehörden mit grösserer Peinlichkeit verfahren wird.

Dagegen ist ungeachtet des beständigen Anwachsens der Betriebsleistung die Zahl der schwereren Unfälle, d. h. solcher, auf Grund deren eine Unfallentschädigung beansprucht werden konnte, seit 1892 fast unverändert geblieben (1892: 7,26, 1899: 7,77 auf 1 000 versicherte Personen), und die Zahl der entschädigungspflichtigen Unfälle im Vergleich zu den überhaupt gemeldeten Unfällen stetig gesunken. Auf je 1 000 der Unfallmeldungen zurückgeführt, betrug die Zahl der Entschädigungsbewilligungen im Jahre 1899 rund 120, 1898 und 1897: 121, 1896: 138, 1895: 148, 1894: 155, 1893: 156, 1892: 169.

Unter den entschädigungspflichtigen Unfällen überwiegen wiederum in steigendem Maasse die Verletzungen, welche nur in beschränktem Umfange die Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt haben. Es hatten zur Folge von sämmtlichen entschädigungspflichtigen Unfällen dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit oder Tod in den Jahren 1893—1899 34,0 %, 35,9 %, 32,6 %, 31,2 %, 30,4 %, 30,8 %, 28,5 %.

Im Jahre 1899 hat die Eisenbahnverwaltung im ganzen für 19 593 verletzte Arbeiter, Wittwen, Waisen, Aszendenten getödteter Arbeiter Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze geleistet. Die Ausgabesummen sind in steter Steigerung begriffen. Sie waren im Jahre 1899 um 262 700 ℳ. höher als im Jahre 1898. Von dieser Mehrausgabe entfallen allein auf die Renten der Verletzten rund 213 300 ℳ. Eine ansehnliche Höhe erreichen die Abfindungssummen rentenberechtigter Wittwen bei ihrer Wiederverheirathung, die in einzelnen Jahren im Durchschnitt fast den Betrag von 500 ℳ. erreicht haben.

Der Steigerung der Entschädigungssummen, die auf Grund der Unfallversicherungsgesetze von der Staatseisenbahnverwaltung zu leisten sind, steht im übrigen eine allmähliche Verminderung der Verpflichtungen gegenüber, die auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 gegenüber verletzten Eisenbahnarbeitern und den Hinterbliebenen getödteter Eisenbahnarbeiter von der Eisenbahnverwaltung in den früheren Jahren eingegangen sind oder in vereinzelten Fällen auch nach dem Inkrafttreten der Unfallversicherungsgesetze eintraten. Zur Deckung dieser Verpflichtungen sind verausgabt im Jahre 1893/94 für 1 967 Personen rund 814 275 ℳ. und im Jahre 1899 für 1 605 Personen rund 671 118 M.

Die Jahresaufwendung der Eisenbahnverwaltung an Entschädigungen auf Grund der Unfall- und Haftpflichtgesetze gegenüber den eigenen Arbeitern und ihren Hinterbliebenen hat sich danach im Jahre 1899 auf rund 4 212 400 ℳ. gegen 3 968 000 ℳ. im Jahre 1898 und im Durchschnitt für je einen der das Jahr hindurch im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigt gewesenen unfallversicherungspflichtigen Arbeiter auf 18,78 ℳ. gegenüber 17,53 ℳ. im Jahre 1898, 17,15 ℳ. im Jahre 1897, 17,42 ℳ. im Jahre 1896, 16,97 ℳ. im Jahre 1895 und 9,91 ℳ. im Jahre 1888 gestellt. Hierbei sind die Ausgaben auf Grund der Unfallversicherungsgesetze während eines Kalenderjahres (z. B. vom 1. Januar bis 31. Dezember 1898) und die Ausgaben auf Grund der Haftpflichtgesetze während eines Rechnungsjahres (z. B. vom 1. April 1898 bis 31. März 1899) als eine Jahresaufwendung (z. B. für das Jahr 1898) angesehen worden.

Die Verhandlungen des preussischen Abgeordnetenhauses über die Kanalvorlage

haben am 4. d. Mts. begonnen. Wir werden über sie nur insoweit berichten, als das Eisenbahninteresse unmittelbar berührt wird, was ja freilich bei einer grossen Anzahl von Punkten der Fall ist. Aus der einleitenden Rede des Ministers v. Thielen heben wir seine Ausführungen darüber hervor, dass Wasserstrassen neben den Eisenbahnen ihre Berechtigung haben: Dass weder die natürlichen noch die künstlichen Wasserstrassen durch die Schienenwege von ihrer Verkehrsbedeutung abgelöst oder auch nur zurückgedrängt worden seien, lässt sich an der Hand der amtlichen Statistik beweiskräftig verneinen. Die Statistik beweist aber auch ferner, dass Eisenbahnwege und Wasserstrassen einander durchaus nicht ausschliessen, nicht einander feindlich sind, sondern dass sie nebeneinander bestehen können, ohne sich gegenseitig in ihrer Rente wesentlich zu schwächen. (Sehr gut! links.) Die ganze Vergangenheit unserer Wasserstrassen bietet dafür ein vollgültiges Zeugniss, und wo wir eine neue Wasserstrasse angelegt haben, ist der Erfolg nicht der gewesen, dass die Eisenbahnrente dadurch eine wesentliche Ermässigung erlitten hätte; im Gegentheil, es ist mit dem wachsenden Wasserverkehr auch der Eisenbahnverkehr gewachsen. Das ist der Fall gewesen beim Mainkanal, beim Oder-Spreekanal, bei der kanalisirten Oder, beim Fuldakanal und endlich auch bei dem viel angezweifelten und geschmähten Dortmund-Emskanal. Ich kann Ihnen mittheilen, dass z. B. die Einnahmen der Eisenbahnstation Münster, trotzdem Münster einen ziemlich stark anwachsenden Wasserverkehr erhalten hat, nicht zurückgegangen sind, sondern dass noch eine, wenn auch geringe Steigerung eingetreten ist." . . . Der Minister entrollte nun in knappen Zahlen ein Gesammtbild der Entwickelung des Schifffahrts- und des Eisenbahnverkehrs:

„In der Zeit von 1875 bis 1895, also in 20 Jahren, ist der Binnenschifffahrtsverkehr von 2,9 Milliarden Tonnenkilometer auf 7,5 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen, daneben der Eisenbahnverkehr von 10,9 auf 26,5 Milliarden Tonnenkilometer. Der Antheil, den Wasser und Schienen an dem gesammten Verkehr gehabt haben, war zu Anfang dieser Periode für das Wasser

21 %, zu Ende der Periode für das Wasser 22 %. M. H., einen schlagenderen Beweis, dass die Wasserstrassen den Eisenbahnen nicht wehe gethan haben, gibt es überhaupt nicht; sie sind miteinander gewachsen, und zwar ist ihr Antheil am Verkehr derselbe geblieben. Noch 1895 bis 1898 — weiter liegen die statistischen Zahlen noch nicht vor — ist das Verhältniss ebenfalls nahezu dasselbe geblieben, obwohl in den drei Jahren der Verkehr der Binnenwasserstrassen von 7,5 auf 10,7 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen ist. Es zeigt sich hier der Einfluss der Verbesserungen und Vermehrungen der Wasserstrassen. Und der Eisenbahnverkehr? — M. H., an dieser Stelle brauche ich nicht auszuführen, wie gewaltig der Eisenbahnverkehr in diesen Jahren zugenommen hat, und trotz der besonders günstigen Verhältnisse in der Vermehrung und Vervollkommnung der Wasserstrassen ist der Antheil beider Wege am Gesammtverkehr doch um eine ganze Kleinigkeit verschoben; er hat betragen am Ende dieser Periode für das Wasser 25 % und 75 % für die Schiene.

M. H., der Eisenbahnverkehr ist, wie ich sagte, gerade in diesen Jahren und in den Jahren 1899/1900 noch viel mehr gestiegen und unser Binnenverkehr mindestens in demselben Maasse. Der Eisenbahnverkehr ist in einem Maasse gestiegen, dass seine Bewältigung an einzelnen Punkten nur mit den allergrössten Schwierigkeiten und nur mit Aufbietung ganz aussergewöhnlicher finanzieller und personeller Kräfte hat durchgeführt werden können; ich werde auf dieses Thema nachher noch näher eingehen. Hieraus kann man doch gewiss nicht die Befürchtung herleiten, dass der Bau derjenigen Wasserstrassen, die wir Ihnen vorschlagen, die Eisenbahnrente in Wirklichkeit erschüttern wird.

Wenn aber wirklich der schematisch ausgerechnete Minderüberschuss von 53 Millionen Mark — eine andere als schematische Berechnung hat nicht stattfinden können, wenn man sich nicht auf ganz fundamentlose Spekulationen einlassen wollte — aus seiner rechnerischen Papierexistenz sich in die Wirklichkeit übersetzen sollte, dann ist seine Existenzmöglichkeit überhaupt längst beseitigt; er ist dann längst überholt von den mit aller Sicherheit anzunehmenden gewaltigen Mehreinnahmen, die inzwischen die Eisenbahnverwaltung in der natürlichen Entwickelung der Dinge wird aufweisen können. Der Güterverkehr hat — das wissen Sie aus den vorgelegten Etats — in den letzten Jahrzehnten stets jedes Jahr im Durchschnitt 5 % mehr gezeigt, er hat sogar 5 % Mehreinnahme gezeigt, was noch mehr heissen will; denn wir haben von Jahr zu Jahr die Tarife heruntergesetzt, alle möglichen Ausnahmetarife eingeführt. Aber ich kann mir die Zeit nicht denken, in der diese schematisch ausgerechneten 53 Millionen wirklich greifbar werden sollten, es sei denn, dass ein allgemeiner Weltkrieg oder eine sonstige allgemeine Krisis dazwischen träte. Einzelne magere Jahre thun hierbei erfahrungsmässig garnichts. Einzelne magere Jahre haben wir auch in der letzten zehnjährigen Periode gehabt, und doch haben die fetten Jahre die mageren so übertragen, dass wir mit 5 % Mehreinnahme haben rechnen können. Wenn indessen wirklich die 53 Millionen bei den Eisenbahnen weniger eingenommen würden, fallen diese denn nutzlos in das Wasser? Werden sie nicht dem Verkehr, der Wirthschaft des Landes zu Gute kommen? Es sind doch, wenn diese Mindereinnahme von 53 Millionen wirklich einträte, die Veranlassung hierzu Tarifermässigungen, Herabsetzungen der Frachtkosten gewesen, die dem Lande, und zwar allen Theilen des Landes, zum grossen Theile zu Gute kommen.

M. H., Sie sagen vielleicht: ja, dieser Minderüberschuss von 53 Millionen ist nicht das einzige, was wir in Bezug auf die Eisenbahneinnahmen befürchten, wir befürchten noch mehr die Nöthigung, die die Eisenbahnen erfahren werden, nunmehr mit ihren Tarifen noch weiter herunterzugehen, um die Konkurrenz gegen die Wasserstrassen bestehen zu können. M. H., sind Sie in der Lage, mir hierfür aus der Vergangenheit auch nur ein Beispiel anzuführen? Haben wir denn wirklich aus Konkurrenzrücksicht gegen die Wasserstrassen die Tarife ermässigt? M. H., das kann vielleicht mal in Zeiten der Privateisenbahnverwaltung vorgekommen sein; der Staat wird das nimmermehr thun; der Staat wird immer bei jeder Tarifermässigung sich zunächst und hauptsächlich die Frage vorlegen, ob sie aus wirthschaftlichen Rücksichten an sich gerechtfertigt ist, nicht aber aus Rücksichten auf die Konkurrenz der Wasserstrassen. Steht das Schiffergewerbe nicht ebenso unter dem Schutze des Staates wie die Eisenbahn? Hat der Staat nicht dasselbe Interesse, Anwohnern der Kanäle das Leben zu erleichtern, wie den Anwohnern der Eisenbahn? Wie gesagt, aus der Vergangenheit können Sie diese Befürchtung nicht rechtfertigen.

Wir sind leider, muss ich sagen, mit dem weiteren Ausbau unserer Wasserstrassen, namentlich der künstlichen Wasserstrassen, seit dem Eintritt in die Eisenbahnära zurückgeblieben — zurückgeblieben nicht eben zum Vortheil unseres Landes. Hätten wir von Anfang der 40 er Jahre des vorigen Jahrhunderts mit dem Ausbau der Schienenwege den Ausbau der Wasserstrassen nicht vernachlässigt, wären wir vielmehr auch bezüglich dieser in der Entwickelung fortgeschritten, soweit unsere Finanzlage es damals gestattete, so ständen wir jetzt im Lande und den anderen Ländern gegenüber ganz anders da; wir würden wettbewerbsfähiger sein; der Wohlstand in unserem Lande, die Ernährungsverhältnisse unserer wachsenden Bevölkerung wären offenbar günstiger, als es heut zu Tage der Fall ist. Es ist auch ein geringer Trost, dass es unseren Nachbarn nicht besser gegangen ist — mit alleiniger Ausnahme von Frankreich. Auch die Nachbarn haben lange Jahre hindurch, Jahrzente hindurch den Ausbau der Wasserstrassen vernachlässigt, und erst allmählich ist man zu derselben Ueberzeugung gekommen, die diesem Gesetzentwurf zu Grunde liegt, dass das ein Fehler war, dass man nicht beide Verkehrswege nebeneinander ausbaute. Ich könnte mich auf eine ganze Reihe von Beispielen berufen; ich will nur aus den letzten Tagen mich berufen auf die Erkenntniss, die auch in Bayern jetzt zu demselben Programm führt, welches in Preussen ausgeführt werden soll.

Wenn auch unzweifelhaft die Eisenbahn in vielen Beziehungen den Wasserstrassen überlegen ist — ich will hier hervorheben die grössere Fähigkeit, sich an die Bodenbeschaffenheit und die einzelnen Produktionsstätten anzupassen, die schnellere Beförderung der Güter, die grössere Unabhängigkeit von Witterungseinflüssen, die festen, übersichtlichen Tarifverhältnisse —, die Wasserstrassen haben einen Vorzug, der unter gegebenen Verhältnissen alle diese Dinge weit in den Schatten stellt: den Vorzug der Billigkeit der Transporte. Die Transportkosten können durch die weit geringeren Selbstkosten auf den Wasserstrassen ermässigt werden. Keine Argumentation, keine Rechenkunst kann das bestreiten, dass eben die Wasserstrassen mit billigeren Kosten befördern können. Wenn das nicht der Fall wäre, wäre niemals eine Wasserstrasse in die Höhe gekommen, dann wäre alles, was man gebaut hat, unfruchtbare Experimente geblieben. Es ist aber anders gekommen. Die Wasserstrassen haben sich ihre Bedeutung erworben und werden es noch in viel grösserem Maasse in Zukunft thun; sie werden es namentlich in viel grösserem Maasse thun, wenn man so leistungsfähige Kanäle baut, wie dies in den Ihnen gemachten Vorschlägen vorgesehen ist.

Der Minister ging dann, nachdem er die segensreichen Wirkungen der Wasserstrassen für die Landwirthschaft geschildert, zu der Frage der nothwendigen Entlastung der Eisenbahnen des Ruhrreviers über. „Für mich erübrigt nur noch eine Frage, erübrigt nur noch, hier hinzuweisen auf die immer wachsende Nothwendigkeit, eine Entlastung der Eisenbahnen, namentlich in den grossen Industriecentren und in erster Linie in dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk, zu erreichen. Der Verkehr in diesem Bezirk wächst in ungeahnten Dimensionen. Ich habe schon gesagt, dass der Durchschnitt der Steigerung des Güterverkehrs 5 % beträgt. Wenn wir diese prozentuale Steigerung zu Grunde legen, so kommen wir schon für die nächste Zeit, ich will sagen, für die nächsten 15 Jahre, zu Ziffern, von denen man sagen muss: wenn diese Menge von Verkehr in dem Industrierevier bewältigt werden soll, so sind dazu Maassnahmen nöthig, die eine entschiedene Entlastung des Reviers herbeiführen, und diese Entlastung kann nach unserer Ueberzeugung, insbesondere auch nach meiner, des Eisenbahnministers, Ueberzeugung, auf keinem anderen Wege herbeigeführt werden — am allerwenigsten durch die sogen. Güterbahnen — wie durch den starken Bruder, den Kanal.

M. H., ich will Ihnen Zahlen vorführen, aber nur wenige, um Sie nicht zu ermüden. Die Steinkohlenförderung einschliesslich Koks und Briketts hat in den Jahren 1892 bis 1900 jährlich um 5 % zugenommen, und es ist mit aller Sicherheit anzunehmen, dass im nächsten Dezennium und darüber hinaus diese Steigerung mindestens anhält. Es sind so viele neue Schächte in der Abteufung begriffen, es sind so viele neue projektirt, dass das Oberbergamt, mit dem wir in Verbindung getreten sind, uns schon ganz bestimmte Ziffern angeben konnte, wie gross die Förderung im Jahre 1905 sein wird. Im Jahre 1892 betrug die Förderung 36 847 000 t, im Jahre 1900 58 000 000 t. Wenn die Berechnung des Oberbergamts richtig ist — und daran ist kein Zweifel —, so werden wir im Jahre 1905 bereits auf nahezu 77 000 000 t in der Förderung gestiegen sein. Das macht in fünf Jahren eine Steigerung von rund 19 000 000 t. M. H., wenn man das auf den Arbeitstag vertheilt nach dem Grundsatz, den die Erfahrung seit langen Jahren bestätigt hat, dass von der Förderung $^5/_6$ durch die Eisenbahnen abgefahren werden, so macht das eine Steigerung von rund 5 000 Wagen am Tage. Dazu kommen noch diejenigen Wagen, die für andere Güter in dem Revier gestellt werden müssen, die man auf etwa 4 000 Wagen täglich beziffert.

Sie sehen also, wir kommen schon 1905 zu Ziffern, die mit den gegenwärtigen Einrichtungen überhaupt nicht mehr zu bewältigen sind. Darüber sind wir uns auch vollständig klar, dass wir die Ausbildung der Eisenbahnanlagen in dem Revier auf das eifrigste fortzusetzen haben. Wir können uns nicht darauf verlassen, was nach 10 oder 15 Jahren uns der Kanal abnehmen

wird, sondern wir werden bis dahin den Verkehr voll aufrecht erhalten müssen. Aber all' Ding hat seine Grenzen, und auch wir werden nach den 15 Jahren an der Grenze angekommen sein, wo in dem Kohlenrevier an Eisenbahnanlagen überhaupt nichts mehr anzulegen ist.

M. H., ich habe mir hier eine Uebersicht geben lassen aus dem Jahre 1900 — ich habe Ihnen nur die Ziffern von 1898 und die berechneten von 1905 genannt —, ich will aus dieser Uebersicht für das Jahr 1900, die klar, ziffermässig bis auf den letzten Wagen vor mir liegt, Ihnen einiges zur Bestätigung mittheilen. Es sind im Jahre 1900 für jeden Arbeitstag an offenen Wagen 22 331 gestellt worden. Mit diesen Durchschnittszahlen können wir aber leider bei der Eisenbahnverwaltung nicht rechnen, sondern wir müssen uns darauf gefasst machen, dass in einzelnen Perioden des Jahres diese Zahlen ganz erheblich, um 10 bis 12 %, überschritten werden. Wir haben ferner den Zahlen, die ich Ihnen mitgetheilt habe, noch hinzuzufügen die leeren Wagen, die in den 24 Stunden in das Revier gebracht werden müssen, um am anderen Morgen, wenn die Schicht beginnt, wieder auf der Zeche zu stehen. M. H., wenn Sie sich diese Ziffern vorstellen, so kommen so schwindelnde Verhältnisse zu Tage, wie sie nirgendwo, in keinem Theile der Erde, weder in England noch in Amerika irgendwie auch nur annähernd wieder vorkommen, und wie es dem Eisenbahnminister dabei zu Muthe ist, das brauche ich nicht weiter auszuführen. Er bedarf der Hilfe und wird sich Hilfe schaffen, so lange es irgend geht; aber auf die Dauer bedarf er einer anderen Hilfe, und die kann ihm nur der Kanal bringen.

Ich bin auch fest davon überzeugt, dass der Landtag der Monarchie ebenso von der Verantwortung in dieser Frage, die er trägt, durchdrungen ist, wie die Staatsregierung durchdrungen ist von der Ueberzeugung, dass wir in unserer Verkehrspolitik an einem Wendepunkt stehen, der entscheidend ist für unsere ganze künftige Entwickelung, für die künftige Entwickelung unserer Verkehrswege und für die künftige Entwickelung des Wirthschaftslebens unseres Landes.

M. H., ich kann zum Schluss nur betonen, dass die Staatsregierung fest und durchaus einmüthig die Ueberzeugung hegt und vertritt, dass der vorliegende Gesetzentwurf in allen seinen Theilen des Landes Wohlfahrt und Kraft mächtig fördern und heben wird, dass aber von allen Ihnen in dem Gesetzentwurf vorgeschlagenen wasserbaulichen Unternehmungen dem Rhein-Elbekanal die grösste Bedeutung zuzumessen ist." (Bravo! links.)

Nach dem Minister der öffentlichen Arbeiten kam zunächst der Centrumsabgeordnete am Zehnhoff zum Wort, der sich nur mit der Ausgestaltung des Wasserstrassennetzes beschäftigte. Ihm folgte der konservative Abgeordnete Graf Limburg-Stirum, dessen Erklärung darin gipfelte, dass er und seine Freunde entschlossen seien, „den Mittellandkanal keinenfalls anzunehmen" — nach einer anderen Lesart sagte er: „ihn keinenfalls zu bauen". In Bezug auf die Eisenbahnen richtete sich sein Hauptbedenken dahin, dass der Staat durch den Kanalbau die Herrschaft über die Eisenbahntarife vollständig verliere, im übrigen sagt er eine „wohlwollende" Prüfung der Vorlage durch seine Partei in der Kommission zu. Lebhaft trat für die Vorlage der nationalliberale Abgeordnete v. Eynern ein. Dem Einwand des berechneten Eisenbahneinnahme-Ausfalls von 53 Millionen begegnete er durch den Hinweis auf die jährlich um 900 000 Seelen wachsende Bevölkerung Preussens. Ihm folgte als Redner der Finanzminister v. Miquel. Seine Darlegungen bewegten sich zunächst hauptsächlich auf dem Gebiete der nothwendigen Ergänzung der in einigen Bezirken an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangten Eisenbahnen durch die Wasserstrassen und vor allem natürlich auf dem finanziellen Gebiete. Er berechnete die jährliche Belastung der Staatskasse durch den Kanalbau — von der Kapitalaufbringung abgesehen — auf 9 500 000 *M*. Das sei ein Risiko, das ein Staat wie Preussen unter allen Umständen tragen könne. Er verweilte dann noch bei der Frage des Verkehrsverlustes für die Eisenbahnen. „Wir haben, um noch einen Augenblick bei der Frage des Verkehrsverlustes für die Eisenbahnen zu bleiben, eine gewaltige Steigerung der Bruttoeinnahmen der Eisenbahnen vom Jahre 1880 bis heute. Im Jahre 1880/81 hatten wir eine Bruttoeinnahme von 350 000 000 *M*, heute, 1901, 1 437 000 000 Mark. (Hört! hört! links.) M. H., ich sage Ihnen noch mehr: diese Steigerung ist konstant gewesen, nicht blos in guten Zeiten, sondern auch in ungünstigen Zeiten; in den Zeiten, wo wir im Defizit waren, ist doch der Verkehr permanent gestiegen. Er ist, wenn ich mich recht erinnere, nur in zwei Jahren weniger als 3 % gestiegen, sonst, wie Herr Minister von Thielen schon gesagt hat, durchschnittlich etwas über 5 %. Sie können mir aber einwenden: diese Zahlen beweisen nicht viel, weil wir ja jedes Jahr neue Eisenbahnen gebaut haben und dadurch natürlich die Bruttoeinnahmen auf den Verkehrslinien wachsen mussten. Ich werde Ihnen aber gleich beweisen, dass der Einwand nicht zutrifft. Ich habe die Rechnung auch pro Kilometer der jeweilig vorhandenen Eisenbahnlinien gemacht und da haben wir im Jahre 1880/81 30 353 *M* pro Kilometer und im Jahre 1899 44 486 *M* pro Kilometer. Obwohl wir also eine grosse Anzahl von Sekundärbahnen gebaut haben, die eine grosse Rentabilität nicht in Aussicht stellen und die auch heute noch zum Theil vielleicht kaum die Betriebskosten decken, ist doch per Kilometer, und zwar jedes Jahr mit einer einzigen Ausnahme, von 30 000 auf 44 000 *M* die Einnahme gewachsen. Was das heisst, m. H., ein solches Wachsthum von 30 000 auf 44 000 *M* per Kilometer für den preussischen Staat mit über 30 000 km Eisenbahnen, brauche ich Ihnen nicht auseinanderzusetzen. M. H., wenn dies nun 20 Jahre so gedauert hat, wenn die Eisenbahneinnahmen brutto fortwährend gestiegen sind, konstant, fast ohne Unterbrechung, wenn dies nicht blos in den günstigen Zeiten der letzten fünf Jahre der Fall war, welchen Grund können Sie mir dann anführen, dass das in Zukunft aufhören soll? (Sehr gut! links.) Wir haben hier eine konstante Entwickelung des Landes: die Einwohnerzahl nicht blos, die Wohlhabenheit, der Austausch der Güter, alles wächst konstant; wir sind eben in gesunden Verhältnissen; warum sollte eine solche Entwickelung im Verkehrswesen plötzlich aufhören? Dafür ist gar kein Grund anzuführen."

Der Herr Minister schloss diesen Theil seiner Auseinandersetzung mit den Worten: „Ein Land, welches eigentlich keine Schulden hat, welches allein aus den Eisenbahnen fast die ganzen Schulden verzinst und tilgt und daneben noch 180 Millionen in die Staatskasse bringt, ein solches Land kann sich ein Unternehmen, welches noch nicht einmal 400 Millionen in 15 Jahren kostet, wohl zugetrauen." (Sehr richtig! links.)

Seine weiteren Auseinandersetzungen betrafen die wirthschaftliche Nothwendigkeit der einzelnen Wasserstrassen. In derselben Richtung bewegten sich die weiteren Aeusserungen des Ministers v. Thielen. Der freikonservative Abgeordnete Freiherr v. Zedlitz und Neukirch hat seine von früher her genugsam bekannte kanalgegnerische Gesinnung nicht geändert. Er will einen schnelleren Ausbau des Eisenbahnnetzes und macht auf die aus dem Kanalbau sich ergebende Folge der allgemeinen Ermässigung der Eisenbahntarife aufmerksam. Man würde zur Deckung die Einkommensteuer verdoppeln müssen.

Am zweiten Verhandlungstage sprach zunächst für die Vorlage der Abg. Dr. Wiemer (freis. Volksp.), dann Minister Freiherr v. Hammerstein, der die wohlthätigen Folgen des Kanalbaues für die Landwirthschaft in das rechte Licht stellte und u. a. auf die Aeusserung des amerikanischen Eisenindustriellen Carnegie hinwies, dass ein Hauptzug des kommenden Jahrhunderts die Rückkehr zur Wasserverfrachtung für schwere Güter sein werde. In den weiteren Verhandlungen dieses Tages wurden die Eisenbahnfragen meist nur gestreift. Nur der Finanzminister v. Miquel kam noch einmal auf die Ueberlastung der Bahnhöfe und die übermässigen Kosten für deren Erweiterung zurück. „Wenn Sie, m. H., diesen kolossal wachsenden Verkehr in der Rheinprovinz und in dem industriellen Theile von Westfalen allein durch die Eisenbahnen bewältigen wollen, so haben Sie ganz andere Ausgaben dafür zu machen nach unseren Erfahrungen, als für diesen Kanal. (Sehr richtig! links.)

In der Erweiterung der Bahnhöfe, in der Vermehrung der Betriebsmittel und Gleise allein liegen nach meiner Meinung schon so kolossale Ausgaben, dass man geradezu sagen kann: in diesem Bezirk ist auch für den Staat der Bau einer Wasserstrasse viel billiger, als die Bewältigung eines permanent steigenden Verkehres durch die Eisenbahnen. Aber davon abgesehen, halte ich auch meine Anschauung fest, dass für eine grosse Verkehrsanstalt wie die Eisenbahnen bei der heutigen Entwickelung der Kosten der personellen Arbeit schon dadurch allein eine Tendenz zum fortgesetzten Steigen der Produktionskosten — wenn ich den Ausdruck gebrauchen darf — hervorgerufen wird, während keinerlei Garantie dafür besteht, dass durch eine Erhöhung der Vergütung für die Leistungen der Eisenbahnen nach Maassgabe der gestiegenen Selbstkosten die betreffenden Einnahmen wachsen. Denn alle Welt, alle Erwerbsklassen sind an niedrigen Tarifen interessirt; alles drängt auf niedrige Tarife. Eine Erhöhung der Tarife nach Maassgabe der gestiegenen Selbstkosten der Eisenbahnen ist in der Zukunft so wenig wie in der Gegenwart zu erwarten. . . . . . Der Staat muss seine Tarife nach den grossen allgemeinen wirthschaftlichen und finanziellen Interessen einrichten. Können seine Finanzen es leiden, so mag der Staat seine Tarife heruntersetzen und er thut wohl daran; denn dass das eine grosse Wohlthat für das ganze ist, darüber kann kein Zweifel bestehen. Leiden die Finanzen des Staates es aber nicht, so muss der Finanzminister und die Staatsregierung überhaupt die Festigkeit haben, solche Ansprüche abzulehnen. Nun werden Sie sagen: die Lage wird doch durch die Konkurrenz der Wasserstrasse für die Regierung jedenfalls schwieriger. Das gebe ich zu, aber ich habe schon gesagt, sie hat eine gewaltige Rückendeckung, weil, wenn man in der Herabsetzung der Tarife und der Verminderung der Ueberschüsse der Eisenbahnen zu weit geht, man sofort an die Frage kommt: Seid Ihr auch bereit, den Ausfall durch Erhöhung der direkten Steuern auszugleichen?

Wenn ein Finanzminister mit diesem Gegensatz richtig zu operiren versteht (Heiterkeit), so wird er sich und die Finanzen schon zu schützen wissen."

Der Minister ging dann noch auf die vom freikonservativen Abg. Stengel vorgebrachten Einwendungen ein:

„Der Herr Abg. Stengel empfiehlt uns als Allheilmittel gegenüber der Schwierigkeit, den steigenden Verkehr zu bewältigen, eine höhere Bemessung des Tonnengehaltes der Eisenbahnwagen; er sagt: man soll 20- bis 30-Tonnenwagen herstellen, dann wird der wachsende Verkehr schon aufzunehmen sein. Nun, m. H., wenn aber der sehr sachkundige Herr Todt die Umwandlung der Wagen in solche von 20-Tonnengehalt auf einen Kostenbetrag von 500 Millionen schätzt (hört, hört! links), so kann man sehen, zu welchen Ausgaben man gezwungen wird, wenn die Eisenbahnen nicht auf andere Weise entlastet werden."

Der Minister schloss mit dem Hinweis darauf, dass der Staat, weil er die Tarifhoheit über beide Arten von Verkehrsstrassen habe, auch das richtige Verhältniss der Abgaben auf beiden Verkehrsmitteln herstellen könne. Man dürfe die Tarife freilich nicht durch Gesetze festlegen, aber der Landtag habe doch eine sehr bedeutende Macht, auch in dieser Richtung auf die Regierung einzuwirken.

Damit schloss der zweite Verhandlungstag. Der dritte brachte im ganzen nur Wünsche der Abgeordneten in Bezug auf die einzelnen Theile des geplanten Wasserstrassenbaus und das, was daran noch fehle. In Bezug auf den Einnahmeausfall bei den Eisenbahnen durch den Kanal und die Kosten, die bei den Eisenbahnen entstehen würden, wenn sie den ungeheueren Verkehr der Industriebezirke allein tragen müssten, äusserte sich der Finanzminister nochmals sehr klar und eingehend: „Ein Verlust an Roheinnahmen ist gar nicht so bedenklich, wie die Herren annehmen; ich halte sogar den in den Motiven mit 20 % angegebenen Abzug vom Bruttoerlös der Eisenbahnen noch nicht einmal für ganz zutreffend, denn dort sind nur die ordinären Betriebsausgaben in Anrechnung gebracht, während doch auch ein Theil des Extraordinariums regelmässig wiederkehren wird und darum zu den Ausgaben, die wir abziehen müssen von dem Bruttoerlös, hinzuzuschlagen ist. Wenn Sie sich nun aber die Industriebezirke ansehen, wo die Einnahmen so gewaltig gestiegen sind, dann müssen Sie doch auf der anderen Seite nicht vergessen, dass wir dort an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt sind und dass wir, wenn wir dem Verkehr mit Eisenbahnen dort auf die Dauer genügen wollten, eine so gewaltige Vermehrung an Ausgaben hätten durch Anlage von Bahnhöfen, zweiten, dritten und vierten Gleisen, Vermehrung der Betriebsmittel usw., dass es auch rein finanziell weit richtiger ist, hier durch den Bau des Kanals Abhilfe zu schaffen. (Sehr richtig! links.) Es ist aber weiter zu bedenken, dass gerade bei der Eisenbahnverwaltung die persönlichen Dienstleistungen sich in sehr geringem Maasse durch Maschinen ersetzen lassen — noch weniger als bei der Landwirthschaft — und dass infolge des Steigens der Löhne, der Vermehrung der etatsmässigen Beamten, damit auch zugleich der Pensionslasten, wir ohnehin schon in die Gefahr kommen, in Zukunft von den Eisenbahnen weniger Nettoeinnahmen zu haben als bisher, denn ein Ausgleich durch Erhöhung der Tarife wird sich bei dem allgemeinen Drängen nach Verkehrserleichterungen schwerlich durchführen lassen. So lange die Eisenbahneinnahmen so gewaltig steigen wie bisher, tritt dieses Missverhältniss nicht so stark hervor, aber wenn wir den ganzen Verkehr der Zukunft auf die Eisenbahnen werfen, dann werden wir bei ihnen eine ähnliche Entwickelung haben, wie bei den Chausseen, die auch ursprünglich wesentlich von denjenigen erhalten wurden, die sie benutzten, und die jetzt aus allgemeinen Mitteln erhalten werden müssen. Diese Erwägungen können nur dahin führen, dass Sie für den Kanal stimmen, um damit diese finanziellen Bedenken zu vermindern."

Ueber die weiteren Verhandlungen, die auch heute, Donnerstag, 7. d. Mts. noch fortdauern, werden wir in nächster Nummer berichten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die kommissarischen Berathungen über Maassnahmen zu weiterer Erhöhung der Betriebssicherheit** werden im Reichseisenbahnamt am 14. d. Mts. beginnen. Wie die „Nordd. Allg. Ztg." erfährt, sind dem Reichseisenbahnamt auf die von ihm zur Verhandlung gestellten Fragen sehr gründliche, umfassende Vorarbeiten von den betheiligten Regierungen zugegangen.

— **Baufonds der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.** Die „Berl. Pol. Nachr." schreiben: Mit Recht hat der Minister der öffentlichen Arbeiten gegenüber der im Abgeordnetenhause hervorgetretenen Behauptung, dass in neuerer Zeit in seinem Ministerium die Wasserbauverwaltung vor der Eisenbahnverwaltung bevorzugt werde, auf die hohen Bewilligungen hingewiesen, welche in den letzten Jahren sowohl in dem Etat als ausseretatsmässig für Zwecke der Eisenbahnverwaltung erfolgt sind. Aus dem soeben vorgelegten Baubericht der Eisenbahnverwaltung vom 1. Oktober 1899 bis dahin 1900 ist ersichtlich, dass der Eisenbahnverwaltung zu einmaligen Ausgaben durch noch nicht abgeschlossene besondere Kredite und durch das Extraordinarium des Etats 1 775 000 000 ℳ. zur Verfügung gestanden hatten. Wie reichlich die für die einmaligen Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung bereitgestellten Mittel sind, erhellt aus der weiteren Thatsache, dass von den aus besonderen Gesetzen bewilligten Summen am 1. Oktober 1900 noch nicht verausgabt waren 338 000 000 ℳ. und dass auch von den durch das Extraordinarium des Etats verfügbar gemachten Mitteln zu diesem Zeitpunkte noch eine Summe von nahezu 110 000 000 ℳ. der Verausgabung harrte. Trotz dieses hohen Ausgaberestes ist für 1901 wiederum ein Extraordinarium von 101 000 000 ℳ. bei dem Etat der Eisenbahnverwaltung in Aussicht genommen. Dazu kommt noch ein reicher Dispositionsfonds. Obwohl am 1. Oktober 1900 noch 33 000 000 ℳ. zur Vermehrung der Betriebsmittel der Staatsbahnen zur Verfügung standen, sollen durch das Ordinarium und das Extraordinarium des Etats für 1901 noch weitere 90 000 000 ℳ. zur Erneuerung und Vermehrung der Betriebsmittel unserer Bahnen flüssig gemacht werden; ferner wird die Bereitstellung weiterer Mittel zur Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen durch das in einem späteren Stadium der Tagung des Landtages vorzulegende Nebenbahngesetz in Aussicht genommen. Diese Daten werden genügen, um zu zeigen, dass die Staatsbahnverwaltung finanziell nicht zu Gunsten der Wasserbauverwaltung zurückgesetzt wird, dass vielmehr für die Befriedigung ihrer Bedürfnisse sogar überreiche Mittel theils bereits flüssig gemacht, theils wenigstens in Aussicht genommen sind.

— **Gepäckbeförderung auf den Personenbahnhöfen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den königlichen Eisenbahndirektionen Abschrift des Auszuges aus einem Pariser Reiseberichte zur Kenntnissnahme zugehen lassen, welcher sich mit den Pariser Gepäckkarren beschäftigt. Diese sind jenem Bericht zufolge auf allen Bahnhöfen einheitlich in gleicher Grösse aus Eisen mit einem Eigengewicht von 100 kg hergestellt. Zwei dieser Karren finden nebeneinander auf den Aufzügen, wo solche überhaupt vorhanden sind, Platz. Sie nehmen in der Regel das Gepäck nur eines Reisenden oder einer Reisegesellschaft auf und werden zu dem Zweck bis an die auf der Strasse vorfahrende Droschke herangebracht. Der Gepäckträger fährt von hier durch den Vorflur des Bahnhofes zu der in den Erdboden eingelassenen Waage. Nachdem Karre und Ladung gewogen, dass Karrengewicht mit 100 kg in Abzug gebracht, erfolgt die Weiterbeförderung zum Bahnsteige. Da mehrere Waagen nebeneinander liegen, auch besondere Beamte das Wiegen besorgen und das Gewicht durch Wiegezettel dem Gepäckträger mittheilen, so geht die Abfertigung rasch von Statten.

Der Herr Minister spricht sich unter Bezugnahme auf einen früheren Erlass dahin aus, dass es sich vielleicht empfehle, erneute Versuche mit der Einrichtung auf Stationen anzustellen, auf denen es die örtlichen Verhältnisse gestatten.

— **Verwendung weiblicher Personen im Eisenbahndienst.** Da der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten aus den ihm eingereichten Nachweisungen ersehen hat, dass die Einstellung weiblicher Personen namentlich für den Fahrkartenausgabe- und Telegraphendienst nicht in dem erwünschten Umfange vor sich gegangen ist, ja in einzelnen Bezirken Frauen in diesen Dienstzweigen überhaupt noch nicht beschäftigt sind, so hat er die königlichen Eisenbahndirektionen von neuem darauf aufmerksam gemacht, dass die Anstellungs- und Besoldungsverhältnisse der etatsmässigen und diätarischen Fahrkartenausgeberinnen durch neuere Erlasse geregelt sind und empfohlen, auch auf die vermehrte Einstellung von Hilfsfahrkartenausgeberinnen Bedacht zu nehmen und in jedem Falle beim Abgang männlichen Personals zu prüfen, ob nach Lage der Verhältnisse die freigewordenen Stellen nicht durch Hilfsfahrkartenausgeberinnen wahrgenommen werden können.

Weiterhin sind die Eisenbahndirektionen unter Hinweis auf frühere Erlasse beauftragt, sich die Verwendung von weiblichen Personen auch in den Dienstzweigen des Telegraphen- und Fernsprechdienstes mehr als bisher angelegen sein zu lassen und ihre Verwendung überall da ins Auge zu fassen, wo es nach den Vorschriften zulässig ist und die örtlichen Verhältnisse es gestatten. Der Herr Minister behält sich vor, nach Jahresfrist von neuem Erhebungen über den Umfang der beschäftigt gewesenen weiblichen Personen anzustellen, um daraus zu ersehen, ob die in Frage kommenden Vorschriften und die vorstehend gegebenen Gesichtspunkte auch überall die gehörige Beachtung gefunden haben.

— **Allgemeine Staatsprüfungen für das Hochbau-, Ingeniörbau- und Maschinenbaufach.** In dem „Eisenb.-Verordn.-Blatt" vom 2. d. Mts. wird eine diesen Gegenstand betreffende grossherzoglich hessische Verordnung vom 26 September v. J. veröffentlicht. Zugleich bringt ein Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zur Kenntniss, dass diese Verordnung sich im allgemeinen den Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den königlich preussischen Staatsdienst im Baufache vom 1. Juli d. J. anschliesst, und dass an der mit der grossherzoglich hessischen Regierung getroffenen, unter dem 29. Oktober 1898 in Nr. 44 des „Centralblattes der Bauverwaltung" veröffentlichten Vereinbarung wegen gegenseitiger staatlicher Gleichstellung und Anerkennung der vor einem der beiderseitigen Prüfungsämter bestandenen Vorprüfung und ersten Hauptprüfung im gesammten Baufache nichts geändert ist.

Nach bestandener erster Hauptprüfung haben sich diejenigen Baubeflissenen, welche in Preussen zum Regierungsbauführer ernannt zu werden wünschen, an die im § 26 der preussischen Prüfungsvorschriften vom 1. Juli 1900 bezeichneten Behörden, und diejenigen, welche in Hessen zum Regierungsbauführer ernannt zu werden wünschen, an das grossherzoglich hessische Ministerium der Finanzen zu wenden.

— **Ueber Kaisersgeburtstags- und Kronjubiläumsfeiern** sind uns noch Festberichte zugegangen vom Staatseisenbahnverein Elberfeld, den Vereinen gleichen Namens in Frankfurt a/M., Trier, Düsseldorf und Vohwinkel, den Eisenbahnvereinen in Danzig, Emden und Hanau sowie vom Eisenbahnarbeiterverein in Danzig; auch in Gotha fand ein Festkommers der vereinigten Eisenbahnbeamten und -Arbeiter statt. Auf die Wiedergabe der einzelnen Berichte müssen wir aus Mangel an Raum und in der Besorgniss verzichten, unsere Leser, die in den Nr. 9—11 schon eine Reihe solcher Berichte erhalten haben, denn doch zu ermüden. Der Gesammteindruck aller dieser Berichte ist ein hocherfreulicher, überall ist die Theilnehmerzahl gegen früher wo möglich noch gewachsen, die Darbietungen sind noch reichhaltiger und künstlerisch vollendeter geworden. An einigen Orten, z. B. in Elberfeld, haben sich nicht nur die Vertreter der Eisenbahnbehörden betheiligt, sondern es sind auch die Vorstände und Mitglieder der übrigen königlichen Behörden des Ortes mit ihren Damen als Ehrengäste bei der Feier zugegen gewesen. Bei der Feier in Gotha hielt ein Arbeiter der Hauptwerkstätte, Schlosser Hertling, die Festrede. So kommen von allen Seiten die Zeichen, dass das Vereinsleben innerhalb der preussischen Staatseisenbahnverwaltung in treuer vaterländischer Gesinnung seine feste Wurzel hat und sich in steter gedeihlicher Fortentwickelung befindet.

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Regierungsrath und vortragende Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Niehaus ist zum Geheimen Ober-Regierungsrath ernannt.

Dem Bezirksingeniör Joseph Wicklein sowie den Bezirksmaschineningeniören Karl Biber und Michael Schiller bei der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen sind die Rechte von Kollegialräthen verliehen. Der Kommerzienrath Louis König, Bürgermeister von Pirmasens, ist zum Verwaltungsrathe bei den bayerisch-pfälzischen Eisenbahnen in widerruflicher Weise ernannt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die österreichische Thronrede und das Eisenbahnwesen.** Die Thronrede, womit der Kaiser am 4. d. Mts. die neue Tagung des österreichischen Reichsraths eröffnet hat, enthält folgende, das Eisenbahnwesen betreffende Stellen:

„Die nothwendigen Ergänzungen des staatlichen Eisenbahnnetzes und insbesondere der Ausbau einer zweiten Verbindung mit Triest werden auch Ihnen wieder in Antrag gebracht werden. Ein mehrere Jahre umfassendes Programm betrifft die bei den Staatsbahnen erforderlichen Investitionen, für welche durch eine besondere Finanzoperation die entsprechenden Mittel beschafft werden sollen. Sie haben ferner Anträge über den nunmehr durchzuführenden Bau bereits beschlossener, jedoch infolge der Ungunst der Zeitverhältnisse nicht hergestellter Bahnen niederer Ordnung sowie über die Ausführung von neuen, durch das Interesse der betreffenden Landestheile gebotenen Linien zu gewärtigen. Auch bei den grossen Privatbahnen machen sich gesteigerte Investitionsbedürfnisse geltend, deren umgehende Befriedigung unter Bedachtnahme auf den seinerzeitigen Uebergang dieser Bahnen an den Staat zunächst im Aufsichtswege sicherzustellen ist. Insofern bei einzelnen dieser Eisenbahnen mit Rücksicht auf ihre finanziellen Beziehungen zum Staate gesetzliche Maassnahmen erforderlich sein sollten, werden diese den Gegenstand Ihrer Beschlussfassung bilden. . . .

Mit einem übereinstimmend auch im ungarischen Reichstag der verfassungsmässigen Behandlung zu unterziehenden Gesetzentwurfe werden Ihnen auf Grund einer zwischen beiden Regierungen getroffenen Vereinbarung Vorschläge erstattet werden, welche die in Bosnien und der Hercegovina auszuführenden Erweiterungen des dortigen Eisenbahnnetzes betreffen. Ich empfehle diese Vorlage, welche wichtige Interessen berührt und dabei auch die ersehnte Bahnverbindung des Hafens von Spalato mit dem Innern Bosniens gewährleistet, Ihrer eingehenden Würdigung.

. . . Fertiggestellte Gesetzesvorlagen gelten . . . . der Zuständigkeit der Gewerbegerichte für Rechtsstreitigkeiten der bei Eisenbahnen und Dampfschifffahrtunternehmungen beschäftigten Personen . . . . und der Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes auf elektrische Eisenbahnen. . . . ."

— **Geschäftsordnung des Staatseisenbahnraths.** Das Eisenbahnministerium hat eine Neuauflage der Geschäftsordnung für den Staatseisenbahnrath unter Berücksichtigung der seit dem Erscheinen der früheren Auflage (1897) eingetretenen Aenderungen veröffentlicht. Diese Aenderungen betreffen u. a. den Termin für die Einladung der Mitglieder zu den Sitzungen und für die Versendung der Sitzungsvorlagen (spätestens 3 Wochen vor der Sitzung), die Frist für die Einbringung von Anträgen (spätestens 14 Tage vor der Sitzung) usw.

— **Umarbeitung der österreichischen Güterabfertigungsvorschriften.** Wie seiner Zeit mitgetheilt wurde (vergl. Nr. 99 S. 1511 Jahrg. 1900 d. Ztg.), befassen sich die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen mit der vollständigen Umarbeitung ihrer gemeinsamen Abfertigungsvorschriften (Manipulationsinstruktion) für den Güterdienst. Veranlasst ist diese Umarbeitung durch die in der letzten Vereinsversammlung in Strassburg (September 1900) beschlossenen gemeinsamen Abfertigungsvorschriften des Deutschen Eisenbahnvereins, welche gleichzeitig mit dem Pariser Zusatzübereinkommen zum Berner Frachtrechtsübereinkommen in Kraft treten sollen. Die Abfertigungsvorschriften des Vereins eignen sich insofern ganz besonders als Grundlage für die Neubearbeitung der innerösterreichischen (ungarischen) Abfertigungsinstruktion, als in der ersteren bereits auf das Pariser Zusatzübereinkommen entsprechende Rücksicht genommen ist. Abgesehen hiervon, empfiehlt sich die thunlichste Anpassung der österreichisch-ungarischen Manipulationsinstruktion an die Vereinsabfertigungsvorschriften auch aus dem Grunde, weil es für die Abfertigungsstellen eine empfindliche Erschwerung bedeuten würde, wenn dieselben den Güterdienst im innerösterreichischen und ungarischen Verkehre nach wesentlich anderen Bestimmungen wie jenen im Vereinsverkehr abzuwickeln hätten. Deshalb hat denn auch der Redaktionsausschuss, welcher sich mit der Umarbeitung der österreichisch-ungarischen Manipulationsinstruktion befasst, mit Recht beschlossen, dass die Vereinsvorschriften, soweit es nur irgend thunlich, dem Wortlaute nach in die neue österreichisch - ungarische Instruktion zu übernehmen sein werden. Die Umarbeitung letzterer Instruktion dürfte längere Zeit in Anspruch nehmen, und wird es kaum thunlich sein, dieselbe bis zu jenem Zeitpunkt zu vollenden, in welchem das Pariser Zusatzübereinkommen und der auf Grundlage desselben vorbereitete Nachtrag zum österreichisch-ungarischen Betriebsreglement in Kraft treten werden. Es dürfte deshalb vorerst den Dienststellen ein Nachtrag zur bisherigen Instruktion oder ein gemeinsamer Dienstbefehl herausgegeben werden, worin die durch das Pariser Zusatzübereinkommen und den erwähnten Nachtrag zum österreichischen Betriebsreglement bedingten sachlichen Aenderungen der bisherigen Abfertigungsvorschriften zusammengefasst werden.

— **Führung der Stundenpässe.** Um die Züge abfertigenden Beamten in die Lage zu setzen, den ihnen nach den bestehenden Vorschriften zufallenden, auf die Sicherung des Zugverkehres abzielenden wichtigen Obliegenheiten, zu welchen auch die Ueberwachung der Ein- und Ausfahrt der Züge gehört, im vollen Umfange entsprechen zu können, hat das Eisenbahnministerium angeordnet, dass die Ankunfts- und Abfahrtszeiten, die Witte-

rungsverhältnisse und die sonstigen Bemerkungen über den Verkehr nur auf den Zugausgangs- und Endstationen sowie auf den Zwischenstationen mit einem Aufenthalt von mehr als 5 Minuten bei personenführenden Zügen und von mehr als 15 Minuten bei Güterzügen von dem den Zug abfertigenden Beamten persönlich einzutragen sind. Auf den übrigen Stationen sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten, die Witterungsverhältnisse und die in den Stationen stattgefundenen, dem Zugführer von dem den Zug abfertigenden Beamten bekanntzugebenden Kreuzungen (Vorfahren) vom Zugführer einzutragen. Nur wenn die Abfahrt des Zuges je nach seinem Range zur frühesten oder spätesten Abfahrtszeit zu erfolgen hat oder bei wichtigen Verfügungen über den Verkehr des Zuges und bei Verständigung des Lokomotiv- und Zugpersonals, betreffend die Sicherheit des Betriebes, ferner wenn der Lokomotivführer zugleich den Dienst des Zugführers versieht, hat der den Zug abfertigende Beamte nebst den bezüglichen Bemerkungen auch die Ankunfts- und Abfahrtszeiten selbst unbedingt eigenhändig einzutragen und den Stundenpass zu unterschreiben.

— **Förderung des Reiseverkehres aus dem Auslande nach Oesterreich.** Der Zuzug von Reisenden nach den österreichischen Alpenländern ist trotz der in den letzten Jahren eingetretenen Steigerung desselben noch keineswegs so bedeutend, wie in anderen Reisegebieten mit ähnlichen Naturschönheiten, vor allem in der Schweiz. Namentlich der Reiseverkehr aus dem Auslande nach den österreichischen Alpenländern lässt noch viel zu wünschen übrig. Es ist dies um so befremdender, als die Zahl der guten Hotels von Jahr zu Jahr zunimmt und auch die Verkehrsmittel fortwährend ergänzt und vervollkommnet werden. Der Grund, dass nach Oesterreich bisher nicht mehr Ausländer kommen, liegt dem Anscheine nach vor allem darin, dass man, von Deutschland abgesehen, im Auslande bisher von den österreichischen Alpenländern so gut wie gar nichts weiss. Allerdings haben die verschiedenen Interessenten des Reiseverkehres, vor allem die Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen, die Landesverbände zur Hebung des Fremdenverkehres in Innsbruck, Salzburg und Klagenfurt sowie einzelne Hotelbesitzer usw. mancherlei Schritte unternommen, um im Auslande die österreichischen Alpenländer bekannter zu machen. Es wurden zu diesem Zwecke insbesondere mit Abbildungen versehene Ankündigungen, Flugschriften u. dergl. im Auslande vertheilt, vereinzelt auch Beschreibungen österreichischer Reisegebiete in ausländischen Zeitungen veröffentlicht. Diese Maassnahmen wurden indessen mit unzulänglichen Mitteln unternommen und hatten nur geringen Erfolg. Will man in dieser Beziehung etwas erreichen, so darf man die Mittel nicht zersplittern. Die Interessenten müssen vielmehr, ähnlich wie man es in der Schweiz macht, mit vereinten Kräften und durch gemeinsame Maassregeln den Reiseverkehr aus dem Auslande zu fördern trachten. Von diesen Erwägungen geleitet, hatte das Eisenbahnministerium für den 30. Januar d. J. eine Berathung der Landesverbände zur Hebung des Fremdenverkehres der betheiligten Verkehrsanstalten der Alpenvereine, des Vereins für Alpenhotels in Tirol und anderer am Fremdenverkehre betheiligten Körperschaften zu dem Zwecke einberufen, um über gemeinsame Schritte zur Hebung des Reiseverkehres aus dem Auslande nach den österreichischen Alpenländern schlüssig zu werden. Seitens des Eisenbahnministeriums wurde bei dieser Besprechung insbesondere die Frage einer planmässig fortzusetzenden Veröffentlichung von Aufsätzen über österreichische Alpengegenden in ausländischen Zeitungen, die Errichtung von Reisebüros sowie die Veranstaltung von Ausstellungen mit Bildern aus den österreichischen Alpengebieten in ausländischen Städten zur Erörterung gestellt.

Die Anregungen des Eisenbahnministeriums wurden bei der erwähnten Besprechung allseitig auf das lebhafteste begrüsst und ein engerer Ausschuss mit der Aufgabe betraut, demnächst bestimmte Vorschläge über die Durchführung der zur Förderung des Reiseverkehres aus dem Auslande geeigneten Maassnahmen auszuarbeiten.

— **Südbahn-Beamtentag in Graz.** Auf Grund der Beschlüsse einer am 7. Oktober v. J. in Marburg abgehaltenen Delegirtenversammlung der Südbahnbeamten war dem Generaldirektor Hofrath Dr. Eger eine Denkschrift überreicht worden, in welcher mit Rücksicht auf die schwierige wirthschaftliche Lage der Südbahnbeamten und die stetig fortschreitende Vertheuerung der Lebensmittel die Durchführung einer allgemeinen Gehaltsaufbesserung erbeten wurde. Hofrath Eger hatte erklärt, dass mit Rücksicht auf die finanzielle Lage der Südbahn derzeit an eine Verwirklichung der angestrebten Gehaltsaufbesserung nicht zu denken sei und dass die Durchführung einer solchen Maassnahme günstigsten Falles erst im Jahre 1902 zu erwarten stehe. Behufs Stellungnahme in dieser Frage fand am 3. d. Mts. in Graz eine vom österreichischen Eisenbahnbeamtenverein einberufene Versammlung statt. Nach längerer Berathung wurde folgende Resolution angenommen: „Das Präsidium des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins hat sich zum Verwaltungsrathspräsidenten (der Südbahn) zu begeben und ihm die Wünsche der Südbahnbeamten, insbesondere aber jene nach einer Gehaltsaufbesserung zur Kenntniss zu bringen. Eine Antwort möge sogleich oder doch in kürzester Zeit, längstens aber in acht Tagen erfolgen. Sollte die Antwort abschlägig lauten, werde der Verein andere Schritte einschlagen. Diese Beschlüsse sind dem Generaldirektor mitzutheilen, und zwar in gerechter Würdigung seines guten Willens, den er bisher gezeigt habe. Sollten diese Schritte erfolglos bleiben, so werde man an das Parlament und die Abgeordneten ohne Unterschied der Parteien herantreten, um durch Interpellationen und Anträge auf die Gesellschaft einwirken zu lassen. Wenn das Parlament sich als arbeitsunfähig erweist, so bleibt der Weg zum Eisenbahnministerium offen.

— **Unfälle auf den Prager elektrischen Strassenbahnen.** Die auffallend grosse Anzahl von Unfällen, welche sich vor einiger Zeit bei den Prager elektrischen Bahnen ereignete, hat der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Veranlassung gegeben, einen höheren Beamten nach Prag zu entsenden, welcher jene Vorkommnisse und die Ursachen derselben zum Gegenstande eingehendster Erhebungen gemacht hat. Derselbe hat im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrathe der elektrischen Bahnen der Stadt Prag einzelne bei dem Betriebe wahrgenommene Uebelstände sofort abgestellt sowie eine Verschärfung der Kontrole eingeführt und die noch weiter erforderlichen Maassnahmen in Anregung gebracht.

— **Vermehrung der Fahrbetriebsmittel der ungarischen Bahnen im Jahre 1900.** Der Stand der Fahrbetriebsmittel der ungarischen Staatsbahnen erhöhte sich im Jahre 1900 um 45 Lokomotiven und Tender, 246 Personenwagen und 2 539 Güterwagen. In der letzteren Ziffer sind die 1 250 Wagen schon inbegriffen, deren Ankauf beim Abschluss der Leihverträge mit den beiden Wagenleihgesellschaften vorgesehen war. Auch die übrigen ungarischen Eisenbahnen vermehren ihre Betriebsmittel in entsprechendem Maasse. Die ungarischen Hauptbahnen besassen Anfangs Dezember 1900 folgenden Stand von Fahrbetriebsmitteln:

	Lokomotiven und Tender	Personenwagen	Güterwagen
ungarische Staatseisenbahnen . .	2 456	4 719	53 399
Kaschau-Oderberger Eisenbahn .	140	192	2 870
Südbahn (ungarisches Netz) . . .	159	385	2 497
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenb.	23	59	585
Vereinigte Arad-Csanáder Eisenb. .	37	53	1 404
Szamosthaler Eisenbahn	16	47	529
Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn .	13	14	464
zusammen	2 844	5 469	61 748

— **Umbau des Westbahnhofes in Budapest.** Der ungarische Handelsminister hat im Interesse der Förderung des Handels von Budapest die mit der Frage der Verlegung der Werkstätten, Gütermagazine und der Kohlenlagerplätze des Westbahnhofes ausserhalb des Weichbildes von Budapest und mit der Ausarbeitung des Projektes betraute Kommission beauftragt, hierbei auf die Wünsche der Budapester Kaufmannschaft und Industriellen insofern Rücksicht zu nehmen, als dies mit der technischen Anlage des neuen Bahnhofes und der damit verbundenen theilweisen Umgestaltung des gegenwärtigen Bahnhofes (früher Hauptbahnhof der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft) vereinbar erscheint. In einer aus diesem Anlasse jüngst abgehaltenen Vollsitzung der „ungarischen Kaufmannshalle“ hat diese sich für die möglichst rasche Ausführung dieser Bauten ausgesprochen und die Entsendung einer Abordnung beschlossen, welche die Wünsche der Versammlung dem Minister vorzutragen haben wird. In gleichfalls zustimmendem Sinne sprach sich auch die Budapester Gemeindeverwaltung aus. Wie weiter berichtet wird, hat eine Finanzgruppe der Regierung ein Angebot zur Durchführung dieser Arbeiten bereits überreicht und dieser zu dem Zwecke 50 000 000 Kr. zu günstigen Bedingungen zur Verfügung gestellt. Dem Beschlusse der Regierung zufolge wurde ein ausgedehntes Gebiet im Bereiche der Gemeindegemarkungen von Rákos-Palota und Neu-Pest zur Anlage der Werkstätten, Heizhäuser des Kohlenbahnhofes sowie der Hauptfrachtenmagazine in Aussicht genommen. Im Bereiche des bestehenden Bahnhofes soll nach erfolgtem Ausbau ausser dem Personenverkehr fernerhin nur der Eilgut- und Lebensmittelverkehr abgewickelt werden.

— **Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf den ungarischen Staatsbahnen.** Der Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass auf der Strecke Klausenburg-Kronstadt die Geschwindigkeit der Züge von 70 km in der Stunde auf 80 km erhöht werde.

— **Uebernahme von Leihwagen in das Eigenthum der ungarischen Staatsbahnen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen, welche am 1. Mai 1897 seitens der ungarischen Verkehrsaktiengesellschaft 250 Güterwagen als sogen. „ablösbare Leihwagen" anmiethete, hat von dem ihr zustehenden Rechte, die Güterwagen nach Ablauf einer vierjährigen Miethsdauer unter Berücksichtigung der entrichteten Miethgebühren abzulösen und somit in ihr Eigenthum übergehen zu lassen, Gebrauch gemacht und die bisherige Eigenthümerin im Sinne der bestehenden Vereinbarungen sechs Monate vor Ablauf des vierjährigen Termins in Kenntniss gesetzt, dass die Uebernahme vorgenannter Güterwagen in das Eigenthum der ungarischen Staatsbahnen mit 1. Mai 1901 erfolgen werde.

— **Ein verurtheilter Eisenbahndirektor.** Am 17. August 1899 rissen sich in Klausenburg mehrere Wagen der Dampfstrassenbahn von der Lokomotive los und rollten in rasender Schnelligkeit über den Hauptplatz, wobei zwei Fabrikarbeiter niedergestossen und verletzt wurden. Wegen dieses Unglücksfalles wurden der Direktor der Dampfstrassenbahn und der Lokomotivführer zur Verantwortung gezogen. Das Gericht erster Instanz verurtheilte den Direktor, der sich damit verantwortete, dass er ausschliesslich in seinem Büro arbeite und Verordnungen hinsichtlich der Uebung weitestgehender Vorsicht erlassen habe, wegen aus Unvorsichtigkeit verursachter Tödtung zu einem Jahre Gefängniss, während der Lokomotivführer freigesprochen wurde. Die königliche Tafel sprach den Direktor frei. Die königliche Kurie verurtheilte ihn jedoch zu sechs Monaten Gefängniss.

Uebrige europäische Länder.

— **Lohnerhöhung der Angestellten der dänischen Staatsbahnen.** Der Verkehrsminister Juul-Rysensteen hat dem Folkething eine Vorlage zwecks Lohnerhöhung der Angestellten der Staatsbahnen zugestellt. Es werden 640 000 Kr. dafür gefordert. Es handelt sich hier wieder nur um eine vorläufige Regelung; die Frist für die Arbeiten der Kommission, die sich mit der endgültigen Regelung der Löhne der Eisenbahner befasst, ist um 1 Jahr verlängert worden. Die Vorlage wird damit begründet, dass zahlreiche Anträge auf Lohnerhöhung von den Angestellten eingereicht worden sind, ferner damit, dass die gegenwärtig gezahlten Löhne nicht im rechten Verhältniss zu den Preisen der nothwendigen Lebensmittel stehen und nicht der Höhe der Löhne entsprechen, die in privaten Betrieben gezahlt werden. Die beabsichtigten Lohnerhöhungen betragen auf das Jahr für Bahn- und Telegraphenbeamte, Heizer, Schaffner, Depotarbeiter und Matrosen 60 Kr.; für Weichensteller 120 Kr.; für Lokomotiv- und Zugführer 150 Kr.; für Packmeister 120 - 150 Kr. Die Angestellten haben unter sozialdemokratischer Führung noch bedeutend mehr verlangt.

— **Pariser Stadtbahn.** In einer jüngst stattgehabten ausserordentlichen Generalversammlung der Stadtbahngesellschaft, so entnehmen wir dem „Journal des transports", wurde eine Vergrösserung des Kapitals von 25 auf 50 Millionen Franken durch Ausgabe neuer Aktien vorgeschlagen. Begründet wurde dieser Vorschlag mit der Nothwendigkeit des Ausbaues der zweiten Linie, die aus zwei Abschnitten oder eigentlich zwei Linien bestehen soll, nämlich aus dem Nordring von der Porte Dauphine nach der Place de la Nation, und dem Südring, von der Place de l'Etoile nach der Gare de Lyon, und von welchen schon je ein Abschnitt fertiggestellt und in Betrieb ist. Der Nordring erhält eine Länge von 12 300 m; die Linie wird theils unter-, theils oberirdisch verlaufen und weist unter ihren 25 Stationen als eine der wichtigsten diejenige der Avenue de Villiers auf, weil sie der Ausgangspunkt der dritten Stadtbahnlinie werden wird. Die Länge des Südrings, der ebenfalls theils ober-, theils unterirdisch verlaufen wird, soll 11 500 m betragen, die Anzahl seiner Stationen 23. Die vorgeschlagene Kapitalsvermehrung wurde weiterhin mit der Nothwendigkeit begründet, neues rollendes Material beschaffen zu müssen, da der wachsende Verkehr auf der Stadtbahn die Nothwendigkeit ergeben hätte, die Züge statt mit vier mit acht Wagen laufen zu lassen. Ueber den Verkehr der Stadtbahn haben wir in dem Leitaufsatz der Nr. 6 d. Ztg. schon eingehend berichtet.

— **Militärischer Betrieb auf französischen Eisenbahnen.** Auch Frankreich hat seine Militärbahnen. Seit dem Jahre 1888 wird die eingleisige Linie von Chartres nach Orléans, welche eine Länge von 76 km hat und einen Theil des Staatsbahnnetzes bildet, von einer Abtheilung des 5. Ingeniörregimentes betrieben und ebenso seit 1896 die 31 km lange Bahn von Voves nach Toury. Pioniere versehen den Dienst auf den Bahnhöfen und Zügen, der Bahnhofsvorstand, ein Offizier oder Unteroffizier, ist für die Fahrsicherheit verantwortlich, der Hauptmann hat die Stellung des Betriebsinspektors zu versehen und wird darin von zwei Leutnants unterstützt. Ausserdem befindet sich aber auf jedem Bahnhof ein Civilbeamter, welcher die Gebühren für die Fahrkarten und die Güterbeförderung zu erheben hat.

Die Militärbeamten werden erst nach Ablegung einer sich auf ihren jeweiligen Dienst beziehenden Prüfung von der Staatsbahn angestellt. Zwischen Orléans und Chartres verkehren täglich regelmässig 10 Züge, zwischen Orléans und Patay täglich deren 16 und zwischen Chartres und Beaulieu-le-Coudray täglich deren 16 bis 18. Ein besonders lebhafter Verkehr entwickelte sich, wie wir dem „Génie civil" entnehmen, auf dieser Militärbahn am 21. September 1900, da ausser den regelmässig verkehrenden Zügen noch 14 weitere Züge eingelegt wurden, welche die aus dem Manöver zurückkehrenden Truppen zu befördern hatten; alles verlief ohne jede Störung auf dieser eingleisigen Militärbahn, welche an diesem einen Tage streckenweise 15 000 Mann, 300 Pferde und 15 Wagen zu befördern hatte.

— **Wagenbeschaffung für die italienische Mittelmeerbahn.** Wie der „Voss. Ztg." aus Mailand gemeldet wird, ist bei der am 1. d. Mts. stattgefundenen öffentlichen Verdingung der Wagenfabrik Aktiengesellschaft Rastatt ein grösserer Auftrag auf vierachsige Personenwagen und der Firma Wegmann & Co. in Cassel ein solcher auf 500 ungedeckte Güterwagen ertheilt worden.

— **Eisenbahn Nizza-Col di Tenda-Turin.** Die Münchener „Allgemeine Zeitung" bringt einen ausführlichen Aufsatz über die geplante Bahn von Nizza über den Col di Tenda nach Turin, dem wir folgende Einzelheiten entnehmen: Die seit fast 40 Jahren geplante Bahnverbindung gilt nun als gesichert, die Voruntersuchungen sind beendet, und es steht zu hoffen, dass das Parlament im Interesse Frankreichs und des Auslandes seine Zustimmung zu dem Bahnbau nicht versagen wird. Die Bahnlinie zweigt 2 km östlich von Nizza von der Küstenbahn Marseille-Genua ab, folgt dem Laufe des Paillon bis zum Städtchen Escarène, durchfährt den Col de Brans in einem 3 500 m langen Tunnel und erreicht das an der Bevera gelegene Sospello. Von dort aus steigt die Bahnlinie bis zu dem Städtchen Breil und gelangt sodann nordwärts nach dem italienischen Tenda. Das 4 km weiter nördlich gelegene Vievola ist zur Zeit der Endpunkt der Bahnstrecke Turin-Cuneo-Limone. Dort beginnt der 8 000 m lange, unter dem Col di Tenda hindurchführende Tunnel, welcher bei Limone ausmündet. Die Bahn fällt nun nach Borgho St. Dalmazzo herab und erreicht die schon über 30 Jahre durch Eisenbahn mit Turin verbundene Stadt Cuneo. Die Bedeutung der neuen Bahn ist eine strategische, wirthschaftliche und internationale. Durch Vollendung des Col di Tendatunnels entstand für Frankreich eine direkte Gefahr, da man nun italienischerseits innerhalb weniger Stunden aus den starken Garnisonen der Po-Ebene bedeutende Truppenmassen an die französische Grenze befördern kann. Um nun an die gefährdeten Punkte schnell Vertheidigungstruppen werfen und dadurch der Gefahr wirksam begegnen zu können, ist für Frankreich der Bau einer direkten Bahnverbindung von Nizza über Sospello an die Grenze unbedingt nöthig. In wirthschaftlicher Beziehung hofft man französischerseits, dass die neue Bahn zunächst der Stadt Nizza und dem Secalpendepartement, sodann aber auch der ganzen Riviera zu gute kommen wird. Man hofft, dass die Handelsbeziehungen zwischen Nizza und Piemont wieder aufleben und dass die grossen Handelsplätze der Lombardei, wenn sie durch eine direkte Bahn mit der französischen Riviera verbunden sind, sich dort neue Absatzgebiete für ihre Erzeugnisse schaffen werden. Der internationale Vortheil der neuen Bahn würde darin bestehen, dass die aus der westlichen Schweiz, Elsass-Lothringen, Belgien und Holland nach der Riviera bestimmten Waaren, anstatt den Umweg über Marseille oder Genua zu nehmen, auf dem näheren und billigeren Schienenwege über den Mont Cenis oder den Simplon und den Col di Tenda befördert werden könnten. Wie für den Waarenverkehr, so gilt dieser Vortheil natürlich auch für den Personenverkehr. Ausserdem sei noch erwähnt, dass die neue Bahn die herrlichen Seealpen dem Fremden- und Turistenverkehr zugänglicher machen würde.

— **Wettbewerb zwischen den Häfen von Genua und Marseille.** Die Handelskammer von Genua hat soeben eine Statistik der Handels- und Schifffahrtsbewegung des Hafens von Genua für das Jahr 1899 im Vergleich zum Jahre 1898 veröffentlicht. Die Höhe der verladenen und entladenen Güter belief sich im Jahre 1899 auf 4 966 493 t und vermehrte sich gegen 1898 nur um 24 725 t. Zieht man den Zeitraum von 1890 bis 1899 in Betracht, so beträgt die Zunahme im Schifffahrtsverkehr 2 330 327 t, diejenige des Seehandels 769 110 t, während im Vergleich dazu der Schifffahrtsverkehr des Hafens von Marseille um 2 888 692 t, sein Seehandel um 831 231 t zu-

nahm. Die Eisenbahnen führten im Jahre 1898 dem Hafen von Genua 813 088 t zu und beförderten von dort 3 356 874 t, dem Hafen von Marseille dagegen brachten sie 1 454 300 t und beförderten von dort 1 883 974 t. Zieht man die auf dem See- und Landwege abgehenden Güter von den ankommenden ab, so blieben im Jahre 1898 im Hafen von Genua 971 781 t im Hafen von Marseille 1 668 745 t zurück.

Der „Monitore delle strade ferrate", dem wir diese Angaben entnehmen, knüpft daran Vergleiche über den Wettbewerb beider Häfen im internationalen Durchgangsverkehr nach der Schweiz und kommt zu dem Schlusse, dass es nach der Eröffnung der Simplonbahn einzig und allein darauf ankommen wird, welcher der beiden Häfen den Schiffen die grösste Bequemlichkeit und die niedrigsten Tarife bieten wird, und deshalb habe Genua den Wettbewerb Marseilles nicht zu befürchten, da sein Hafen leicht in den Stand gesetzt werden könne, um allen neuen Anforderungen des Handels und der Schifffahrt zu genügen, wogegen dies bei dem älteren Hafen von Marseille zu bezweifeln sei. Schon jetzt sollen die Entladungsgebühren im Hafen von Genua niedrigere sein als im Hafen von Marseille.

— **Eisenbahn Athen-Piräus-Larissa.** Die Verhandlungen zwischen der griechischen Regierung und dem französisch-englischen Unternehmersyndikat auf abtheilungsweise Fertigstellung und Abnahme der genannten Bahnstrecke sind nach Mittheilungen des Ministerpräsidenten Theotokis an das Parlament gescheitert. Es bleibt demnach bei der ursprünglichen Vertragsbestimmung, dass die Arbeiten sowie die Ausgabe der Eisenbahnanleihe erst 3 Monate nach der Beendigung des englisch-südafrikanischen Krieges zu erfolgen haben.

— **Prämien für pünktliche Beförderung und Abfertigung der Züge in Russland.** In der Nr. 289 der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" vom Jahre 1900 findet sich die nachfolgende, kurze, aber immerhin recht auffallende Mittheilung:

„Behufs Einschränkung der Aufenthalte der Züge sowohl auf der freien Strecke, als auch auf den Eisenbahnstationen hat das Ministerium der Verkehrsanstalten beschlossen, den Lokomotivführern und Stationsvorstehern eine besondere Prämie zu bewilligen. Zu dem Zwecke wird eine besondere Verordnung über Eisenbahnprämien ausgearbeitet werden."

So die möglichst wortgetreue Uebersetzung aus dem russischen Original.

Diese eigenartige Verfügung zeigt, wie verschieden die Wege sein können, auf denen man das erwünschte Ziel erreichen zu können glaubt. Unter den besonders gearteten Verhältnissen in Russland mag es vielleicht einen Stationsvorsteher zur Pflichterfüllung anreizen, den Zug nicht länger auf der Station zurückzuhalten, als es der Fahrplan vorschreibt oder die unumgänglich nothwendige Abwickelung der Geschäfte es erfordert.

Ausserhalb der russischen Grenzpfähle muthet ein derartiges Vorgehen immerhin befremdend an. Dass jemand dafür, dass er seine Pflicht nicht verletzt, mit einer Prämie belohnt wird, ist wenigstens z. Zt. nicht überall üblich, die üblichere Folge ist das Gegentheil: es wird bestraft, wer pflichtvergessen ist, und das ist jedenfalls auch das richtigere.

Ob es der Verwaltung in Russland leicht fallen wird, die Grenze zu ziehen zwischen Belohnungen und Bestrafungen? Wo hören Belohnungen auf am Platze zu sein und wo müssen Bestrafungen eintreten? Es wäre aber sehr der Erwägung werth, ob nicht auch anderen Dienststellen, z. B. den Beamten auf den Güterböden, in Russland dafür, dass die Stückgüter an ihre wirkliche Adresse gelangen, derartige Prämien zugetheilt werden könnten, womit gewiss weiten Kreisen der Handelswelt ein grosser Dienst geleistet würde.

Fremde Welttheile.

— **Chinesische Bahnen.** Die aus französisch-belgischem Kapital gebaute Eisenbahnlinie von Peking in der Richtung auf Hankau, welche auf eine Strecke von 135 km zerstört worden war, ist nach Mittheilungen des Ministers Delcassé im französischen Ministerrath wieder völlig hergestellt und der Verkehr wieder aufgenommen worden. Die Eisenbahnlinie, deren Endstation sich früher 14 km von Peking befand, ist bis in die chinesische Hauptstadt hinein verlängert worden. Die Züge sind bereits dort eingefahren. Da in der angegebenen Entfernung von Peking (135 km) an dieser Linie der bekannte Ort Paotingfu liegt, ist anzunehmen, dass dorthin jetzt Eisenbahnverbindung vorhanden ist.

Gleichzeitig wird der „Times" aus Schanghai vom 3. d. Mts. gemeldet: „Nachdem Belgien zwei Drittel der Antheile der Hankau-Kanton-Eisenbahnkonzession ohne Rücksicht auf die Kosten erworben hat, hat es jetzt Scheng von dem belgischen Ueberwachungsrecht über die betreffende Bahnstrecke Mittheilung gemacht. Es ist dies ohne Zweifel russischen Einflüssen zuzuschreiben und als ein Zeichen anzusehen, dass Russland die Herrschaft über die ganze Eisenbahnlinie von Peking nach Kanton anstrebt. — Scheng erklärt, er werde im März nach Peking gehen, um an der Revision der bisherigen Verträge theilzunehmen."

— **Ein grossartiges Eisenbahnprojekt für Queensland (Australien)** ist dem dortigen Parlament vorgelegt worden. Es handelt sich um den Bau einer Linie von Gladstone nach Rockhampton, wodurch eine Verbindung der beiden grossen australischen Bahnnetze hergestellt und Adelaide mit Rockhampton verbunden werden würde. Letztere beiden Städte sind von einander 2 200 englische Meilen entfernt. Das südliche Eisenbahnnetz mit 1 523 Meilen würde sodann mit dem 591 Meilen umfassenden Centralnetz in Zusammenhang gebracht werden. Im ganzen bestehen jetzt in Queensland Eisenbahnen in einer Länge von 2 800 Meilen. Es lasse sich voraussehen, dass durch den Bau der neuen Linie eine ausserordentliche Entwickelung in wirthschaftlicher Beziehung in dem neuerschlossenen Gebiete sich vollziehen und der Güteraustausch zwischen den beiden Netzen einen grossen Aufschwung nehmen wird. Ebenso wird der Reiseverkehr zwischen Melbourne, Sydney und Brisbane einerseits und dem mittleren und nördlichen Queensland andererseits sehr gehoben. Der mit vielen Unannehmlichkeiten verbundene Verkehr zur See zwischen Adelaide und Rockhampton liesse sich dann gänzlich vermeiden.

Allgemeines.

— **Zur Frage der Beleuchtung der Eisenbahnwagen** wird uns aus Mailand von unserem dortigen Mitarbeiter folgendes geschrieben: In deutschen Fach- und Regierungskreisen, in der deutschen Presse sind gegenwärtig Erörterungen an der Tagesordnung, welche, von verschiedenen, jüngst vorgekommenen Bahnunfällen ausgehend, deren erschwerende, unheilvolle Folgen — ob mit Unrecht, möge hier nicht weiter auseinandergesetzt werden — theilweise dem Beleuchtungssysteme der deutschen Personenwagen zugeschrieben werden, sich hauptsächlich darum drehen, welches Beleuchtungssystem mit Rücksicht auf die Sicherheit der Reisenden vorzuziehen sei, und ob es nicht angezeigt und geboten wäre, die bisher in allen deutschen Personenwagen bestehende Gasbeleuchtung vollständig aufzugeben und zur elektrischen überzugehen.

Wenn auch einerseits zugegeben werden muss, dass die deutschen Bahnverwaltungen mit Rücksicht auf die grossen Kosten und mit Rücksicht darauf, dass sicher noch nicht das letzte Wort über das beste zu wählende System elektrischer Wagenbeleuchtung ausgesprochen ist, sich mit Recht sehr vorsichtig der vollständigen Umwälzung ihrer Beleuchtungseinrichtung gegenüber verhalten, so werden diese Bahnen mit ihren sonst vorzüglich ausgebildeten Betriebseinrichtungen sich doch, und dies wahrscheinlich in Bälde, unter dem Drucke der Verhältnisse entschliessen müssen, ihre Wagen mit elektrischer Beleuchtung auszurüsten.

Zu diesem Punkte möge erwähnt werden, dass die italienischen Bahnen, welche bekanntermaassen oft wegen ihrer Verhältnisse und Betriebsbedingungen nicht in der Lage sind, Verkehrsverbesserungen, die sich auf anderen Bahngebieten bewährt haben, mit der gewünschten Raschheit auch auf ihren Linien durchzuführen, sich doch beinahe unter den ersten befanden, welche die elektrische Beleuchtung in ihren Wagen angewandt haben. Die italienische Mittelmeerbahn hat nach den bereits im Jahre 1894 gemachten und vom besten Erfolge begleiteten Versuchen seither das dazumal mit glücklicher Hand nach gründlichen Studien gewählte System elektrischer Beleuchtung, welches auch ohne bedeutende Aenderungen beibehalten wurde, endgültig angenommen und nach und nach auf alle in den wichtigsten Zügen laufenden Wagen ausgedehnt.

Das auf Speisung mittelst Akkumulatorenbatterien beruhende System, welches in seinen Einzelnheiten in Nr. 33 S. 285 des Jahrg. 1897 d. Ztg. beschrieben ist, befindet sich seither regelmässig im Betriebe; die Heusemberger'schen Akkumulatorenbatterien arbeiten vollständig sicher, sind gut gebaut, so dass sie den Erschütterungen während der langen Fahrt aufs beste widerstehen. Der bei den meisten anderen Systemen so fühlbar werdende Spannungsabfall ist auch nach einer Reise von vierzehn Stunden nicht sehr merklich. Die Ladung der Batterien, welche in Mailand, Turin und Rom geschieht, geht rasch und glatt vor sich. Ernste Störungen im Betriebe oder gar Feuers-

gefahr infolge von Kurzschlüssen sind in diesen sechs Jahren nicht vorgekommen.

Auch die adriatischen Bahnen gehen seit zwei Jahren daran, das System der Mittelmeerbahn ebenfalls in den Wagen ihrer wichtigsten Züge einzurichten. Gewiss ein glänzender Beweis für die Güte desselben. Desgleichen hat die Gotthardbahn die Wagen ihrer Expresszüge mit einer ähnlichen Beleuchtungseinrichtung ausgerüstet.

— Eine Einrichtung zur Verhütung von Eisenbahnunfällen bringt Herr Eisenbahndirektor Sürth in Dortmund aus Anlass des Offenbacher Unglücks in Erinnerung, die von ihm vor 10 bis 12 Jahren erfunden und vorgeschlagen sei, das ausgiebigste erreichen lasse und nur deshalb nicht zur Ausführung gekommen sei, weil man glaubte, in den Vorsignalen die weitgehendste Betriebssicherheit erreichen zu können. Der Vorschlag geht dahin, dass zur Bethätigung der Vorrichtung zum direkten Bremsen eines gefährdeten Zuges von dem Block- oder Bahnwärter auf mechanischem Wege ein Ausleger so in das Wagenprofil hineingestellt werden solle, dass an der zu warnenden anfahrenden Lokomotive ein in die Bremsleitung eingeschaltetes Glasröhrchen zertrümmert würde, womit die Bremse ohne jedes Zuthun des Lokomotivführers und ohne Zeitverlust in Thätigkeit gesetzt würde. Hierauf soll das Vorderrad der Lokomotive auf eine Druckschiene auflaufen, wodurch der Arm wieder aus dem Wagenprofil entfernt, d. h. in seine Ruhelage zurückgebracht und so zu einer weiteren Bethätigung in gleichem Sinne vorbereitet wird. Etwas ausgiebigeres und zuverlässigeres, so führt der Erfinder aus, dürfte für dergleichen Fälle kaum Anwendung finden.

Wir bringen die Anregung zur Kenntniss unserer Leser, sind uns indessen bewusst, dass die praktische Durchführung des Planes doch nicht so glatt von Statten gehen dürfte, wie es auf den ersten Blick scheinen möchte. Die Auswechselung zerbrochener Gläser ist mit Unbequemlichkeiten verknüpft und die Anordnung müsste so getroffen werden, dass sie auch bei allen störenden Bewegungen der Lokomotive gleich gut arbeitet usw. Dennoch kann nicht gesagt werden, dass durch eine selbstthätige Bremsvorrichtung der vorliegenden Art Unfälle, die auf ein Zusammentreffen unberechenbarer ungünstiger Umstände zurückzuführen sind, wie es leider in Offenbach der Fall war, aus dem Bereiche der Möglichkeit gerückt wären.

— Kohlenförderung in Deutschland und England in 1889 bis 1899. Nach den vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Statistischen Mittheilungen" hat sich die deutsche Steinkohlenförderung von 673 000 000 t im Jahre 1889 auf 1 016 000 000 t im Jahre 1899, also um etwas mehr als 50 %, gehoben. Die Förderung der deutschen Braunkohlengruben hob sich dagegen im gleichen Zeitraum von 176 000 000 t auf 342 000 000 t, erfuhr also einen Zuwachs von 94 %. An der Erhöhung der Steinkohlenförderung von insgesammt 343 000 000 t nahmen theil: Westfalen mit 208 000 000 t, Oberschlesien mit 77 000 000 t, die Saar mit 34 000 000 t und Niederschlesien mit 12 000 000 t. Während des gleichen Zeitraumes hat sich die Gesammtförderung der Steinkohlengruben in England von 1 770 000 000 t auf 2 200 000 000 t erhöht, der Zuwachs betrug also hier nur 24 %. Für Frankreich liegen Zahlen aus dem Jahre 1889 nicht vor. Im Jahre 1890 betrug die französische Gesammtförderung an Steinkohlen 260 000 000 t und erhöhte sich bis auf 330 000 000 t im Jahre 1899, also um 27 %.

— Ueber die Handelsbilanzen verschiedener Länder im Jahre 1900 entnehmen wir den „Berl. N. Nachr." folgende interessante Angaben. Diese Zahlen stellen sich folgendermaassen:

	Einfuhr (in Millionen Mark)	Ausfuhr (in Millionen Mark)	Einfuhr (in Prozenten des Gesammthandels)	Ausfuhr (in Prozenten des Gesammthandels)
Deutschland	5 557	4 414	56	44
Grossbritannien . .	10 698	5 954	64	36
Frankreich	3 527	3 262	52	48
Oesterreich-Ungarn .	1 431	1 625	47	53
Schweiz	859	656	56	44
Belgien	1 696	1 438	54	46
Vereinigte Staaten .	3 482	6 208	36	64

Bezüglich der Höhe des Gesammtumsatzes steht England an der Spitze mit 16 652 Mill. Mark, es folgen Deutschland mit 9 971, die Vereinigten Staaten mit 9 690, Frankreich mit 6 789 Mill. Mark. Dieselbe Reihenfolge ergibt sich hinsichtlich der Höhe der Einfuhr. In der Ausfuhr stehen die Vereinigten Staaten mit 6 208 Mill. Mark voran. Die Vereinigten Staaten haben auch die günstigste Handelsbilanz aufzuweisen, indem beinahe zwei Drittel des gesammten Aussenhandels auf die Ausfuhr entfallen, während bei Grossbritannien die Einfuhr fast zwei Drittel des Aussenhandels ausmacht. Ausser den Vereinigten Staaten hat von den nachgewiesenen Ländern nur noch Oesterreich-Ungarn eine aktive Handelsbilanz; bei der ersteren beträgt der Ueberschuss der Ausfuhr über die Einfuhr 2 826 Mill. Mark, bei letzterem 194 Mill. Mark. Dagegen hat England einen Einfuhrüberschuss von 4 744 Mill. Mark, Deutschland von 1 143, Frankreich von 265, Belgien von 258, die Schweiz von 203 Mill. Mark. Gegen das Vorjahr ist der Aussenhandel Deutschlands gestiegen in der Einfuhr um 74, in der Ausfuhr um 207 Mill. Mark, der Englands in der Einfuhr um 789, in der Ausfuhr um 550 Mill. Mark, der Aussenhandel der Vereinigten Staaten in der Einfuhr um 151, in der Ausfuhr um 945 Mill. Mark, Oesterreich-Ungarns in der Einfuhr um 63, in der Ausfuhr um 43 Mill. Mark. Dagegen ging der Aussenhandel Frankreichs in der Einfuhr um 88, in der Ausfuhr um 60 Mill. Mark und derjenige Belgiens in der Einfuhr um 42, in der Ausfuhr um 51 Mill. Mark zurück. Bei der Schweiz zeigt die Einfuhr eine Abnahme um 71, die Ausfuhr dagegen eine Zunahme um 19 Mill. Mark. Der Gesammthandel Englands weist somit gegen das Vorjahr eine Zunahme von nicht weniger als 1 339 Mill. Mark, derjenige der Vereinigten Staaten eine solche von 1 096 Mill. Mark auf, während der deutsche Aussenhandel nur um 281 Mill. Mark gewachsen ist.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 9. Januar erläuterte zunächst der Kassenführer des Vereins, Oberstleutnant Buchholtz, die Einnahmen und Ausgaben des verflossenen Jahres und den Voranschlag für das laufende Jahr. Sodann eröffnete Eisenbahnbauinspektor Frahm die Besprechung des Eisenbahnwesens auf der letzten Pariser Weltausstellung. Diese im Geiste durchwandernd, stellte er fest, dass derjenige Theil der Ausstellung, der auf der Invalidenesplanade angelegt war, eisenbahntechnisches nicht enthalten habe. Aber die Verbindung mit dem grossen Abschnitt auf dem Marsfelde wird sofort vermittelt durch zwei Verkehrsanlagen, die für den Eisenbahnmann besonderes Interesse haben, eine Stufenbahn und eine elektrische Bahn, theils Hochbahn, theils in Geländehöhe liegend. Das Sicherungsverfahren bei letzterer ist insofern bemerkenswerth, als nur die Bögen und eine kurze gerade Strecke Blocksicherung haben (System der Liverpooler Hochbahn). Der auf dem Marsfelde befindliche Theil der Ausstellung zeigte bemerkenswerthe Schaustücke aus dem Gebiete der Elektrotechnik und des Ingeniör- und Beförderungswesens, u. a. elektrische Zugförderung auf der französischen Westbahn, Orléansbahn, Jungfraubahn, Burgdorf-Thunbahn, Budapester Untergrundbahn, Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, weiterhin betreffend Bahnhofserweiterungen und andere bauliche und betriebliche Anlagen der französischen Nordbahn, Ostbahn, Mittelmeerbahn (Blockwerk der Bauart Hall, welches für die Pariser Untergrundbahn Anwendung gefunden hat), der Orléansbahn, Westbahn (Anlagen in und bei Paris) sowie der französischen Staatsbahn. Auch die russische Abtheilung bot besonderes Interesse. Deutschland, England und Nordamerika waren indessen nicht entfernt so vertreten, wie es der Bedeutung ihres Eisenbahnwesens entsprochen hätte. Bemerkenswerth waren die das Kleinbahnwesen betreffende Ausstellung von Arthur Koppel in Berlin, die Ausstellung von Plänen über die Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn (Siemens & Halske), von Brückenbauwerken, welche von ersten deutschen Firmen ausgeführt sind. Zu nennen sind die Ausstellungen betreffend die Pariser Stadtbahn, Schneider in Creuzot (elektrische Lokomotive für 120 km Geschwindigkeit) usw.

Auch in Vincennes überwiegen französische Erzeugnisse. Der Vortragende verbreitet sich im Hinblick auf diesen Theil der Ausstellung eingehender über das französische Signalwesen, das in Vincennes vertreten war. Was Deutschland betrifft, so verdienten Beachtung beispielsweise die Sammelgruppe der Norddeutschen Wagenbauvereinigung, die Lokomotiven; in der französischen fiel u. a. auf eine Ostbahnlokomotive von besonderer Bauart; die amerikanische Ausstellung zeigte u. a. Bremsvorrichtungen, Kuppelungen, Güterwagen aus gepresstem Stahl.

Die Ausstellung, soweit sie das Eisenbahnwesen betrifft, kann trotz des vielen bemerkenswerthen, das gezeigt wurde, weder nach ihrer Gesammtanordnung und Uebersichtlichkeit, noch nach der Mannigfaltigkeit der vorgeführten Bauten und Betriebseinrichtungen ein zutreffendes Bild von dem geben, was auf dem weiten Gebiet des heutigen Eisenbahnwesens vor sich geht, noch ist anzunehmen, dass durch sie schwebende Fragen der Lösung näher gerückt seien — anders als s. Zt. in Chicago.

An den mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag schloss sich eine längere Erörterung, an der ausser dem Vorsitzenden theilnahmen die Herren Geheime Oberbauräthe Blum, welcher sich insbesondere über spezielle Bahn- und Bahnhofsanlagen ausspricht; Kriesche, insbesondere über Pariser

Personenbahnhöfe sprechend; Semler, über Güterwagen, insbesondere solche von grosser Tragfähigkeit, mit denen man auch hier zu Lande zweckmässigerweise Versuche anstellen möchte; Geheime Baurath Sarre, über Oberbau- und Betriebseinrichtungen; Geheime Regierungsrath Schwabe, welcher in einer späteren Sitzung noch über Betriebsmittel amerikanischer Bahnen sprechen wird.

Geheimer Baurath Sarre bringt noch zur Kenntniss des Vereins, dass der Verein der deutschen Lokomotivführer ein Erholungs- und Genesungsheim für Lokomotivführer schaffen will, ein Unternehmen, dessen Förderung er auch den Mitgliedern des Vereins ans Herz legt; auch von dem Vorsitzenden wird dessen Unterstützung warm empfohlen.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische ordentliche Mitglieder die Herren Regierungsbaumeister Ph. Pforr und Ad. Zweiling und Eisenbahnbauinspektoren R. Struck und O. Wehde in den Verein aufgenommen.

Bücherschau.

— Kalender für Eisenbahntechniker. Begründet von Heusinger von Waldegg. Neu bearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von A. W. Meyer, königl. Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor bei der Eisenbahndirektion in Hannover. 28. Jahrgang. 1901. Nebst einer Beilage, einer neuen Eisenbahnkarte in Farbendruck und zahlreichen Abbildungen im Text. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. Preis 4 *M.*

Die neue Ausgabe des jetzt bereits zum 28. Male vorliegenden Kalenders, dessen Vorzüge den Fachgenossen wohlbekannt sind, hat wiederum Aenderungen insofern erfahren, als die Abschnitte „Eisenbahnoberbau für Hauptbahnen" von Professor Birk und „Weichen und Kreuzungen" von Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Schröter neu bearbeitet, die Abschnitte über „Neben-, Lokal- und Kleinbahnen", „Strassenbahnen" und „Schmiermittel" umgearbeitet und ergänzt und auch andere Abschnitte durch Zusätze vermehrt, die Preisangaben auf den neuesten Zustand gebracht sind usw. Bearbeiter und Verleger sind auch diesmal bemüht gewesen, den Kalender durchaus auf dem laufenden zu erhalten.

— Technisches Auskunftsbuch für das Jahr 1901. Notizen, Tabellen, Regeln, Formeln, Gesetze, Verordnungen, Preise und Bezugsquellen auf dem Gebiete des Bau- und Ingeniörwesens in alphabetischer Anordnung von Hubert Joly. Mit 142 in den Text gedruckten Abbildungen. Achter Jahrgang. Leipzig. Verlag von K. F. Koehler. Preis gebunden 8 *M.*

Die vorliegende neue Auflage des trefflichen Buches, das wir bereits bei Besprechung früherer Auflagen den technischen Lesern angelegentlichst empfohlen haben, bietet gegenüber den früheren Auflagen wiederum erhebliche Verbesserungen und Aenderungen. Eine ganze Reihe von Artikeln sind neu aufgenommen. Die Preisangaben über technische Artikel und Erzeugnisse, welche das Buch in reicher Fülle mittheilt, sind den Zeitverhältnissen entsprechend berichtigt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 304 vom 30. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen sowie der Lieferfristverkürzungen (abgesandt am 6. Februar d. J.).

Nr. 318 vom 4. Januar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) Berlin auf Theilnahme der Lokalbahn Raspenau-Weissbach an den Vereinseinrichtungen und Zurechnung der Strecke derselben zu den Vereinsbahnstrecken der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (abgesandt am 6. Februar d. J.).

Nr. 381 vom 4. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag der ungarischen Staatseisenbahn auf Genehmigung des Verkaufes von zusammenstellbaren Fahrscheinheften durch einen Reiseunternehmer (abgesandt am 6. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Prachatitz - Wallern im Böhmerwald . vom 27/1. bis 4/2.
Winterberg-Wallern im Böhmerwald . „ 28/1. „ 31/1.

Wien, am 5. Februar 1901. (348)

2. Güterverkehr.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zu dem Tarife Theil II, Heft 9 vom 15. März 1899 wird mit Gültigkeit vom 10. Februar 1901 der 1. Nachtrag ausgegeben, welcher ausser Aenderungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen, von Stationsnamen und der Kilometertabellen Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Alt-Damm des Eisenbahndirektionsbezirkes Stettin und Neudamm der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, sowie für eine Anzahl neuer schweizerischer Stationen enthält. Die Frachtsätze für die Stationen Emmenbrücke, Lenzburg und Luzern werden geändert. Soweit durch diese Aenderung Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 10. Mai l. J. in Kraft. Exemplare des Nachtrages können von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 0,20 *M.* für das Stück bezogen werden.

Karlsruhe, den 5. Februar 1901. (349)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf von Königsberg und Elbing.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1901 wird die Station Hattorf des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel in den oben genannten Tarif einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 4. Februar 1901. (350)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit ist für den Tarif der Stralsund-Tribseer Eisenbahn ein Berichtigungsblatt herausgegeben.

Die in demselben aufgeführten Aenderungen und Ergänzungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Stralsund, den 1. Februar 1901. (351)
Der Vorstand
der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif treten am 15. Februar 1901 direkte Frachtsätze für den Verkehr

zwischen Grabowen, Gr. Rominten und Trakischken einerseits und Grajewo, Pillau, Prostken andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (352)

Königsberg i/Pr., den 1. Februar 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. werden die Stationen Bebitz und Ilberstedt in den im obengenannten Verkehre bestehenden Ausnahmetarif 5 b für Pflastersteine usw. einbezogen.

Auskunft über die Höhe der fraglichen Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 2. Februar 1901. (353)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover, Magdeburg etc.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. wird die Station Neudorf-Platendorf des Direktionsbezirks Magdeburg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 3. Februar 1901. (354)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Am 15. Februar 1901 tritt der Nachtrag III zu dem oben bezeichneten Tarif in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die in den Tarif neu aufgenommene Uebergangsstation Dziedzitz, Ergänzungen durch Neuaufnahme deutscher Versandstationen in den Kilometerzeiger, Aenderungen von Bahnhofsbezeichnungen und der Bahnhofsverhältnisse in einzelnen Stationen sowie Berichtigungen. Der Nachtrag ist zum Preise von 0,15 ℳ. bei den betheiligten Abfertigungsstellen und dem Auskunftsbüreau Berlin zu beziehen.

Breslau, den 31. Januar 1901. (355)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 wird der Ausnahmetarif Nr. 8 für Getreide usw. im südwestdeutschen Tarifheft Nr. 8 durch Frachtsätze von Ludwigshafen a. Rh. und Speyer Hafen nach Schönenbach, Station der Bregthalbahn, ergänzt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 5. Februar 1901. (356)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Württemberg.-bayerischer Güterverkehr.

Für Mainsandtransporte, welche in Ladungen von mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Miltenberg nach württembergischen Stationen abgefertigt werden, wird mit sofortiger Gültigkeit eine Frachtermässigung von 3 ₰ für 100 kg eingeführt. Dieselbe kommt nur zur Anwendung, wenn das Ladegewicht der gestellten Wagen voll ausgenutzt wird.

München, den 1. Februar 1901. (357)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Böhmisch-thüringischer Kohlenverkehr über Lichtenfels.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. April 1901 tritt für den obengenannten Verkehr ein neuer Tarif in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. April 1900 aufgehoben wird.

Abdrücke des neuen Tarifes, durch dessen Einführung gegenüber den bisherigen Frachtsätzen fast durchweg Erhöhungen eintreten, sind vom 1. März d. J. an bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 ₰ oder 60 Heller erhältlich.

Prag, am 31. Januar 1901. (358)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland, Theil II, Heft 2.)
(Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif 6 für Getreide etc.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1901 werden die Stationen Marktredwitz und Moosach b. München der königl. bayerischen Staatseisenbahnen in den vom 1. Februar 1898 bestehenden Tarif Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für Getreide etc., einbezogen. Dieselben sind auf Seite 43 bezw. Seite 55 mit nachstehenden Theilfrachtsätzen aufzunehmen:

Nach oder von	Getreide etc.			Mais		
	von oder nach dem Schnittpunkte					
	Theilfrachtsätze b) der Schnitttafel					
	I	II	III	I	II	III
	Centimes für 100 kg					
Marktredwitz	551	535	477	526	512	454
Moosach b. München . . .	642	546	488	583	505	447

In die Reexpeditionstabelle auf Seite 12 des obenbezeichneten Tarifes ist die Station Marktredwitz in Gruppe k, die Station Moosach b. München in Gruppe b einzureihen.

Wien, am 2. Februar 1901. (359)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.
(Anderweite Frachtsätze für Eisenerze zum Hochofenbetriebe im Verkehre mit Kladno.)

Mit Gültigkeit vom 15. Februar l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901 gelangen an Stelle der im Ausnahmetarif Nr. 37 des Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 1 für den Verkehr mit der Station Kladno vorgesehenen Frachtsätze theilweise neue, billigere Sätze unter Aufrechthaltung der für besagten Ausnahmetarif Nr. 37 gültigen Tarifbestimmungen im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 5. Februar 1901. (360)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

3. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Am 1. März l. J. kommt Nachtrag II zum Lokaltarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgütern, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern auf der Nebenbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim zur Einführung.

Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen herbeigeführt werden, treten solche erst am 16. April d. J. in Kraft.

Die zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Darmstadt, den 26. Januar 1901. (361)

---

4. Eisenbahneffektenverkehr.

Verloosung.

Am 2. Januar 1901 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

4,5 % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Emission)

ausgeloost worden:

à 3000 Mark. Nr. 8 43 64 73 79 215 227 282 284 300 318 339 345 363 456 478 504 530 597 661 686 693 717 758 931 1033 1036 1078.

à 1500 Mark. Nr. 1103 1173 1341 1359 1365 1398 1467 1560 1609 1641 1662 1665 1691 1789 1861 1884 1917 1949 1950 1977 1983 2021 2049 2071 2099 2161 2220 2296 2339 2378 2398 2454 2566 2573 2591 2622 2701 2705 2720 2758 2760 2836 2907 2965 3019 3027 3131 3137 3172 3198 3206 3258 3261 3280 3304 3356 3360 3429 3476 3483.

à 300 Mark. Nr. 3586 3618 3671 3703 3732 3755 3772 3773 3782 3809 3812 3839 3908 3909 3948 4022 4054 4063 4146 4198 4259 4346 4357 4358 4359 4384 4416 4517 4538 4556 4568 4615 4649 4681 4759 4918 5062 5133 5152 5162 5182 5188 5202 5222 5337 5420 5510 5552 5611 5645 5651 5652 5678 5689 5873 5885 5894 5950 5989 5999 6036 6059 6096 6111 6273 6295 6321 6436 6530 6539 6619 6744 6778 6794 6859 6883 6895 6927 6928 6938 6993 7013 7021 7041 7140 7148 7180 7248 7260 7262 7335 7353 7384 7396 7397 7442 7449 7542 7555 7732 7738 7751 7766 7784 7819 7820 7840 7862 7938 7952 8027 8028 8045 8046 8115 8200 8339 8481 8543 8609 8629 8631 8683 8763

8782 8783 8785 8830 8850 8870 8902 8982 9006 9109 9144 9203 9237 9249 9297 9348 9375 9417 9434 9437 9456 9500 9507 9631 9695 9720 9734 9785 9826 9846 9859 9877 10028 10051 10053 10069 10157 10203 10269 10273 10347 10371 10408 10430 10483 10487 10488 10502 10610 10637 10652 10753 10775 10786 10888 10923 10968 10975 11025 11038 11042 11051 11052 11091 11094 11099 11137 11159 11224 11285 11356 11369 11370 11403 11452 11487 11495 11541 11552 11594 11599 11603 11610 11651 11748 11786 11814 11894 12026 12029 12037 12053 12058 12122 12139 12175 12224 12225 12241 12285 12303 12326 12464.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr. 14 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1901 ab bei der königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1901 einzureichen.

Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 31. März 1901 auf.

Magdeburg, den 6. Januar 1901. (362)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von

2 200 Stück Telegraphenstangen verschiedener Länge und Stärke.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift „Verdingung vom 18. Februar 1901“ versehen spätestens

Montag, den 18. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 3 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 3. Februar 1901. (363)
Gr. Verwaltung
der Eisenbahnmagazine.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Zur Ausrüstung gedeckter Güterwagen soll die Lieferung von:

Pos. I. 200 Stück Tragleisten für Sitzbretter,
„ II. 200 Stück Tragleisten für Rücklehnen,
„ III. 160 Stück Sitzbretter,
„ IV. 120 „ Rücklehnen,
„ V. 160 „ Vorlegebäume,
„ VI. 50 „ Schutzbretter,
„ VII. 30 „ Schemel,
„ VIII. 50 „ Laternen

vergeben werden. Die Bedingungen und Zeichnungen können auf der Kanzlei des Unterzeichneten eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 80 ₰ in Briefmarken von derselben bezogen werden.

Die Angebote, den Preis pro Stück frei Main-Neckarbahnhof Darmstadt und die kürzeste Lieferfrist enthaltend, sind mit der Aufschrift „Ausrüstungsgegenstände für Güterwagen“ versehen, längstens bis 20. Februar l. J., Vormittags 10½ Uhr, an die Adresse des Unterzeichneten einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, am 2. Februar 1901. (364)
Der Maschineningenieur.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung der pro 1901 erforderlichen Dienst-Bekleidungsgegenstände für das Personal soll vergeben werden.

Bedingungen und Gegenstandsverzeichnisse können gegen Entrichtung von 40 ₰ von der Direktionskanzlei dahier bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Angebot für Lieferung von Dienst-Bekleidungsgegenständen“

bis 19. Februar d. J. portofrei hierher einzureichen. (365)

Ludwigshafen a/Rh., 2. Februar 1901.
Die Direktion.
v. Lavale.

Die Lieferung von:

119,77 cbm eichenen Brückenschwellen und Bohlen,
262,73 „ kiefernen Bohlen,
10,55 „ buchenen Bohlen,
20,72 „ kiefernen, kantigen Pfosten,
3 220 Stück kiefernen runden Pfosten

soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotsbogen können von unserem Centralbüreau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 35 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von verschiedenen Hölzern“ bis zum Eröffnungstermin, Donnerstag, den 21. Februar l. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist 8. März l. J.

Mainz, den 31. Januar 1901. (366)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 2 fahrbaren Vollportalkrähnen mit je 1,5 t Tragfähigkeit und einem fahrbaren Vollportalkrahn mit 2,5 t Tragfähigkeit, sämmtlich elektrisch betrieben, zur Ueberbrückung von 2 Gleisen für den Freibezirk in Neufahrwasser soll in einem Loose vergeben werden.

Die zum Betriebe erforderliche Energie wird anderweitig geliefert.

Die Angebote sind bis Montag, den 4. März d. J., Vormittags 11 Uhr, verschlossen und versiegelt unter der Aufschrift „Angebot auf 3 elektrische Portalkrähne für den Freibezirk in Neufahrwasser“ der unterzeichneten Direktion einzusenden.

Die Bedingungen sind gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ baar von unserem technischen Büreau zu beziehen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (367)
Königliche Eisenbahndirektion Danzig.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1901/1902 für die uns unterstellten Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift:

„Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien“

sind bis spätestens am 1. März cr., Vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Stelle einzureichen, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 75 ₰ bezogen werden können.

Damstadt, im Februar 1901. (368)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.
Maschinentechnisches Büreau.
Eichwald.

Verdingung der Lieferung von **Kupfer** und **Messing** für das Rechnungsjahr 1901 für die königlichen Eisenbahndirektionen **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover** und **Münster i/W.**, und zwar: 40 700 kg **Kupferblech,** 112 900 kg **Kupferplatten für Lokomotiv-Feuerbüchsen,** 80 460 kg **Stangenkupfer,** 1 470 kg **Kupferdraht,** 20 500 kg **Kupferröhren,** 6 520 kg **Messingblech,** 380 kg **Messingdraht,** 3 060 kg **Rundmessing.**

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 20. Februar 1901, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 6. März 1901.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 60 ₰ **(von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden)** vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I. Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12, abgegeben.

Hannover, den 4. Februar 1901. (369)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 171 Achswellen, 340 Radgerippen, 28 Radscheiben, 165 Rädern zu Bahnmeisterwagen, 2 703 Radreifen aus Tiegelflussstahl, 313 000 kg Federstahl, 25 970 Spiralfedern und 14 000 kg Stahl zu den Führungsleisten der Achshalter in 58 Loosen, getheilt für die Eisenbahndirektionen in Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Achswellen usw.“ bis zum 22. Februar 1901, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 9. März 1901, Nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 4. Februar 1901. (370)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 3 865 000 kg Oel zur Gasbereitung für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Magdeburg, Königsberg i/Pr. und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 21. Februar 1901, Nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. März 1901.

Berlin, den 4. Februar 1901. (371)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 13. | 13. Februar 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Ueber die Feuergefährlichkeit der Eisenbahnwagenbeleuchtung durch Gas bezw. Elektrizität.

Das schreckliche Eisenbahnunglück des 8. November 1900 hat, wie zu erwarten war, eine ganze Fluth von Veröffentlichungen in der Tagespresse hervorgerufen, und natürlich hat es dabei weder an Vorwürfen gegen die Eisenbahnverwaltungen, noch an Verbesserungsvorschlägen gefehlt. Viel besprochen ist in der seitdem vergangenen Zeit insbesondere die Frage der Wagenbeleuchtung, und in vielen, selbst in technischen Dingen zweifellos gut berichteten Blättern wird mit Entschiedenheit die Forderung erhoben, dass die Wagenbeleuchtung mit Gas derjenigen mit Elektrizität zu weichen habe.

Dass hierüber in der Fachwelt eine Einstimmigkeit durchaus noch nicht erzielt ist, ging schon sehr bald nach dem bedauerlichen Unglücksfall aus der interessanten Debatte der Sitzung des Elektrotechnischen Vereins am 27. November 1900 hervor, in welcher (vergl. den Bericht in Nr. 94 Jahrg. 1900 d. Ztg.) die verschiedensten Ansichten sich gegenüber traten und eine Ueberzeugung von der Ueberlegenheit der elektrischen Beleuchtung wohl bei den Elektrotechnikern festgestellt werden konnte, aber keineswegs bei den Eisenbahntechnikern. Dort bemühte sich auch bereits Eisenbahndirektor Garbe in dankenswerther Weise, die irrthümliche Auffassung zu berichtigen*), dass die Gasausströmung oder gar eine Gasexplosion den Brand der Wagen beim Offenbacher Eisenbahnunfall verschuldet hätte. Im preuss. Landtage ist dann kürzlich diese Auffassung nochmals und zwar in völlig überzeugender Weise durch die Darstellung des Herrn Eisenbahnministers zurückgewiesen worden. Wenn hier auf diesen Punkt der Sachlage noch einmal eingegangen wird, so ist das vielleicht nicht überflüssig, weil von seiner richtigen Beurtheilung die objektive Auffassung der ganzen Frage: ob Gas — ob Elektrizität, doch wesentlich abhängt. Denn die neuerliche energische Forderung der Einführung des elektrischen Lichtes ging eigentlich doch von der Voraussetzung aus, dass an dem Brande, durch welchen das Offenbacher Unglück erst seinen verhängnissvollen Umfang annahm, das Gas ursächlich betheiligt war. Schwerlich würde sich wohl die öffentliche Meinung in so nachdrücklicher Weise gegen eine Jahrzehnte hindurch erprobte, bei mehr als 100 000 Wagen angewandte und bei tausenden von Zusammenstössen und sonstigen Beschädigungen einwandsfrei gebliebene Einrichtung gewandt haben, wenn von vornherein jedermann darüber sich klar gewesen wäre, dass der Gasinhalt in dem Mischgasbehälter weder durch Explosion noch durch Zündung den Brand verursacht, sondern höchstens ihn genährt und verstärkt hat. Ein elektrisch beleuchteter, im übrigen dem fraglichen genau gleichender Wagen, in dessen Inneres eine Lokomotive mit ihrer von Gluth und Flammen erfüllten, durch die Abscheerung des Schornsteins geöffneten Rauchkammer sich hineinbohrt, wäre, wie man wohl mit Bestimmtheit sagen kann, ebenfalls, möglicherweise in etwas längerer Zeit abgebrannt.

Aber alles dies beiseite gesetzt und rückhaltlos zugegeben, dass im Falle eines ausgebrochenen Brandes und einer gleichzeitigen Verletzung eines Gasbehälters, also in einem ausserordentlich seltenen Falle, das Gas eine Vergrösserung der alsdann vorliegenden Gefahr bedeutet: kann das etwas beweisen für die von den Elektrotechnikern schlechthin behauptete Ueberlegenheit des elektrischen Lichtes, das jetzt als Zugbeleuchtung gefordert wird? Neben der Annahme, dass damit eine erheblich grössere Sicherheit gegen Feuersgefahr verbunden sei, schliesst diese Forderung auch noch die Voraussetzung ein, dass die elektrische Wagenbeleuchtung an Betriebssicherheit, d. h. Garantie gegen Versagen, Störungen, Erlöschen einzelner Lampen und andere Zufälle, der Gasbeleuchtung wenigstens nicht nachstehe.

Diese beiden Umstände sind in keiner der Veröffentlichungen, die den Eisenbahnen die Nichteinführung der elektrischen Beleuchtung zum Vorwurf machen, bewiesen, und sie

*) Anm. d. Schriftl. Welchen Antheil das Gas an dem Unglück gehabt hat, wird wohl niemals genauer festgestellt werden können.

können auch, um es kurz zu sagen, nach den bis jetzt vorliegenden Erfahrungen garnicht behauptet werden. Dem Verfasser wenigstens erscheint es unbillig, die während einiger Jahre mit 8000 elektrisch beleuchteten Wagen gewonnenen Ergebnisse mit denjenigen von 15 mal mehr mit Gas erhellten ohne weiteres zu vergleichen.

Was zunächst einmal die grössere Feuersicherheit des elektrischen Beleuchtungssystems anbelangt, so hat eine mehr als zehnjährige Erfahrung in Geschäften, Wohnungen usw. eine solche gegenüber dem Leuchtgas noch nicht einmal bei festen Lichtanlagen über jeden Zweifel erhoben. Unter gewissen besonderen Umständen kann das elektrische Licht neben dem Vorzug seiner geringen Wärmeentwickelung auch vom Sicherheitsstandpunkte aus sich empfehlen, besonders mag das für die Theater unbedingt zugegeben werden. Gerade dort erfreut die Beleuchtung sich einer ausserordentlich peinlichen Handhabung und Ueberwachung, und es kann dadurch den eigenthümlichen Gefahren begegnet werden, die unter Umständen gerade durch das elektrische Licht bezw. die Leitungen und Schaltapparate herbeigeführt werden. Trotzdem sind auch in Theatern schon mehrere Fälle elektrischer Brandstiftungen vorgekommen. In allen Fällen, wo die elektrischen Anlagen dieser ungewöhnlich peinlichen, polizeilich überwachten Aufmerksamkeit nicht unterliegen, vermehren sich auch die durch sie gebotenen Gelegenheiten der Feuerentstehung, und im allgemeinen kann man wahrscheinlich sagen, dass Elektrizität und Gas sich in dieser Beziehung gleichwerthig sind, während die Petroleumbeleuchtung in höherem Grade feuergefährlich ist. Während beim Leuchtgas und ebenso bei der jetzt von den Eisenbahnverwaltungen bevorzugten Acetylen-Fettgasmischung einige wenige Brandfälle durch mechanische, gewaltsame Zerstörung der Behälter herbeigeführt worden sind, ist ähnliches allerdings bei elektrischen Anlagen weniger zu befürchten. Dass beispielsweise bei Zugzusammenstössen, Wagenzertrümmerung u. dergl. die zerreissende elektrische Leitung einen Brand stiften oder verstärken würde, ist nicht anzunehmen. Die Wahrscheinlichkeit, dass das Licht erlöschen würde, ist freilich grösser als beim Gas. Aber andererseits liegt in den elektrischen Leitungen eine grössere f o r t g e s e t z t e Gefahr. Der durch die Leitungen kreisende Strom verursacht an allen Stellen, wo der normale Leitungsquerschnitt verringert wird, Erwärmungen, die sich bis zum Erglühen steigern können. Aus diesen Ursachen sind schon bei dauernden und gelegentlichen elektrischen Lichtanlagen viele Brände vorgekommen, und dass bis jetzt bei den Postwagen mit elektrischer Beleuchtung nichts vorgekommen ist, stellt ja der Elektrizität ein sehr gutes Zeugniss aus, beweist aber doch nicht, dass bei zehnmal mehr Wagen und in längeren Zeiträumen nicht doch einmal eine Entzündung vorkommen könnte. Zu den grössten Seltenheiten gehören ja die durch Gas verursachten Wagenbrände auch. Dass bei Leitungsunterbrechungen Kurzschlüsse, Funkenbildung und Entzündungen bisweilen vorkommen, ist bekannt. Auch durch einen die Leitung berührenden metallischen Gegenstand oder einen sonstigen leitenden (feuchten) Körper kommen zuweilen Kurzschlüsse vor, die ebenfalls hin und wieder zu Bränden aus Anlass elektrischer Leitungen führten. Während nun die Handhabung der Eisenbahnwagenbeleuchtung, mag sie durch Gas oder Elektrizität erfolgen, stets der sorgfältigsten Ausführung sicher sein darf und deshalb Brände, die auf Nachlässigkeit zurückzuführen sind, weder bei diesem, noch bei jenem System zu befürchten wären, können sich allerdings Schäden elektrischer Leitungen, wie sie oben angeführt wurden, mit der Zeit einstellen, ohne dass es gelingt, sie sofort zu bemerken. Ein gebrochenes Gasrohr, ein defekter Behälter machen sich auf der Stelle bemerkbar, eine Isolation kann aber bei andauerndem Gebrauch doch wohl auch einmal durchscheuern, ohne dass man es sofort gewahrt. Kurzschlüsse, Stromverluste u. dergl. sind ja die Hauptursachen, aus denen man Isolationsfehlern auf die Spur kommt. Gerade in den der Hitze und Kälte, stetigen Erschütterungen und gelegentlich heftigen Stössen ausgesetzten Eisenbahnwagen würden Entzündungen durch Leitungsverletzung oder Kurzschluss nichts undenkbares, wenn auch gewiss etwas sehr seltenes sein.

Dies sind mehr oder weniger theoretische Betrachtungen, aber wenn wir einen Blick auf die praktischen Erfahrungen der letzten Jahre werfen, so geben sie uns eine vollauf genügende Bestätigung dafür. Die durch elektrische Kurzschlüsse und abgeschmolzene Leitungen, durch übermässig erhitzte Drähte und andere „elektrische" Ursachen entstandenen Brände mehren sich mit der Ausdehnung des elektrischen Lichtes genau so, wie die Gasbeleuchtung und die Petroleumbeleuchtung ihrerseits auch Brände und Explosionen zur Folge gehabt haben. Wir sind weit entfernt, dem elektrischen Lichte den Vorwurf besonderer Feuersgefahr zu machen, aber ebenso weit entfernt, es als dasjenige Universalmittel gegen Brandunfälle anzuerkennen, als welches es augenblicklich von vielen Zeitungen, ohne irgend eine Begründung ihrer Ansicht, angepriesen wird, als wäre das eine alte, selbstverständliche Wahrheit. Man braucht derartige Fanatiker der elektrischen Beleuchtung nicht gerade daran zu erinnern, dass die elektrische Ausstellung gelegentlich der grossen Voltafeier im vorigen Jahre ein Raub des elektrisch entstandenen Feuers wurde, das nicht allein für 20000000 L. materielle Verluste verursachte, sondern auch eine Menge unersetzlicher geschichtlicher Reliquien zerstörte. Aber man kann doch wohl auf die Reihe verheerender Brände in Centralstationen hinweisen, die durch einen Leitungsfehler oder einen einzigen Funken am Schaltbrett entzündet wurden, an die durch Elektrizität verursachten Brände in Post- und Fernsprechräumen, an die zahlreichen Ladenbrände durch Elektrizität und endlich besonders an die Brände rollender elektrischer Gefährte. Dass diese Fälle in bunter Abwechselung mit Gas- und Petroleumbränden, Gasometerexplosionen und allem möglichen anderen Unglück vorkommen, ist ja selbstverständlich; wir wollen mit der Erinnerung an sie eben nur darthun, dass auch die Elektrizität und das elektrische Licht den Zufällen des Unglücks noch ausgesetzt und seine Anwendung zur Eisenbahnbeleuchtung auch nicht als ein Wechsel auf die absolute Sicherheit anzusehen ist.

Schon 1896 brannte einmal infolge Kurzschlusses ein Wagen der elektrischen Untergrundbahn in Budapest vollständig aus. Verfasser sah zwei Jahre später einen Akkumulatorenwagen in einem Berliner Vorort während der Fahrt in Brand gerathen und im Laufe einer kleinen Viertelstunde sich in eine Ruine übrig gebliebener Eisenreste verwandeln. Seitdem sind Entzündungen und Brände elektrischer Strassenbahnwagen ziemlich häufig vorgekommen und werfen auf die gehoffte Feuersicherheit elektrisch beleuchteter Eisenbahnwagen ein bedenkliches Licht. Allerdings haben diese Wagenbrände bisher wohl kaum zu ernsten Unglücksfällen geführt, aber nur deshalb nicht, weil die einzeln laufenden Strassenbahnwagen unter stetiger Aufsicht stehen, jeden Augenblick angehalten und verlassen werden können. Der Brand selbst pflegt dagegen, wenn einmal eine Entzündung eingetreten ist, mit unheimlicher Schnelligkeit sich zu vollziehen. Bei Eisenbahnwagen, wo doch im Falle des Ausbruchs eines Feuers erst die Nothleine gezogen und angehalten werden müsste, könnte ein solcher Fall doch bedenklichere Folgen haben.

Die Freunde der elektrischen Zugbeleuchtung werden vielleicht einwenden, dass die geringen Elektrizitätsmengen, die ein beleuchteter Wagen gebraucht, derartige Wirkungen nicht hervorbringen. Das soll auch mit den obigen Anführungen keineswegs behauptet werden. Was durch sie ganz klar nachgewiesen wird, ist die Neigung der elektrischen Ströme zu Leitungserhitzungen, Schmelzungen, Entzündungen an Stellen und unter Umständen, wo man solche Vorfälle nicht erwartet. Dass es zur Brandstiftung keiner Kraftströme bedarf, sondern dass der normale Licht-, insbesondere auch Akkumulatorenstrom dazu ausreichend sind, ist hinreichend oft bewiesen. Unter regelmässigen Umständen ist eben für jeden Strom seine Leitung so bemessen, dass er gefahrlos ist; Erhitzung tritt erst bei beschädigter Leitung, Isolation oder bei Kurzschluss ein. Es

kommt eben vor allem darauf an, ob die Umgebung der dann vorhandenen Gefahrstelle leicht brennbare Stoffe enthält, und wer wollte bei Personenwagen mit ihrem Inhalt an Handgepäck aller Art, an Polstern, Fenstervorhängen und dergl. für das Gegentheil eine Gewähr übernehmen? Handelt es sich bei der aus Akkumulatoren oder besonderen auf die Wagenachsen gesetzten Dynamos auch nicht um grosse, so doch auch keineswegs um ganz geringe Strommengen. Dass die Akkumulatoren an und für sich unter ungünstigen Umständen ebenfalls zu Erhitzungs- bezw. Brandheerden werden können, ist sowohl durch Versuche wie durch vorgekommene Brände erwiesen. Durch Ausfliessen oder Ausspritzen von Säure sind gewisse sonst isolirende Theile der Gefässe oder Fassungen theilweise leitend geworden, sind Kurzschlüsse entstanden, die Celluloidkästen der Akkumulatoren haben den entstehenden Brand noch genährt usw. Verfasser ist weit entfernt zu behaupten, dass dergleichen auch bei den Akkumulatoren der Eisenbahnwagenbeleuchtung vorkommen müsste; die bisher tadellos arbeitende Beleuchtung unserer Postwagen beweist ja, dass es jahrelang ohne einen einzigen Unfall geht, aber es bleibt doch immer ein Unterschied, ob einige tausend von sachverständigen, mit elektrischen Apparaten längst vertrauten Beamten begleitete Wagen, oder ob die vielfach grössere Zahl von Personenwagen, in denen die Unterbringung und Besorgung der Batterien und Apparate wieder auf andere Weise geschehen muss, die Probe des tadellosen Betriebes machen sollen. Gegen die versuchsweise Einführung der elektrischen Beleuchtung wird ja auch derjenige, der ihr von vornherein ebensoviel Misstrauen wie dem Gas entgegenbringt, nichts einzuwenden haben, wohl aber gegen die plötzliche überhastete Verwerfung eines Beleuchtungssystems, das sich bis jetzt trotz einiger, sehr vereinzelter Fälle des Versagens im grossen und ganzen doch als sehr zuverlässig bewährt und sich gewiss nicht mit Unrecht die halbe Welt erobert hat. Andererseits wird doch selbst ein Elektrotechniker nicht behaupten, dass die elektrische Wagenbeleuchtung bereits fertig ausprobirt und vollkommen sei! Man wird doch gewiss noch manches System erproben, abändern und wieder erproben müssen, ehe die Sache fertig und einwandsfrei ist. Bis jetzt würde man wohl vergebens suchen, auch nur über die Hauptgrundzüge der elektrischen Beleuchtung ganzer Züge Einstimmigkeit zu erzielen.

Kommen wir indess zum Faden unserer Abhandlung zurück. Während also die üblichen Leuchtgasbehälter bei Zugunfällen und dadurch herbeigeführten Verletzungen, die übrigens ausserordentlich selten sind, allerdings eine Gefahr bilden, liegt diese bei der elektrischen Beleuchtung, wie ich nachgewiesen zu haben glaube, zwar in weniger hohem Maasse, aber beständig vor. Auch im völlig regelmässigen Betriebe kann die elektrische Einrichtung Anlass zu Zündungen und Bränden geben, und dass sie bei Zusammenstössen ein Inbrandsetzen der Wagen mit unbedingter Sicherheit verhindert, ist wenigstens noch nicht erwiesen. Unter allen Umständen also ist die Elektrizität als ein durchaus feuersicheres Beleuchtungssystem noch nicht zu bezeichnen.

Wenn dies nun nicht der Fall ist, so müsste sich wenigstens die elektrische Wagenbeleuchtung anderer entschiedener Vortheile erfreuen, wenn sie sich zur allgemeinen Einführung auf den Eisenbahnen empfehlen sollte. Solange wir, von der Elektrizität abgesehen, auf die ältere Fettgasbeleuchtung angewiesen waren, hätte man einen solchen Vorzug in der grösseren Helligkeit erblicken können. Seitdem aber die Acetylenmischgasbeleuchtung diesen oft gerügten Uebelstand beseitigt und die Wagenbeleuchtung reichlich auf das Dreifache der früheren Lichtstärke gebracht hat, fällt dieser Grund für das elektrische Glühlicht fort. Dasselbe noch erheblich heller als die jetzigen Acetylen-Fettgaslampen zu machen, würde riesige Akkumulatorenbatterien und unverhältnissmässige Kosten verursachen, während sich die Helligkeit der Gaslampen ohne allzu grosse Opfer immer noch etwas steigern lassen wird. Was die Leichtigkeit der Bedienung und Unterhaltung betrifft, so kann das elektrische Licht allerdings den Vortheil des bequemeren Entzündens und Verlöschens für sich geltend machen, in jeder anderen Beziehung aber steht es der Gasbeleuchtung nach. Das Laden bezw. Umwechseln der Akkumulatoren müsste nicht nur viel häufiger geschehen, als das Füllen der Gasbehälter, sondern es erfordert auch viel mehr Zeit und Umstände. Endlich würde sich ein zeitweiliges Versagen der elektrischen Beleuchtung bei kleinen Leitungsfehlern, Durchbrennen von Lampen und anderen unvermeidlichen Zufällen wahrscheinlich häufiger einstellen, als die heutigen Fürsprecher der elektrischen Wagenbeleuchtung sich träumen lassen, und wenn erst die Fahrgäste eines Durchgangswagens ein paar Mal eine Viertelstunde im Dunkeln gesessen hätten, würde der Vorwürfe gegen die Eisenbahnverwaltungen, die ein so unzulängliches Beleuchtungssystem einführen konnten, kein Ende sein.

Die vorstehenden Betrachtungen werden gezeigt haben, dass das elektrische Licht, wenigstens in seiner heutigen Gestalt, nichts weniger als eine Verbesserung bedeuten würde, wenn man es gegen die gebräuchliche Wagenbeleuchtung eintauschte. Es ist doch bezeichnend, dass auf den Kraftwagen für Sport- und Fahrzwecke, für deren gute und zweckmässige Ausstattung kein Mittel zu theuer ist, durchweg die Acetylenbeleuchtung angewandt wird und vom elektrischen Licht gar keine Rede ist.

Dagegen hat die elektrische Wagenbeleuchtung ja heute schon ein grosses Gebiet, auf dem sie alle ihre Vorzüge beweisen — und diejenigen, die sie noch nicht besitzt, in allmählicher Ausbildung zur Reife bringen kann. Bereits laufen viele hundert Stadtbahnwagen, viele tausend Strassenbahnwagen, für welche eine andere als elektrische Beleuchtung garnicht in Frage kommen kann, weil sie durch elektrische Kraft betrieben werden und man sich des bequemen Mittels, von demselben Strom einen Theil für die Beleuchtung abzuzweigen, doch nicht berauben wird, um etwa die Rüböl- oder Petroleumbeleuchtung dafür einzurichten. Hier, wo Motorführer und Schaffner mit den Leitungen genau vertraut sein müssen, wo der elektrische Strom nicht nur die hellste, sondern auch die billigste Lichtquelle ist, wo die etwaige Zündungsgefahr durch Kurzschlüsse ohnehin gegeben ist und durch die paar Lampen auch nicht weiter vergrössert wird, ist die elektrische Beleuchtung sehr an ihrem Platze. Wie wenig sie den Ansprüchen an ein völlig zuverlässiges, gleichmässig brennendes Licht genügt, davon kann man sich jeden Abend in den Strassenbahnwagen von Berlin überzeugen.*) Für Eisenbahnbeleuchtung wäre indessen gerade dieses Licht, trotz seiner überlegenen Helligkeit, bis jetzt noch nicht reif. Dass aber die Frage der Beleuchtung ganzer Züge, was den stetigen, ungestörten Betrieb anlangt, nicht etwa leichter, sondern noch schwerer zu lösen ist, ist nicht nur leicht verständlich, sondern scheint auch dadurch bestätigt zu werden, dass man sich in Verwaltungen, die es mit der Elektrizität versucht haben, wieder dem Gas zuwendete. Aber ohne Zweifel ist das elektrische Licht einer derartigen Ausbildung, die es zur allgemeinen Einführung auf den Eisenbahnen auch vom Standpunkte der Sicherheit empfehlenswerth macht, fähig und wird diese Stufe vielleicht in überraschend kurzer Zeit erreichen. Wenn seine probeweise Einführung auf einigen Zügen, wie der preuss. Eisenbahnminister andeutete, diesen Fortschritt beschleunigen hilft, so können wir das nur dankbar begrüssen; von einer allgemeinen Einführung der elektrischen Wagenbeleuchtung aber und von einer dadurch erhöhten Betriebssicherheit kann man nicht gut früher sprechen, als bis der gedachte ideale Zustand wirklich geschaffen ist.**) W. B.

---

*) Anm. d. Schriftl. Dieser Umstand hängt mit der Leitungsanlage zusammen und fällt bei der Beleuchtung der Dampfzüge fort.

**) Wir werden auf den Gegenstand demnächst eingehender zurückkommen unter Vorführung der praktischen Erfahrungen, die man mit verschiedenen Systemen der elektrischen Zugbeleuchtung erzielt hat.

Zur Reform des Verrechnungswesens.

In Bezug auf den unter dieser Ueberschrift von den Herren Jacob Sátory und Béla Villax in Nr. 96 S. 1454 Jahrg. 1900 d. Ztg. veröffentlichten kurzen Aufsatz äussert sich Herr Regierungsrath v. Löhr in der neuesten Nummer der „Oesterr. Eisenbahnzeitung". Er schildert zunächst den gemachten Vereinfachungsvorschlag und bemerkt, dass die Verwirklichung des ausgesprochenen Reformgedankens so lange ausgeschlossen sei, als nicht das österreichische Betriebsreglement und Handelsgesetzbuch geändert werden, welche dem Empfänger des Gutes ein Recht auf Aushändigung des Frachtbriefes geben. Eine Abänderung dieser Bestimmung sei aber so ziemlich ausgeschlossen, da diese Aushändigung des Frachtbriefes an den Empfänger seiner rechtlichen Natur entspreche. Eher wäre es möglich, das vorgeschlagene Anhangsblatt für die Eisenbahn in Anspruch zu nehmen, nur müsste die Ausfüllung desselben von ihr besorgt oder doch eingehend nachgeprüft werden, weil die Partei gar kein Interesse an diesem Blatte hat. Dadurch entfiele schon ein bedeutender Theil der Arbeitsersparniss, die durch den Wegfall der bahnseitigen Kartirung einträte. Als sachlicher Einwand sei diesem Projekte entgegenzusetzen, dass es die Reformarbeit nicht tief genug eingreifen liesse, indem es nur einzelne Symptome, nicht aber die Wurzel des Uebels erfasse, denn es müsste nach wie vor der ganze Rechnungs-, Inkasso- und Kontrolprozess vor sich gehen.

Wie in dem Kongressberichte des Verfassers eingehend nachgewiesen, liege nun die Wurzel der Uebelstände im Verrechnungs-, Kontrol- und Abrechnungswesen in der unterschiedlosen Behandlung sämmtlicher vorkommenden Posten, da nach dem gegenwärtigen System nothwendig die vielen kleinen und auch die wenigen grossen Eingänge mit derselben Umständlichkeit, Sorgfalt und Gründlichkeit verrechnet, kontrolirt und abgerechnet werden müssen. In dieser Vernachlässigung der wirthschaftlichen Rücksicht, die Leistung dem Zwecke und dem Werthe anzupassen, liege der Grund, warum unser Einnahmen-Rechnungswesen so schwerfällig, kostspielig und trotzdem nicht ganz verlässlich sei.

Zu wiederholten Malen hat Herr v. Löhr in Aufsätzen, die bis in das Jahr 1890 zurückreichen, auf das Mittel hingewiesen, wie diesem Erforderniss zu entsprechen sei.*) Das sei die Anwendung der Eisenbahnmarke für alles Kleingut (Gepäck-Eilgut, Expressgut, Stückgüter), und zwar zunächst zuzulassen im Binnenverkehre jeder Verwaltung. Denn durch die Anwendung der von der Partei aufzuklebenden Marke entfalle bei der Aufgabe und Abgabe jede Baargeldgebahrung, infolge dessen sei auch die rechnungsmässige Nachweisung der Markengüter überflüssig, da lediglich eine statistische Erfassung des Markengutverkehres genüge. Die Nachweisung und Kontrole der Geldeinnahmen aus dem von der Güterabfertigung ganz unabhängigen Markenverkaufe sei höchst einfach und sicher. Die Kontrole der richtigen Frankirung werde, weil ungemein einfach, schon bei der Güteraufnahme geübt, dadurch werden die Stationen und die Einnahmekontrole von einer Unmenge Arbeit befreit, welche sie heute auf das in grosser Menge vorkommende Kleinzeug verwenden müssen, und haben Zeit und Arbeitskraft für die eingehende Behandlung des ausschlaggebenden grossen Verkehres frei.

Seitens der österreichischen Staatsbahnen wurde bekanntlich ein Versuch mit dieser Abfertigungsart gemacht und erst jüngst etwas weiter ausgebaut, nachdem Handelskammern und Staatseisenbahnrath für diese Abfertigungsart thatkräftig eingetreten waren. Herr v. Löhr zweifelt nicht, dass der Ausbau der Sache für Oesterreich hiermit noch nicht abgeschlossen sei. Die Vortheile der Marke würden erst dann voll zur Erscheinung kommen, wenn ihre Anwendung und Verrechnung ganz dem Wesen der Sache entsprechend geregelt seien.

So weit der hochgeschätzte österreichische Eisenbahnfachmann. Wir geben seinen Ausführungen um so lieber Raum als die auch in unserer Zeit so oft und eingehend behandelte Frage, wie die Reform des Verrechnungswesens zu gestalten sei, noch keineswegs spruchreif ist und daher ein lebhafter Meinungsaustausch noch immer zu weiterer Klärung beitragen wird.

*) Siehe Nr. 23 der „Oesterr. Eisenbahn-Ztg." v. 1890, Nr. 8 v. 1896, Nr. 12 v. 1897, Nr. 17 und 18 v. 1898, ferner „Ztg. d. Vereines Deutscher Eisenb.-Verwalt." Nr. 96 v. 1897 und Nr. 3 v. 1898.

Die Strassenbahnen im allgemeinen preussischen Städtetag.

Dieser tagte am 29. und 30. v. Mts. unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters Kirschner in Berlin und beschäftigte sich, wie bereits erwähnt, sehr eingehend mit der Stellung der Gemeinden zum Kleinbahngesetz. Der erste Berichterstatter, Bürgermeister Dr. Oehler-Halberstadt, betonte, man müsse anerkennen, dass die Verkehrsgesellschaften im allgemeinen ihren Pflichten nachgekommen seien und dass die Gemeinden keineswegs von einer Feindschaft gegen die Gesellschaften geleitet würden; andererseits dürfe man es den Städten nicht verargen, wenn sie Herren der Verkehrsanlagen werden wollen und in den Verträgen ihre Rechte zu wahren suchen. In demselben Sinne sprach der zweite Referent, Stadtsyndikus Thiessen-Königsberg i. Pr.

Die Referenten legten der Versammlung eine Anzahl von Leitsätzen vor, aus denen wir folgendes hervorheben:

1. Auch unter der Herrschaft des Kleinbahngesetzes sind die Gemeinden berechtigt und verpflichtet, die Gesammtheit der öffentlichen Interessen wahrzunehmen, insbesondere in den gemäss § 6 des Gesetzes abzuschliessenden Verträgen sicher zu stellen.

2. Kommt ein Zustimmungsvertrag zwischen den wegeunterhaltungspflichtigen Gemeinden und dem Strassenbahnunternehmer über die Benutzung öffentlicher Strassen nicht zu Stande und wird vom Unternehmer die ergänzende Entscheidung des Bezirks- bezw. Kreisausschusses nachgesucht, so hat bei der Entscheidung darüber, ob ein zwingender Grund vorliegt, in das Verfügungsrecht der wegeunterhaltungspflichtigen Gemeinde einzugreifen, nicht blos das finanzielle Interesse der Gemeinde an einer genügenden Entschädigung für Mitbenutzung und Unterhaltung der Strassen, sondern das gesammte Interesse der Gemeinde an dem gegenwärtigen und künftigen Verkehr, insbesondere dem Ausbau des Strassenbahnnetzes, Anspruch auf Berücksichtigung.

3. Der Strassenherr ist auch unter der Herrschaft des Kleinbahngesetzes berechtigt, das Strassenbenutzungsrecht des Unternehmers zeitlich zu begrenzen und sich das Heimfallsrecht an dem Unternehmen vorzubehalten.

4. Vor dem Erlass des Kleinbahngesetzes zwischen dem Strassenherrn und einem Privatunternehmer über das Strassenbenutzungsrecht des letzteren geschlossene Verträge unterliegen dem Privatrecht. Zur Entscheidung von Streitigkeiten, welche aus den Verträgen entstehen, ist der ordentliche Richter berufen.

5. Die auf Grund des Kleinbahngesetzes ertheilte staatliche Genehmigung zum Betriebe einer Strassenbahn hat im wesentlichen einen polizeilichen Charakter. Sie stellt weder eine Eisenbahnkonzession, noch sonst ein Privilegium dar. Sie gewährt nicht eine dem Enteignungsrechte ähnliche Befugniss zur Inanspruchnahme fremden Eigenthums. Das Strassenbenutzungsrecht ist nicht ein Accessorium der staatlichen Genehmigung, sondern von letzterer unabhängig und selbständig.

6. Die staatliche Genehmigung darf nach § 6 des Kleinbahngesetzes nur für diejenige Zeit ertheilt werden, für welche dem Unternehmer das Wegebenutzungsrecht zusteht. Sie wird mit dem Aufhören des letzteren wirkungslos, auch wenn ihr nicht ausdrücklich eine dementsprechende Zeitbestimmung hinzugefügt ist.

7. Das Heimfalls- und Erwerbsrecht der Gemeinden an dem Strassenbahnunternehmen wird thunlichst dahin zu sichern sein, dass a) die hierüber abzuschliessenden Verträge als über den Erwerb eines Grundstückes gemäss § 873 des B. G.-B. gerichtlich oder notariell oder unter Mitwirkung einer amtlich bestellten Urkundsperson abgeschlossen werden, b) der Erwerb auf das Bahnunternehmen als Ganzes ausgedehnt wird; c) bei Erstreckung des Bahnunternehmens auf die Gebiete mehrerer Gemeinden ist nicht nur der Erwerb des in ihrem Gebiet lie-

renden Theils des Unternehmens, sondern zugleich der Gesammtheit der Gemeinden das Recht des Erwerbs im ganzen auszubedingen und mit den übrigen Gemeinden möglichst früh eine Vereinbarung über die Geltendmachung des Erwerbsrechts durch eine oder mehrere Gemeinden herbeizuführen; d) dem Unternehmer ist die vertragsmässige Verpflichtung aufzuerlegen, den Strassenbahnbetrieb nicht ohne Genehmigung der vertragschliessenden Gemeinde auf das Gebiet einer anderen Gemeinde auszudehnen, auch nicht ohne den sämmtlichen betheiligten Gemeinden das Heimfallsrecht im Sinne zu c) zuzusichern; e) dem Bauunternehmer ist die alsbaldige Anlegung eines Bahngrundbuchs und die Eintragung des Erwerbs und Heimfallrechts der Gemeinde in Abth. II des Grundbuchs mit Vorrecht vor allen anderen Eintragungen zur Pflicht zu machen.

8. Ob der Bau und Betrieb der Strassenbahnen in eigener Regie der Gemeinden oder durch einen Unternehmer vorzuziehen ist, muss nach den örtlichen Verhältnissen geprüft werden. Die Gemeinden sind zur eigenen Regie wohl befähigt, sind auch eher als jeder Privatunternehmer in der Lage, allen öffentlichen Verkehrsinteressen hierbei zu genügen. Ausserdem darf die bei der sorgfältigsten Abfassung der Zustimmungsverträge für die Gemeinden verbleibende Schwierigkeit, das künftige Erwerbs- und Heimfallsrecht am Bahnunternehmen sowie die zukünftige Berücksichtigung nicht vorherzusehender Verkehrsbedürfnisse ausreichend zu sichern, bei Entscheidung der Frage, ob Bau und Betrieb der Strassenbahn in eigener Regie der Gemeinde oder durch einen Unternehmer vorzuziehen ist, nicht ausser Acht gelassen werden.

In der Erörterung sprach sich Oberbürgermeister Adickes-Frankfurt a. M. dahin aus, dass die Entwickelung nicht blos in Deutschland, sondern auch im Ausland dahin gehe, die Monopolgesellschaften in den Besitz der Körperschaften überzuleiten. Bei aller Schätzung des privaten Betriebes sei die Uebernahme durch die Gemeinde vorzuziehen, allerdings unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse. Redner beantragte zu Absatz 4 der Thesen einen verschärfenden Zusatz. Oberbürgermeister Bender-Breslau pflichtete dem Vorredner bei. Ganz besonders in Berlin seien die Verhältnisse solche, die den städtischen Betrieb der Strassenbahnen nothwendig machen. Erforderlich sei es allerdings, eine Centralstelle zu schaffen, in der die rechtlichen Entscheidungen und Erfahrungen auf diesem Gebiete gesammelt werden, damit die Gemeinden wissen, wie sie sich den Strassenbahnen gegenüber zu verhalten haben. Oberbürgermeister Becker-Köln hält die von Bender angeregte Centralstelle für überflüssig. Damit erwecke man den Eindruck, als ob die Rechtslage noch eine sehr unsichere sei. Die heutige Behandlung der Frage habe genügende Klarheit über die Rechtslage geschaffen. Bürgermeister Mentzel-Gleiwitz stellte sich auf den Standpunkt des Herrn Bender und hält eine Umgestaltung des Kleinbahngesetzes für nöthig. Oberbürgermeister Geheimer Regierungsrath Hake-Stettin und Stadtdirektor Tramm-Hannover sprechen sich gleichfalls gegen die Forderung Bender's aus, ebenso der erste Referent Dr. Oehler-Halberstadt. Das Kleinbahngesetz genüge bisher vollkommen. Mit der bisherigen Judikatur könne man zufrieden sein. Oberbürgermeister Hensel-Barmen wies auf eine andere Lücke im Kleinbahngesetz hin. Das Gesetz habe immer nur die Wegeunterhaltungspflichtigen im Auge und regele nur nach dieser Seite hin das Mitbestimmungsrecht der Städte bezw. Gemeinden. Die Kleinbahnen benutzen neuerdings nicht mehr allein öffentliche Strassen, sondern auch öffentliche Wasserstrassen, wie es z. B. die Schwebebahn im Wupperthal thue. Die Gemeinden könnten da nur mitsprechen, soweit öffentliche Brücken überschritten werden. Für die Gemeinden und die Anlieger könnten aber grosse Unzuträglichkeiten entstehen (durch Geräusche, Verbauen schöner Uferstrassen mit Eisenkolossen usw.). Nach einigen weiteren sich hieran knüpfenden Erörterungen wurden die Leitsätze darauf mit der beantragten Abänderung einstimmig angenommen. Danach erhielt Leitsatz 4 folgende Fassung:

Die zwischen dem Strassenherrn und einem Privatunternehmer über das Strassenbenutzungsrecht des letzteren geschlossenen Verträge unterliegen dem Privatrecht. Zur Entscheidung von Streitigkeiten, welche aus den Verträgen entstehen, ist der ordentliche Richter berufen, der Rechtsweg also nicht ausgeschlossen. Dies gilt sowohl für die vor dem Erlass des Kleinbahngesetzes, als auch nach demselben geschlossenen Verträge. Die auf diesen Verträgen beruhenden Rechte können durch die Unterstellung von Bahnunternehmungen unter dieses Gesetz nicht beeinträchtigt werden.

Mit der Annahme eines Antrags, dass bei der Drucklegung der Referate die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und die damit gemachten Erfahrungen mit veröffentlicht werden sollten, wurde die Verhandlung über diesen Gegenstand geschlossen, als deren Hauptergebniss man das offenbare Streben der grossen und grösseren Städte bezeichnen muss, selbst Herren des gesammten Strassenbahnwesens zu bleiben und den Betrieb der Strassenbahnen selbst in die Hand zu nehmen.

Zu den Verhandlungen des preussischen Abgeordnetenhauses über die Kanalvorlage

bleibt noch der Bericht über den vierten Verhandlungstag, den 7. d. Mts., nachzutragen. Von besonderem allgemeinem Interesse waren zunächst die Ausführungen des Handelsministers Brefeld. Er wies auf den fast unerschöpflichen Reichthum Westfalens wie Oberschlesiens an Kohlen hin. Die Kohle werde noch für eine lange Zeit die Beherrscherin der Technik sein. Die Elektrizität werde niemals die Kohle entbehren können; mögen wir alle Wasserkräfte unseres Landes umsetzen in elektrische Kraft, niemals werden wir auf die Dampfkraft verzichten können. Die Dampfkraft wird immer im Dienste der Elektrizität stehen müssen. Für die ganze Zukunft wird die Kohle unsere Technik, unser Gewerbe, unser wirthschaftliches Leben, aber nicht blos das gewerbliche Leben, auch die Landwirthschaft in entschiedenem Maasse beeinflussen.

Auf diesem Reichthum an Kohle habe sich nun unsere gewaltige Eisenindustrie aufgebaut. Eisen und Kohle beherrschen unser ganzes wirthschaftliches Leben. Nun sei der Gegensatz zwischen Osten und Westen im wesentlichen nichts anderes als der Gegensatz zwischen Landwirthschaft und Industrie; diese müsse der Landwirthschaft alles das an Kohlen, Maschinen, Werkzeugen, Fabrikaten in reichstem Maasse zuführen, was sie für ihre Entwickelung gebrauche.

Nun spreche man ja so viel von der Industrialisirung des Ostens. Diese habe ihre hauptsächliche Bedeutung in der Industrialisirung der Landwirthschaft. In Westpreussen seien gerade die industriellen landwirthschaftlichen Betriebe in ausserordentlicher Entwickelung. Die Verwerthung des Getreides, die Zuckerfabrikation, die Spiritusbrennerei, die Ziegelfabrikation, die Stärkefabrikation, die Holzverwerthung in allen ihren Theilen — dahin gehöre die Möbelfabrikation, die Rahmenfabrikation, die Parkettfabrikation, die Cellulosefabrikation — das alles sei in blühender Entwickelung begriffen. Gerade nach dieser Richtung hin sei eine durchaus günstige Entwickelung der Landwirthschaft erreichbar, immer unter der Voraussetzung, dass sowohl der Westen als auch die übrigen Landestheile, die also einen Reichthum an Kohlen und Eisen haben, ihre Aufgabe erfüllen, ihr diese Produkte in reichem Maasse zuzuführen. Daraus folge, dass es unsere Hauptaufgabe sei, die Transportverhältnisse zwischen dem Osten und dem Westen so sehr wie möglich zu heben und zu verbessern, Eisenbahnen zu bauen, auch Wasserstrassen zu bauen, auf die Ermässigung der Frachten hinzuwirken, damit diese Ausgleichung wie ein wechselnder Strom belebend wirke zwischen beiden Theilen. Darin liege vor allem die Aussöhnung der Interessen zwischen Landwirthschaft und Industrie, die Aussöhnung der Interessen zwischen dem Osten und dem Westen.

Und da sei es ja schon jetzt die Ueberzeugung aller, der grossen Mehrheit hier in diesem Hause, dass bei der Fürsorge des Staates für die Entwickelung der Transportverhältnisse unter keinen Umständen die Wasserstrassen ausscheiden dürfen. Alle seien darüber einverstanden, selbst die grössten Gegner der Vorlage haben alle gesagt: gewisse Theile der Vorlage sind uns angenehm, die nehmen wir. „Das eine," so fuhr der Minister fort, „was Sie fürchten, das ist der Mittellandkanal, das ist die Durchbrechung der grossen Landbrücke zwischen der Elbe und dem Rheine durch eine Wasserstrasse." Die Bedenken seien theils wirthschaftlicher, theils finanzieller Natur. Die ersteren aber müssten sich zerstreuen, wenn man erwäge, dass es sich um einen ähnlichen Vorgang handle, wie einst bei Erbauung der grossen Ostbahn von Berlin zur russischen Grenze. Zuerst baue man die grossen Verkehrswege, dann sorge die Regierung für die seitwärts gelegenen Gebiete. Auch hier werde zuerst der grosse Wasserweg von Westen nach dem Osten gebaut, und auch hier werde die ergänzende Fürsorge der Regierung dazu treten; auch hier habe sie dafür zu sorgen, dass die grosse Wasserader, die hier geschaffen wird, nun durch Zuführung von den Seiten, durch die Gestaltung der Eisenbahn-

linien, durch Wege, Kleinbahnen, Nebenbahnen nutzbar gemacht wird für das ganze Land.

Der Herr Minister ging dann auf die finanziellen Bedenken ein und wies auf die verkehrsbelebende Wirkung hin, die in der Vermehrung und Verbesserung der Verkehrswege überhaupt liege. Schon in der Vorlage sei gesagt, dass der Verkehr auf den drei grossen Strömen, dem Rhein, der Elbe und der Oder, sich in 20 Jahren mehr als verdreifacht habe und dass daneben auf den Uferbahnen der Eisenbahnverkehr in der glänzendsten Entwickelung sich befinde. „Wir haben dieselbe Erfahrung bei der Eisenbahnverwaltung gemacht; als die Kleinbahnen zuerst gebaut wurden, hatte man im Eisenbahnministerium die grösste Angst; bei jeder Bahn sagte man sich: ja, wie viel Verkehr nimmt sie uns weg, und schliesslich haben wir erwogen: wenn uns im einzelnen auch Verkehr entzogen wird durch eine konkurrirende Kleinbahn, die Gesammtheit schafft so viel neuen Verkehr, so viel neue Werthe, macht so viel Sachen mobil, die sonst still liegen, dass dadurch die Ausgleichung herbeigeführt wird. (Sehr richtig! bei den Nationalliberalen.)

M. H., sehen Sie sich die Waarenverzeichnisse der Eisenbahnen an, so werden Sie unter dem Kapitel ‚Abfälle‘ ein ganzes Lexikon von Abfällen finden. Das waren früher Dinge, die weggeworfen wurden. Jetzt werden sie mit billigen Tarifen an die Stelle gebracht, wo sie verwerthet werden können; sie sind jetzt brauchbar, es sind Werthe geworden. M. H., das sind die verkehrsbelebenden Wirkungen, die in solchen Einrichtungen liegen. Man unterschätzt das häufig.“

Der Minister gab dann seiner Ueberzeugung Ausdruck, dass bei der Ausführung des wasserwirthschaftlichen Programms unsere Eisenbahnen denselben blühenden Stand behalten werden, wie bisher. Decke denn diese Frage nicht in etwas auch die Autorität der beiden Herren Minister?

„Haben Sie nicht das volle Vertrauen zum Herrn Finanzminister? Er wird beschuldigt, dass er zu sehr fiskalisch sei für seine Interessen. Wollen Sie denn noch fiskalischer sein als der Fiskus? (Heiterkeit und: sehr gut! bei den Nationalliberalen.) Auf der anderen Seite aber die Autorität des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten! Sie haben sie ja alle anerkannt. Wollen Sie nicht auch in diesem Falle ihm einmal Vertrauen schenken? Ich möchte deshalb glauben: überlegen wir uns die Sache noch einmal! Versuchen wir, da wir ja in der grundsätzlichen Auffassung schon eine Basis der Verständigung gefunden haben, sie auch noch in den übrigen Theilen zu finden. (Sehr gut! bei den Nationalliberalen.) Thäten wir das nicht, würde aus der ganzen Vorlage nichts, so wäre das, glaube ich, sehr nachtheilig. Es würde von denen, die sich eine ungeheure Mühe gegeben haben, um nun die Sache zu Stande zu bringen – es sitzt ja ein solches Maass von Arbeit und Sorgfalt drin, das glauben Sie gar nicht –, überaus tief empfunden werden, wenn das nun alles zusammenbricht; es würde in weiten Theilen des Landes, ich möchte sagen, wie eine klaffende Wunde empfunden werden. (Sehr richtig! links.) Deshalb glaube ich, wir haben alle das Interesse, zu versuchen, eine Verständigung zu gewinnen, und wenn wir sie finden würden, dann glaube ich, würde das dem ganzen Lande zum Segen gereichen.“ (Lebhafter Beifall links.)

Nachdem der oberschlesische Centrumsabgeordnete Graf Strachwitz die Erklärung abgegeben hatte, dass zwar Schlesien durch die Vorlage enttäuscht sei, weil die oberschlesischen Regulirungsprojekte und die Zusicherung von Tarifermässigungen fehlten, dass er aber nicht nur die wirthschaftliche, sondern auch die hochpolitische Bedeutung der Vorlage anerkenne, weil in ihr ein Bündniss zwischen Industrie und Landwirthschaft zu sehen sei, ergriff Minister Thielen nochmals das Wort, um ausser einigen wassertechnischen Punkten die vom Grafen Strachwitz angeregte Tariffrage zu beleuchten. Er erklärte es für undurchführbar, eine einzelne Provinz mit Rücksicht auf den Bau von Wasserstrassen in den Eisenbahntarifen zu begünstigen. Man könne auch unmöglich den Anspruch erheben, deshalb, weil in 15 Jahren der Mittellandkanal möglicherweise ausgeführt sei, schon jetzt deshalb andere Tarife zu geben. Die Ausgleichung, die etwa durch Eisenbahntarife herbeigeführt werden solle, liege erst in ferner Zukunft. Was nach 15 Jahren in Bezug auf unsere ganze Tarifgestaltung der Fall sein werde, lasse sich heute durchaus noch nicht übersehen, noch viel weniger aber gesetzlich festlegen. Es sei auch nicht nöthig, dass wir uns heute schon darüber die Köpfe zerbrechen, denn die Aenderung in den Tarifen könne auf einer Seite Papier zu jeder Zeit herbeigeführt werden, also das sei eine cura posterior.

Nach einigen weiteren Bemerkungen von Abgeordneten verschiedener Parteien wurde schliesslich die Vorlage einer Kommission von 28 Mitgliedern überwiesen, nachdem der Antrag des Abg. Dr. Wiemer (fr. Volskp.), den Rhein-Elbekanal von der Kommissionsberathung auszuschliessen, gegen sechs Stimmen der freisinnigen Volkspartei abgelehnt worden war.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ein Kleinbahngesetz für Elsass-Lothringen.** Im Reichstage haben die Abgg. Schlumberger, Dr. Paasche u. Gen. folgenden Antrag zur zweiten Berathung des Etats für die Verwaltung der Eisenbahnen eingebracht: Der Reichstag wolle beschliessen: den Herrn Reichskanzler zu ersuchen: im Interesse einer schnelleren, den wirthschaftlichen Verhältnissen des Landes entsprechenden Vervollständigung des Eisenbahnnetzes von Elsass-Lothringen dahin wirken zu wollen, dass ein Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen thunlichst bald in den Reichslanden eingeführt und der Reichseisenbahnverwaltung zur Pflicht gemacht werde, Anschlüsse an bestehende Reichseisenbahnen sowie Ueber- und Unterführungen möglichst zu erleichtern.

— **Deutsche Eisenbahn-Tarifkommission.** Am 14. und 15. d. M. findet in Berlin die 73. ordentliche Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung stehen folgende Berathungsgegenstände:

1. Ergänzung des § 6 (7) der Geschäftsordnung für die ständige Tarifkommission; 2. Berechnung des Frachtzuschlages für Angabe des Interesses an der Lieferung; 3. Frachtberechnung für Flüssigkeiten in Kesselwagen; 4. Aufnahme eines Verzeichnisses der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter in den deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I; 5. Zulassung des Artikels „Seifensiederfluss“ zur Beförderung in Kesselwagen; 6. Aenderung der Position „Wolle und Wollabfälle“ des Verzeichnisses der sperrigen Güter; 7. Aufnahme von gehobeltem sowie rohgesägtem Stabholz in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 8. Aufnahme von Fischfutter (zerkleinerten Seefischen) in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 9. Frachtberechnung für Mangroverinde; 10. Versetzung von Stein- und Kernobst, unverpackt oder nur lose in Stroh, Heu u. dergl. verpackt, in den Spezialtarif I und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 11. Aenderung der Position „Holzwaaren“ der Spezialtarife I und II; 12. Aenderung der Position „Eisen und Stahl“ des Spezialtarifs II, Ziffer 4 (Brücken- und andere Konstruktionstheile usw.); 13. Frachtberechnung für Stuhlsitze aus Holz; 14. Aufnahme einer Position „Asbestwaaren, alte abgenutzte und Abfälle davon“ in den Spezialtarif III; 15. Frachtberechnung für Grubenholz; 16. Frachtberechnung für Rückstände der Stärkefabrikation; 17. Aenderung der Position „Seifensiederfluss“ des Spezialtarifs III; 18. Aenderung der Desinfektionsgebühren bei Geflügelsendungen.

Ohne den Ausschuss der Verkehrsinteressenten wird die ständige Tarifkommission über einen Antrag, betreffend Aenderungen des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil I, berathen.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Dezember v. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 11 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 6 bei Personenzügen), 28 Entgleisungen in Stationen (davon 10 bei Personenzügen), 1 Zusammenstoss auf freier Bahn (bei einem Güterzuge), 28 Zusammenstösse in Stationen (davon 7 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Bahnbediensteter getödtet, 6 Reisende und 20 Bahnbedienstete verletzt.

— **Die Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen.** In Bezug auf die auch von uns erwähnten demnächst beginnenden Konferenzen im Reichseisenbahnamt wird der „Nat.-lib. Korresp.“ von unterrichteter Seite geschrieben:

„Es kann als ein Verdienst des Reichseisenbahnamts betrachtet werden, dass es, ohne erst eine Anregung von anderer Seite abzuwarten, sofort nach dem Bekanntwerden der näheren Umstände, die bei dem Offenbacher Unglück obwalteten, der Frage näher getreten ist, ob sich die bestehenden Betriebseinrichtungen mit den berechtigten Anforderungen in Bezug auf die Betriebssicherheit in vollem Einklang befinden, und dass es, als begründete Zweifel in dieser Hinsicht auftraten,

nicht gezögert hat, auf dem gegebenen Wege durch das Reichskanzleramt die Angelegenheit zum Gegenstand von Erörterungen zu machen, an welchen sich die gesammten Staatsbahnverwaltungen des Reichs betheiligten. Es entspricht durchaus der Natur der Sache, dass für diese Erörterungen sofort der weiteste Rahmen gezogen wurde, gemäss Art. 43 der Reichsverfassung, wonach das Reich angewiesen wird, dafür Sorge zu tragen, dass die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten. Da diese Sicherheit sich selbstverständlich auch auf die Betriebsmittel, Wagen usw. erstrecken muss, ist auch die Sorge dafür ohne weiteres mit in Zuständigkeit des Reichs zu verweisen. In dem jetzt vorliegenden Falle hat man denn auch seitens des Reichseisenbahnamts mit Recht keinen Unterschied gemacht zwischen Fragen, die den eigentlichen baulichen Zustand der Eisenbahnen betreffen, und solchen, die sich auf die Einrichtung der Betriebsmittel beziehen. In einem Rundschreiben, das die Grundlagen für die in Aussicht genommenen Berathungen feststellte, ist so die Frage der Einführung von Vorsignalen vor den Blocksignalen neben der Frage einer etwaigen Umgestaltung der Durchgangswagen vertreten. Wir zweifeln nicht daran, dass das hierfür beigebrachte Material positive Beschlüsse zeitigen wird."

— **Allgemeine Anschlussbedingungen im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Im § 22 der durch Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 6. Dezember 1899 festgesetzten allgemeinen Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen, über welche wir in Nr. 30, S. 457 des vor. Jahrgangs d. Ztg. eingehend berichtet haben, ist für die Eisenbahnverwaltung das Recht vorbehalten, die Anlage entweder ganz, jedoch nur bis zur Grenze des eigentlichen Werkhofes, oder theilweise gegen Erstattung des derzeitigen Werthes in ihr Eigenthum zu übernehmen. Es ergab sich hieraus für den Anschlussinhaber unter Umständen die Verpflichtung, auch das zur Anschlussanlage verwendete Gelände an die Eisenbahnverwaltung zu Eigenthum abzutreten. Mit Rücksicht auf die hiergegen erhobenen Bedenken hat der Minister durch einen im neuesten Eisenb.-Verordn.-Blatt veröffentlichten Erlass vom 4. d. Mts. eine weitere Erleichterung der allgemeinen Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen dahin eintreten lassen, dass der Eingang des § 22 fortan nachstehende Fassung erhält:

„Bei Aufhebung des Anschlusses hat die Eisenbahnverwaltung das Recht, die Anlage, soweit sie auf ihrem eigenen Gelände liegt, entweder ganz oder theilweise gegen Erstattung des derzeitigen gemeinen Werthes in ihr Eigenthum zu übernehmen. Will sie von diesem Rechte keinen Gebrauch machen, so hat der Anschlussinhaber binnen" . . . usw. wie bisher.

Auf die bestehenden Verträge kann diese Bestimmung bei sich bietender Gelegenheit übertragen werden. Jedenfalls sind die königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, von den weitergehenden Befugnissen auf Grund des bisherigen Wortlautes der Bedingungen keinen Gebrauch zu machen.

Infolge dieser Aenderung der Anschlussbedingungen bedarf es auch in Zukunft einer Beglaubigung der Anschlussverträge nicht mehr, da eine Verpflichtung zur Eigenthumsübertragung von Grundstücken nicht mehr übernommen wird.

— **Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel.** Mit Rücksicht auf den in verschiedenen Theilen der Monarchie bestehenden aussergewöhnlichen Mangel an Futterstoffen und Streumitteln sind die preussischen Eisenbahndirektionen und die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg ermächtigt worden, für diese Güter im Versande von ihren Stationen nach den Provinzen Westpreussen, Posen, Pommern und Schlesien, ferner nach dem Regierungsbezirk Frankfurt a. Oder und verschiedenen Kreisen der Regierungsbezirke Potsdam, Magdeburg, Merseburg, Erfurt und Trier einen ermässigten Ausnahmetarif für Futtermittel und für Streumittel, mit Gültigkeit bis zum 1. Juli d. J., einzuführen. Die Ausdehnung des Tarifs auf den Versand von Stationen der Main-Neckareisenbahn, der oldenburgischen Staatsbahnen und den unter preussischer Staatsaufsicht stehenden Privatbahnen ist im voraus genehmigt. Für den Bereich der Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen wird der Ausnahmetarif s o f o r t in Kraft treten.

— **Ueber Druckluftvorrichtungen für Werkstätten- und Betriebszwecke** äussert sich ein Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten auf Grund der von den königlichen Eisenbahndirektionen erstatteten Berichte folgendermaassen:

Druckluftvorrichtungen für Oelfarbenanstrich sind nur in drei Direktionsbezirken erprobt und haben wenig befriedigende Ergebnisse geliefert. Wenn auch ein Anstrich in erheblich kürzerer Zeit ausgeführt werden kann, als durch Handarbeit, so ist doch die Zubereitung der Farbe umständlicher und der Verbrauch wegen des Verstäubens grösser. Sichtbare Flächen bedürfen ausserdem der Nacharbeit von Hand, weil die Farbe sich an den Kanten und in den Ecken anhäuft. Bessere Ergebnisse sind mit Sandstrahlgebläsen für Druckluft erzielt. Solche Gebläse sind zum Reinigen von Bekleidungsblechen und Mattiren von Glas, mit besonderem Vortheil zum Putzen roher Gusswaaren benutzt worden. Diese erhalten dabei saubere, metallisch reine Flächen, die von Schneidwerkzeugen und Feilen leichter angegriffen werden, als die mit Drahtbürsten gereinigten. Druckluftwerkzeuge sind in grossem Umfange und mit gutem Erfolg zum Bohren, Gewindeschneiden, Einschrauben von Stehbolzen, Bearbeiten von Blechkanten und Börteln der Siederohre benutzt worden. Nicht ganz befriedigt in Bauart und Wirkung haben die Werkzeuge zum Verstemmen der Nieten und Nietnähte. Als besonders vortheilhaft wird das Ausklopfen des Kesselsteins aus den Kesseln durch Drucklufthämmer bezeichnet, weil diese Arbeit gründlicher, schneller und unter grösserer Schonung der Kesselwandungen als von Hand mit Pickhämmern ausgeführt werden kann. Druckluft wird ferner verwendet als Triebkraft für Hebezeuge und in einigen Hauptwerkstätten (Direktionsbezirke Breslau und Königsberg) zum Füllen der Lokomotivkessel, um die kalten Lokomotiven mit eigenem Triebwerk bewegen zu können.

In mehreren Direktionsbezirken werden die Lokomotivsiederohre durch Ausblasen mit Druckluft von Russ und Kohlenstückchen gereinigt. Die Direktionen Erfurt und Danzig haben dies für so vortheilhaft erkannt, dass sie Lokomotivschuppen mit Rohrleitungen für Druckluft ausgerüstet oder zur Ausrüstung in Aussicht genommen haben. Im Direktionsbezirk Saarbrücken sind gleichfalls gute Ergebnisse erzielt worden. Hervorgehoben wird, dass die Reinigung der Rohre kaum die Hälfte der Zeit erfordert, die früher für die Reinigung von Hand erforderlich war, dass deshalb die Rohre auch häufiger ausgeblasen werden können und sich nicht so leicht verstopfen. Als Nachtheil wird dagegen von einigen Seiten angeführt, dass verstopfte Rohre vor dem Durchblasen von Hand mit der Durchstossstange zugänglich gemacht werden müssen, dass bei stark verrussten Rohren die Luft durch die anderen Rohre zurückströmt und durch mitgerissenen Russ Arbeiter und Lokomotiven beschmutzt. Diese Uebelstände sollen nicht eintreten, wenn die Feuerthür der Kessel dicht ist, die Aschklappen geschlossen und entsprechend lange Stahlrohre benutzt werden, deren Wirkung durch ein Handverschlussventil geregelt werden kann.

Die R e i n i g u n g v o n P e r s o n e n w a g e n d u r c h D r u c k l u f t ist in den meisten Direktionsbezirken eingeführt. Ohne Ausnahme wird berichtet, dass die Säuberung auch der sonst unzugänglichen Stellen unter den Sitzen und Heizeinrichtungen mühelos und in kurzer Zeit vor sich geht, wenn nach dem Oeffnen sämmtlicher Thüren, Fenster und Lüftungschieber die Druckluft durch ein langes Stahlrohr mit entsprechend geformtem Mundstück in der Richtung des Luftdurchzuges eingeführt wird. Die Arbeiter müssen dabei, wie bei allen mit erheblicher Stauberregung verbundenen Arbeiten, Schutzanzüge, Staubmasken und Schutzbrillen tragen. Eine solche Reinigung der Personenwagen wird bei jeder nach der Betriebsordnung vorzunehmenden Untersuchung in den Werkstätten ausgeführt. Wenn die Ergebnisse einer solchen Wagenreinigung auf den Stationen zum Theil weniger günstig sind, so liegt dies an dem Mangel geeigneter Einrichtungen zur Beschaffung der Druckluft und in dem Umstande, dass die an unzugänglichen Stellen der Wagen während eines längeren Zeitraumes angesammelten erheblichen Staubmengen aufgewirbelt werden und das Wageninnere mit einer dicken Schicht überziehen, die dann noch durch eine zeitraubende Reinigung von Hand entfernt werden muss. Dieser Uebelstand dürfte indess entfallen, sobald auf den grösseren dazu geeigneten Zugbildungsstationen regelmässig mit Druckluft gereinigt wird, so dass dann aus den Wagen nur die geringen Staubmengen zu entfernen sind, die sich zwischen zwei Hauptreinigungen angesammelt haben. In einigen Direktionsbezirken werden zum Klopfen der Polster und Decken sowie zum Putzen der Fenster Frauen beschäftigt, die sich bei diesen Arbeiten geschickter und zuverlässiger als Männer gezeigt haben. Die Beschäftigung von Frauen neben den Männern für die Wagenreinigung ist überall da mit Erfolg eingeführt, wo die Frauen keine lohnendere Beschäftigung in nahegelegenen Fabriken finden und die Wagenaufstellungsgleise gefahrlos zu erreichen sind.

Von den Direktionen, die ausgedehnte Drucklufteinrichtungen in Betrieb haben, wird berichtet, dass die vielfach verwendeten alten Karpenterpumpen wegen des erheblichen Dampfverbrauches und der geringen Fördermenge nicht wirthschaftlich arbeiten; sie empfehlen, für Neuanlagen besonders für die Förderung von Druckluft gebaute Pumpwerke und grosse Luftbehälter zu beschaffen.

Der Herr Minister hat auf Grund dieser Erfahrungen die königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, der Einführung von Druckluftvorrichtungen weiter ihre Aufmerksamkeit zuzu-

wenden; Neuerungen in der Bauart der Druckluftwerkzeuge zu erproben, bei Neuanlagen von Werkstätten und Wagenschuppen oder Wagenaufstellungsgleisen zu prüfen, ob damit zweckmässig eine Drucklufteinrichtung zu verbinden sein würde, und für ausgedehntere Beschäftigung von Frauen bei der Wagenreinigung Sorge zu tragen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der königlichen Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Januar 1901 in 14 Arbeitstagen 218 883 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 635 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden gegen 231 397 und auf den Arbeitstag 16 528 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleichen Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Januar des Jahres 1901 auf den Arbeitstag 893 und im ganzen 12 514 Doppelwagen oder 5,4 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im Januar d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 408 311 Doppelwagen gegen 405 847, im Saarbezirk auf 61 813 Doppelwagen gegen 61 701, in Oberschlesien auf 159 946 Doppelwagen gegen 150 599 und in den drei Bezirken zusammen auf 630 070 gegen 618 147 Doppelwagen und beträgt demnach im Ruhrbezirk 2 464 Doppelwagen oder 0,6 %, im Saarbezirk 112 Doppelwagen oder 0,2 %, in Oberschlesien 9 347 Doppelwagen oder 6,2 % und in den drei Bezirken zusammen 11 923 Doppelwagen oder 1,9 % mehr als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

— **Errichtung von Genesungsheimen für Bedienstete der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.** Einer Meldung der „Nordd. Allg. Ztg." aus Melsungen bei Cassel zufolge soll die Errichtung je eines Genesungsheims in Melsungen und Hirschberg i/Schlesien von allen Instanzen genehmigt sein. Ersteres soll für den Westen, letzteres für den Osten Preussens in Betracht kommen. Die Kosten jeder Heilanstalt sind auf 750 000 ℳ bemessen; eine jede soll für 120—130 Betten eingerichtet werden. Zur Melsunger Pflegestätte soll der Grundstein im August d. J. gelegt werden, und zwar auf landschaftlich prächtigem, von Wald umrahmtem Gelände unter der Hohen Warte.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.** Der Januar dieses Jahres hat gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres nach den vorläufigen Ermittelungen im Personenverkehr nur eine Mehreinnahme von 1 500 ℳ, im Güterverkehr dagegen eine Verminderung der beförderten Mengen um 10 500 t und der Erträge um 34 000 ℳ und insgesammt einen Rückgang der Einnahmen um 32 000 ℳ erbracht. Die Geringfügigkeit der Zunahme des Personenverkehres und ein grosser Theil der Verminderung der Gütertransporte ist auf die anhaltende strenge Kälte zurückzuführen, durch welche sowohl der Seeschifffahrtsverkehr Lübecks wie die Güteranfuhr auf den Kanälen in Hamburg beeinträchtigt wurde. Ausserdem sind durch ungünstige Zeitverhältnisse sowie durch den Wegfall der Transporte nach und von der vormaligen Walzmühle bei Wandsbek bedeutende Minderverfrachtungen von Holz, Eisen, Baumwolle, Getreide und Mehl veranlasst worden. Der Ertrag der Gütertransporte hat überdies durch die im Wettbewerb gegen die Wasserstrasse eingeführten Tarifermässigungen für den Güterverkehr von Hamburg nach Lübeck eine Schmälerung erlitten.

— **Eine Verfügung der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen, den bayerischen Eisenbahnerverband betreffend.** Die Vorstandschaft dieses Verbandes hatte an die Ehrenmitglieder und sonstige wohlhabende Mitglieder ein Rundschreiben folgenden Inhalts gerichtet:

„Der bayerische Eisenbahnerverband hat für seine Mitglieder eine Reihe von Wohlfahrtseinrichtungen geschaffen, die sich alle vortrefflich bewähren und den Mitgliedern sehr zum Vortheil sind. Die Baugenossenschaften des Verbandes haben in München-Laim 26, München-Ost 10, Simbach 3, Augsburg 10, Neu-Ulm 8, Kempten 3 Wohnhäuser für ihre Mitglieder erbaut. Die Kranken- und Sterbekasse des Verbandes bezahlt jährlich über 70 000 ℳ an Unterstützungen aus. Die neueste Schöpfung des Verbandes zum Besten seiner Mitglieder ist eine Spar- und Darlehenskasse. Der Zuspruch zu dieser Kasse ist sehr gross. Die Mitglieder legen fleissig ihre Ersparnisse in die Kasse ein. Aber noch fleissiger als die Einleger sind die Darlehensnehmer. Die Bedrängniss des unteren Personals ist infolge der geringen Löhne und der theuren Lebenshaltung sehr gross. Zahlreich laufen die Gesuche um Darlehen ein. Viele Familien konnten wir schon aus der bittersten Noth erretten und mehrere tausend Mark haben wir bereits ausgeliehen. Die Rückzahlungen erfolgen pünktlich. Um den dringendsten Anforderungen, die an die Kasse gestellt werden, zu genügen, wären mindestens 60 000 ℳ erforderlich. Der bayerische Eisenbahnerverband hat bereits geopfert, was ihm möglich war. Aber seine Mittel genügen nicht. Wir wenden uns nun an die verehrten Gönner und Freunde des Eisenbahnerstandes mit der Bitte um Unterstützung. Nicht um Almosen bitten wir, sondern um Gewährung eines Darlehens. Unsere Mitglieder zahlen die erhaltenen Darlehen wiederum zurück, so dass die Kasse jederzeit imstande ist, ihren Verpflichtungen zu genügen. Wir nehmen Darlehen auf und zahlen sie gegen vierteljährige Kündigung und 3 % wieder zurück. Wir richten nun an Ew. Hochwohlgeboren die ergebenste Bitte, unsere Kasse durch Gewährung eines Darlehens von — ℳ, kündbar ab 1. Januar 1903, zu unterstützen. Im Namen vieler Eisenbahnerfamilien, denen wir durch das von Ihnen gewährte Darlehen in der grössten Noth beistehen können, sprechen wir Ihnen schon im voraus unseren wärmsten Dank aus. Von der treuen Pflichterfüllung des Eisenbahnpersonals hängt Leben und Eigenthum so vieler Menschen ab. Viele entsetzlichen Eisenbahnunglücke haben ihre Ursache in der materiellen Bedrängniss des Personals. Ein Mann, der von häuslichen Sorgen fast erdrückt wird, hat nicht mehr den klaren Geist, den sein Beruf erfordert. Wir wollen dem Personal die häuslichen Sorgen erleichtern. Mit der Gewährung unserer Bitte tragen Sie zugleich bei zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Steigerung der Berufsfreudigkeit des Personals, das im Dienste der Allgemeinheit Leben und Gesundheit opfert. Mit der höflichen Bitte um Gewährung des gewünschten Darlehns verbinden wir zugleich die weitere Bitte, sich der beigelegten Postanweisung zu bedienen. Nach Einweisung des Betrages an unsere Geschäftsstelle, die bayerische Bank, wird sofort der zum Schuldschein gehörige Kupon an Sie übersandt."

Der Inhalt dieses Schreibens und namentlich die Begründung konnten natürlich nicht verfehlen, unliebsames Aufsehen und berechtigte Kritik hervorzurufen. Die königliche Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen hat denn auch alsbald nach dem Bekanntwerden an das königliche Oberbahnamt München, dessen Dienstbereich der erste Vorsitzende des Verbandes, Stationsgehilfe Lehner, angehört, eine Verfügung gerichtet, wonach dieser anzuweisen ist, den Aufruf unverzüglich mit einem entschuldigenden Schreiben zurückzunehmen. Wir theilen diese interessante und schneidige Verfügung ihrem Wortlaut nach mit:

„Die Vorstandschaft des bayerischen Eisenbahnerverbandes hat sich, wie der Generaldirektion der königlichen Staatseisenbahnen bekannt geworden ist, jüngst an eine Reihe von Persönlichkeiten mit einem Aufruf gewendet, in dem die Bitte gestellt wird, zum Zwecke der Dotirung der vom Verein neugeschaffenen Spar- und Darlehnskasse ein vom 1. Januar 1903 vierteljährlich kündbares, gegen 3 % verzinsliches Darlehen zu gewähren. So sehr es im allgemeinen zu begrüssen ist, wenn der Verband auf dem Wege der Selbsthilfe bestrebt ist, zur Hebung der wirthschaftlichen Lage seiner Angehörigen mitzuwirken, so muss doch die Art und Weise, wie die Vorstandschaft des Verbandes in dem vorliegenden Falle vorgegangen ist, die ernstesten Bedenken erregen. Wenn in dem Aufrufe betont wird, dass von der treuen Pflichterfüllung des Eisenbahnpersonals Leben und Eigenthum so vieler Menschen abhänge, und dass viele entsetzliche Eisenbahnunfälle ihre Ursache in der materiellen Bedrängniss des Personals haben, und wenn in unmittelbarem Anschlusse hieran dem Adressaten des Aufrufes vorgeführt wird, dass er durch Gewährung des erbetenen Darlehens zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Steigerung der Berufsfreudigkeit des Personals beitragen könne, so liegt in diesen Aeusserungen nichts Geringeres als die durchaus unbegründete Unterstellung, als liessen Regierung und Volksvertretung es an der ausreichenden Fürsorge für die materielle Existenz des unteren Eisenbahnpersonals fehlen, unbekümmert um die schweren Folgen, die eine solche Vernachlässigung für die Sicherheit des Betriebes auf den königlichen Staatseisenbahnen nach sich ziehen müsse. Die Generaldirektion der königlichen Staatseisenbahnen vermag nicht mit Stillschweigen über eine Kundgebung hinwegzugehen, welche die weitgehende Fürsorge, die insbesondere dem unteren Eisenbahnpersonal fortgesetzt zugewendet worden ist, in bedauerlicher Weise zu verkennen scheint, und welche überdies geeignet ist, das Pflichtgefühl des Personals herabzudrücken sowie die Betriebssicherheit auf den königlichen Staatseisenbahnen in einem durchaus falschen Lichte erscheinen zu lassen und in letzterer Hinsicht eine völlig unbegründete Beunruhigung in weitere Kreise hineinzutragen. Im übrigen ist es an sich schon zu missbilligen, dass die Vorstandschaft des Vereins nicht Anstand genommen hat, förmlich das Mitleid weiterer Kreise für das Eisenbahnpersonal anzurufen. Das gesammte Personal der Staatseisenbahnverwaltung ist bezüglich seines dienstlichen und ausserdienstlichen Verhaltens der dienstlichen Aufsicht und Disziplin unterworfen. Indem

die Generaldirektion der königlich bayerischen Staatsbahnen von dem ihr zustehenden Dienstaufsichtsrechte Gebrauch macht, wird das königliche Oberbahnamt angewiesen, dem Stationsgehilfen Lehner dahier, welcher als erster Vorsitzender im Vorstande des bayerischen Eisenbahnerverbandes den gedachten Aufruf mit unterzeichnet hat, den gemessenen Auftrag zugehen zu lassen, den Aufruf bei sämmtlichen Personen, welchen derselbe zugegangen ist, unverzüglich mit einem entschuldigenden Schreiben wieder zurückzuziehen. Ueber den Vollzug ist innerhalb acht Tagen Anzeige zu erstatten."

— Der **sächsische Eisenbahnrath** trat am 7. d. Mts. zu seiner Wintersitzung zusammen. Zu Beginn der Verhandlungen gedachte der Vorsitzende, Generaldirektor v. Kirchbach, mit warmen Worten des verstorbenen Geheimen Kommerzienrathes und Eisenbahnrathsmitgliedes Georgi in Mylau. Hierauf nahm der Eisenbahnrath einige Mittheilungen über Beschlüsse der letzten Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen entgegen, die die Artikel Calciumkarbid, Futtermehl und Margarine betrafen. In der Frage einer anderweiten Fassung der Position Holzwaaren der Spezialtarife I und II befürwortete der Eisenbahnrath die ihm unterbreiteten, den Interessenten im allgemeinen günstigeren Tarifirungsvorschläge und sprach sich für eine Deklaration der Tarifposition „Häute und Felle" des Spezialtarifs I dahin aus, dass rohe Rauchwaarenfelle nicht hierunter fallen.

Was die Tarifirung der Mühlsteine betrifft, so wünschte der Eisenbahnrath, dass auch zusammengesetzte Mühlsteine aus Sandstein nach Spezialtarif III berechnet werden möchten. Ferner unterstützte er das Bestreben der sächsischen Eisenbahnverwaltung, bei grösseren Güterverwaltungen im Bedarfsfalle die Annahmezeit für gewöhnliches Stückgut an den Werktagen vor Sonn- und Festtagen schon um 6 Uhr Abends zu schliessen. Hierauf erfolgte eine längere Besprechung des Entwurfes für den Sommerfahrplan.

— **Badischer Eisenbahnrath.** Am 9. Februar d. J. fand unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Ministers des grossherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten von Brauer die 41. Sitzung des badischen Eisenbahnraths statt.

Auf der Tagesordnung stand ausser den üblichen Mittheilungen über die durchgeführten Aenderungen in den Ausnahmetarifen die Frage der allgemeinen Einführung des Rohstofftarifs in den Gütertarif für den inneren badischen Verkehr. Die Generaldirektion führte aus, die badischen Staatsbahnen seien dem Vorgehen der preussischen Staatsbahnen darin gefolgt, dass sie den Rohstofftarif für Steinkohlen (einschliesslich des Gaskoks), für Braunkohlen, für Torf, Torfbriketts, Torfkohle, Torfstreu und Torfmull allgemein angenommen haben. Für die übrigen in Preussen zum Rohstofftarif tarifirenden Frachtgegenstände sei der Tarif nur insoweit übernommen, als Wettbewerbungsverhältnisse dazu nöthigten. Da aber die badische Verwaltung aus diesem Grunde den Rohstofftarif in sehr zahlreichen Verkehrsbeziehungen habe annehmen müssen und da hierdurch die Aufstellung und Instandhaltung der Tarife sehr erschwert werde, so liege der Gedanke nahe, bei der bevorstehenden Neuausgabe des badischen Binnengütertarifs den Rohstofftarif nunmehr allgemein anzunehmen, soweit dies mit Rücksicht auf die besonderen badischen Verhältnisse angängig sei. Nach Ansicht der Verwaltung bestehe dazu für Holzkohlen und Holzbriketts, deren Werth beträchtlich höher sei als jener der übrigen Güter des Rohstofftarifs, kein Bedürfniss, gegen die Durchführung dieser Maassnahme beim Artikel Holz des Spezialtarifs III beständen aber erhebliche wirthschaftliche Bedenken; im übrigen sei sie bereit, den Rohstofftarif allgemein zu übernehmen.

Bedenken gegen die Einführung im angedeuteten Umfange wurden seitens des Eisenbahnraths nicht geltend gemacht.

Ein weiterer Punkt der Tagesordnung war die Berathung des Fahrplans für den Sommerdienst 1901. Der in den wesentlichen Punkten vom Eisenbahnrath gutgeheissene Fahrplanentwurf sieht gegenüber dem letzten Sommerfahrplan wichtige Aenderungen vor. Um eine bequeme Beförderung der Reisenden während der Zeit des starken Reiseverkehrs ohne Ueberlastung der Züge zu ermöglichen, sodann um die in dieser Zeit regelmässig auftretenden Zugverspätungen nach Möglichkeit zu vermindern und dadurch die Betriebssicherheit zu erhöhen, sind zu den schon im letzten Sommer fahrplanmässig bestandenen eine Reihe weiterer, früher jeweils besonders angeordneter Doppelführungen von Schnellzügen von vornherein in den Fahrplan aufgenommen worden. Die über die badischen Linien führenden direkten Schnellzugverbindungen haben wichtige Bereicherungen erfahren. Zu erwähnen sind besonders die (in diesem Blatte bereits an anderer Stelle bekannt gegebenen) neuen Verbindungen von Paris über Metz-Neunkirchen-Mannheim-Würzburg-Eger nach Karlsbad bezw. Dresden und Leipzig und umgekehrt, die Einrichtung weiterer Verbindungen zwischen Frankfurt a/M. und Stuttgart (Stuttgart ab $5.^{56}$, Frankfurt a/M. an 9.30 und Frankfurt a/M. ab $8.^{10}$, Stuttgart an $11.^{57}$), endlich Verbesserung der Schnellzugverbindungen zwischen Mannheim und Stuttgart durch Einlegung eines neuen Schnellzugs mit allen Wagenklassen von Mannheim (ab 6.05) über Graben-Neudorf-Bretten bis Stuttgart (an 8.30), in der Gegenrichtung durch Einlegung eines neuen gleichen Schnellzugs von Stuttgart (ab 4.20) nach Graben-Neudorf zum Anschlusse an den da $6.^{13}$ abgehenden Schnellzug Karlsruhe-Mannheim (an $6.^{57}$). Auch für den Nahverkehr enthält der Fahrplan durch Einlegung neuer Züge sowie durch eine theilweise Umgestaltung des Lokalzugfahrplans (Einführung grösserer Fahrgeschwindigkeiten) wichtige Verbesserungen. Für die im Laufe des nächsten Sommers zur Eröffnung kommenden Neubaustrecken Neustadt-Donaueschingen und Waldkirch-Elzach sind Fahrpläne erstmals im Entwurfe vorgesehen.

— **Personalnachrichten.** Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Kobé in Essen (Ruhr) ist die Leitung der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 daselbst und dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Broustin in Essen (Ruhr) die Leitung der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 daselbst verliehen.

Der Eisenbahn-Kassenkontrolör Albrecht in Kattowitz ist unter Verleihung der Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Verkehrsinspektion daselbst zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor ernannt worden.

Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Kuno Peter in Aachen ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die österreichische Lokalbahnvorlage.** Die Thronrede kündigt, was das Eisenbahnwesen betrifft, unter anderem auch die Einbringung einer neuen Lokalbahnvorlage an. Bekanntlich ist infolge der parlamentarischen Verhältnisse seit dem Jahre 1898 ein Lokalbahn-Sicherstellungsgesetz dem Reichsrathe nicht mehr vorgelegt worden. In der Zwischenzeit hat die Regierung einerseits die Mehrzahl der in den früheren Lokalbahngesetzen genehmigten Lokalbahnen der Verwirklichung zugeführt und sich andererseits mit den vorbereitenden Arbeiten bezüglich weiterer Lokalbahnprojekte befasst. Eine Anzahl der letzteren ist bereits für die Einleitung der Sicherstellung reif. Bezüglich anderer Lokalbahnprojekte schweben noch Verhandlungen, von deren Ausgang es abhängt, ob schon jetzt zur Sicherstellung derselben wird geschritten werden können. Was übrigens den Umfang der neuen Lokalbahnvorlage betrifft, so steht noch nicht fest, ob man sich darauf beschränken wird, innerhalb des in der grossen Eisenbahnbauvorlage vorgesehenen Rahmens, der eine Betheiligung des Staates an der Kapitalbeschaffung für Privatbahnen von 1 800 000 Kr. jährlich oder von 7 200 000 Kr. in den nächsten fünf Jahren vorsieht, eine kleinere Anzahl von vollständig spruchreifen Lokalbahnprojekten in einem Sicherstellungsgesetze zusammenzufassen, oder ob man daran gehen wird, unter Einbeziehung von Projekten, die zur sofortigen Sicherstellung nicht geeignet sind, ein grösseres, einen längeren Zeitraum umfassendes Lokalbahnprogramm dem Parlament vorzulegen.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** im Januar d. J. stellen sich nach den vorliegenden vorläufigen Einnahmeausweisen im Vergleich zu den Ergebnissen desselben Monats des Vorjahres wie folgt:

	1901	gegen 1900
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	6 429 386	+ 131 684
Südbahn	7 286 797	+ 28 506
Staatseisenbahngesellschaft . .	4 042 912	— 129 988
österreichische Nordwestbahn:		
garantirte Linie	1 588 334	— 22 482
Ergänzungsnetz	983 773	— 39 784
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	632 416	— 33 456
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	957 586	+ 214 880
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A.	611 202	+ 95 100
„ „ „ B.	1 119 713	+ 126 700
böhmische Nordbahn	713 789	+ 29 482

Nach diesen Ausweisen haben ausser der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auch die böhmischen Bahnen sehr erhebliche Mehreinnahmen im Januar d. J. zu verzeichnen. Diese Mehreinnahmen sind fast ausschliesslich auf den gesteigerten Kohlenverkehr zurückzuführen. So wurden beispielsweise auf der Aussig-

Teplitzer Eisenbahn im Januar d. J. 803 000 t Kohlen befördert, das ist um etwa 197 000 t mehr als im gleichen Monat des Vorjahres, in welchem infolge des Ausstandes der Kohlenarbeiter ein starker Rückgang des Kohlenverkehres eingetreten war. Aehnlich liegen die Verhältnisse bei der Buschtěhrader Eisenbahn.

— **Die Verkehrsunternehmungen und die Gewerbegerichte.** In der Thronrede wird die Einbringung einer Gesetzesvorlage über die „Zuständigkeit der Gewerbegerichte für Rechtsstreitigkeiten der bei Eisenbahnen und Dampfschifffahrtunternehmungen beschäftigten Personen" angekündigt. Ein solcher Entwurf ist auf Grund gemeinsamer Berathungen aller betheiligten Ministerien von der Justizverwaltung fertiggestellt worden. Das Gesetz vom 27. November 1896 über die Einführung von Gewerbegerichten unterstellt nämlich, wie aus dem § 1 hervorgeht, grundsätzlich auch die bei Eisenbahnen und Dampfschifffahrtunternehmungen beschäftigten Personen in gewerblichen Rechtsstreitigkeiten der Judikatur der Gewerbegerichte. Der § 5 jedoch, der die Arbeiter im Sinne dieses Gesetzes näher bezeichnet, enthält insofern eine Lücke, als die dort genannten Arbeitergruppen sich eigentlich nur auf die der Gewerbeordnung unterstehenden Betriebe, nicht aber auf Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen beziehen. Die Einführung der Gewerbegerichte erfolgt im Verordnungswege. Die aus diesen Anlässen hinausgegebenen Verordnungen enthielten bisher immer den Vorbehalt, dass der Zeitpunkt, in welchem die sachliche Zuständigkeit des Gewerbegerichtes für die Eisenbahnen und Dampfschifffahrtgesellschaften in Wirksamkeit tritt, durch eine besondere Verordnung bestimmt werde. Infolge der Lücke in dem Gesetze über die Gewerbegerichte war jedoch die thatsächliche Ausdehnung der Wirksamkeit des Gesetzes über die Gewerbegerichte auf Verkehrsunternehmungen mit Schwierigkeiten verbunden, da eben der Begriff der Arbeiter bei Verkehrsunternehmungen im § 5 nicht genügend abgegrenzt war. Unter diesen Umständen entschloss man sich, im Wege einer Gesetzesnovelle den Begriff „Arbeiter" im Gesetze über die Gewerbegerichte rücksichtlich der Verkehrsunternehmungen klar festzustellen. Ein solcher Gesetzentwurf ist nun fertiggestellt worden. Die Privatbahnunternehmungen waren im Hinblicke auf die unklare Fassung des Gesetzes über die Einführung der Gewerbegerichte bemüht, eine Abgrenzung des dort enthaltenen Begriffes „Arbeiter", soweit Bedienstete von Verkehrsanstalten in Betracht kommen, zu erzielen. Den hierbei seitens der Privateisenbahnen vertretenen Anschauungen über die Art, wie dieser Begriff umschrieben werden sollte, wurde auch in der in der letzten Tagung des Abgeordnetenhauses eingebrachten Regierungsvorlage, betreffend die Zuständigkeit der Gewerbegerichte für Rechtsstreitigkeiten der bei Eisenbahnen und Dampfschifffahrtunternehmungen beschäftigten Personen rücksichtlich des Dienstpersonals der Staatsbahnen, vollkommen Rechnung getragen, und haben die Privatunternehmungen der Regierung gegenüber nur den Wunsch ausgedrückt, dass im Hinblick auf die vollkommen gleichartigen Verhältnisse dieselbe Abgrenzung auch für die bei Privatanstalten beschäftigten Personen Geltung erhalten sollte.

— **Verbesserung der Reiseverbindungen nach Russland.** Wie aus Petersburg gemeldet wird, sind in letzter Zeit zwischen der österreichisch-ungarischen und der russischen Regierung Verhandlungen gepflogen worden, um die Reiseverbindungen zwischen beiden Reichen zu verbessern. Auf Grund des Ergebnisses dieser Verhandlungen dürften voraussichtlich schon vom Beginn der nächsten Sommerfahrordnung durchlaufende Personenwagen I. und II. Klasse zwischen W o l o c z y s k und M o s k a u in Verkehr gesetzt werden. Ausserdem ist die Herstellung einer zweiten Zugverbindung zwischen Wien und Kiew und zwischen Wien und Odessa und umgekehrt mit nur einer Nachtfahrt in Aussicht genommen. Auch ist geplant, den Nizza-Expresszug zwischen Wien und Petersburg, statt wie bisher nur einmal, künftig zweimal wöchentlich verkehren zu lassen.

— **Stubaithalbahn.** Der Bau einer Lokalbahn von Innsbruck nach Vulpmes und von da mittelst einer durch eine Schleife herzustellenden Verbindung mit der anderen Seite des Stubaithales zur Südbahnstation Matrei steht schon seit längerer Zeit in Erwägung. Im September v. J. hat die Linienfeststellung stattgefunden und nunmehr wird seitens der Interessenten die finanzielle Sicherstellung angestrebt. Vorerst wird der Bau der Linie von Innsbruck nach Vulpmes ins Auge gefasst.

— **Schutzvorrichtungen für die neuen elektrischen Strassenbahnlinien in Wien.** Das Eisenbahnministerium hat mit Rücksicht auf mehrere Unfälle, welche sich in letzter Zeit infolge Reissens der Leitungsdrähte bei den oberirdischen Leitungen der Wiener elektrischen Strassenbahnen ereignet haben, die Genehmigung zur Eröffnung mehrerer seit einiger Zeit fertiggestellten elektrischen Strassenbahnlinien in Wien mit oberirdischer Leitung hinausgeschoben, um vorerst festzustellen, welche Schutzvorrichtungen zur Verhütung ähnlicher Unfälle vorgesehen werden sollen. Nunmehr hat das Eisenbahnministerium die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, die Zustimmung zur Eröffnung des Betriebes der in Rede stehenden Linien zu ertheilen und hierbei vorzuschreiben, dass die zu treffenden Schutzvorkehrungen, welche sich namentlich gegen die Gefahren der Berührung der Stromleitung mit abgerissenen Drähten der staatlichen Fernsprechleitungen richten, seitens der Bahnunternehmung binnen längstens drei Monaten auszuführen sind. Ueberdies hat die Eisenbahnaufsichtsbehörde sich vorbehalten, diejenigen Maassnahmen, welche sich nach Maassgabe der beim Betriebe selbst zu machenden Erfahrungen als nothwendig erweisen sollten, anzuordnen.

— **Elektrische Eisenbahn Pressburg-Wien.** Der ungarische Handelsminister verständigte die Stadt Pressburg, dass in Angelegenheit der Konzessionirung der elektrischen Eisenbahn Pressburg-Wien in der zweiten Hälfte des Monats Februar eine Verhandlung stattfinden werde. Ausser der ungarischen und der österreichischen Regierung werden an dieser Verhandlung auch Vertreter der Stadt Pressburg theilnehmen.

Uebrige europäische Länder.

— **Aufbesserung des Einkommens der dänischen Staatsbahnbediensteten.** Der Finanzminister hat nach Mittheilung des „Hamb. Korresp." dem Folkething eine Vorlage unterbreitet, die bezweckt, den untergeordneten Staatsbeamten und Angestellten der Eisenbahnen, des Post- und Telegraphenwesens eine Lohnerhöhung zu gewähren. Diejenigen Beamten, deren Gehalt 2 500 Kr. jährlich nicht übersteigt, sollen danach eine Erhöhung von 80 Kr. jährlich erhalten. Diese Reform wird 1 500 000 Kr. jährlich kosten; da jedoch die Einkünfte der Staatskasse die Ausgaben um 7 500 000 Kr. übersteigen, ist diese, wie der Finanzminister äusserte, reichlich imstande, die neue Ausgabe zu bestreiten.

— **Zunahme der Fahrgeschwindigkeit auf den französischen Bahnen.** Um eine Vorstellung von der Zunahme der Fahrgeschwindigkeit der französischen Eisenbahnen zu erhalten, hat das „Journ. des transp." die Fahrgeschwindigkeiten der 10 von Paris ausgehenden Hauptlinien, und zwar jedesmal in ihrem schnellsten Zuge, vom Jahre 1889 und vom Jahre 1900 vergleichsweise zusammengestellt. Diese Zusammenstellung ist insofern unvollständig, als viele dieser Züge Luxuszüge sind, doch haben sich die gewöhnlichen Züge eines ähnlichen Wachsthums ihrer Fahrgeschwindigkeit zu erfreuen gehabt. Aus dieser Zusammenstellung erfahren wir beispielsweise, dass der schnellste Zug zwischen Paris und Calais, der im Jahre 1889 4 Stunden 13 Minuten brauchte, diese Strecke im Jahre 1900 in 3 Stunden 15 Minuten, also mit einer Zeitersparniss von 23 %, zurücklegte. Eine ähnliche Zeitersparniss, nämlich 20 %, weist der schnellste Zug zwischen Paris und Lille gegenüber dem Jahre 1889 auf; der schnellste Zug zwischen Paris und Marseille fuhr im Jahre 1900 mit einer Zeitersparniss von ebenfalls 20 %, derjenige zwischen Paris und Bordeaux mit einer solchen von 22 % und derjenige zwischen Paris und Havre mit einer solchen von sogar 23 % im Vergleich zum Jahre 1889. Die durchschnittliche Beschleunigung aller dieser Züge betrug also im Jahre 1900 20 %. Die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bringe aber keineswegs, wie Herr Baudry, der Präsident der Gesellschaft der Civilingeniöre Frankreichs für das Jahr 1901, in seiner Antrittsrede hervorgehoben hat, eine Verringerung der Sicherheit im Bahnbetriebe mit sich (? Unfall von Dax!), denn keine Linie habe bis jetzt die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 120 km in der Stunde, welche schon im Jahre 1889 seit langer Zeit auf mehreren Netzen gestattet war, überschritten. Diese Fahrgeschwindigkeit liess sich damals, bei der beschränkten Leistungsfähigkeit der Lokomotiven, nur auf ziemlich starken Neigungen erreichen, auf ebener Bahnstrecke und besonders bei Steigungen blieb man weit hinter diesem Höchstmaass von 120 km zurück. Die jetzige grössere Leistungsfähigkeit der Lokomotiven ermöglicht es, auch schwierige Stellen mit bedeutend grösserer Geschwindigkeit zu durchfahren und dadurch die Fahrtdauer abzukürzen. Man hat also, Herrn Baudry zufolge, um eine grössere Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge zu erreichen, nicht die Höchstgeschwindigkeit vergrössert, sondern nur die Geschwindigkeit auf den schwierigen Bahnstrecken erhöht.

— **Neues Eisenbahnprojekt Paris-Genf-Mailand.** Wir haben schon neulich den Plan einer die derzeitige Eisenbahnentfernung Paris-Genf allerdings erheblich abkürzenden direkten Linie Lons-le-Saunier nach Genf erwähnt und unseren Zweifeln

Ausdruck gegeben. Schon die ausserordentlich hohen Kosten, welche von den Plan fördernder Seite auf 120 000 000 Fr. veranschlagt sind, dürften auf absehbare Zeit die Verwirklichung hindern. Immerhin werden ernstliche Vorbereitungen getroffen und verdienen Beachtung. In Genf, welches ausserhalb der Linien zwischen Frankreich und Italien liegt, hat man schon längere Zeit eine direktere Verbindung mit Paris gewünscht, und in Paris wurde kürzlich eine Versammlung von französischen Eisenbahnfachleuten und Interessenten abgehalten, um die Grundlagen und einen Ausschuss für ein weiteres Vorgehen zu schaffen. Der Direktor der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Noblemaire, hat nun seine persönlichen Ansichten zur Sache in einem Aufsatz „De Paris à Milan par Génève" niedergelegt, der im „Siècle" mitgetheilt ward. Es wird zunächst darauf hingewiesen, dass der Simplontunnel, der im Jahre 1903 fertig werden soll, das Mittel zu einer guten Verbindung zwischen Genf und Mailand bezw. Paris und Mailand bietet. Von Genfer Seite war schon seit einigen Jahren der Durchstich des Jura beim Col de la Faucille, etwa 7½ Stunden nordwestlich von Genf geplant. Der Genfer Ausschuss entschied sich aber schliesslich für eine direkte Linie Lons-le-Saunier über Saint Claude nach Genf, welche die Linie Dijon-Paris treffen würde. Damit wäre der kürzeste Weg zwischen Paris und Genf hergestellt, der nur 488 km Länge haben und die bisherige Strecke Paris-Genf um 137 km abkürzen soll. Die neue Strecke Lons-le-Saunier-Genf würde nur 75 km lang sein; da aber eine dreifache Kette des Jura zu überwinden ist, entfällt die Hälfte der ganzen Strecke auf Tunnel, deren drei in der Länge von 15, 11 und 6 km erforderlich sind. Daher die grossen Kosten, welche Noblemaire mit 120 000 000 Fr., der Genfer Ausschuss mit 100 000 000 Fr. beziffert. Von französischer und Genfer Seite sucht man sich nun gegenseitig zu überzeugen, dass die Ausführung dieses grossen internationalen Bahnprojekts mehr im Genfer bezw. französischen Interesse liege. Eine grössere Anzahl von französischen Handelskammern und Departementsvertretungen habe sich für den Plan ausgesprochen. Indess würde doch auch auf französischer Seite die direkte Genfer Durchgangsbahn der südlicheren Mont-Cenislinie Verkehr entziehen. Noblemaire behauptet, Genf und die Schweiz hätten den grösseren Nutzen; es würde ihnen erstens ein neuer Eingang aus Frankreich geschaffen, ferner der Durchgangsverkehr auf dem schweizerischen Netz (Genf-Lausanne-Brieg) um 12 km vermehrt, und Genf käme an die verkürzte Linie Paris-Simplon-Mailand zu liegen. Deshalb müssten nach Noblemaire's Auffassung auch Genf und die Schweiz den grösseren Theil der Kosten tragen. Daran ist, wie die Dinge liegen, vorerst gar nicht zu denken. Zwar hat die Genfer Regierung die Noblemaire'sche Denkschrift dem Bundesrath zugestellt. Dieser hat aber früher schon seine Ansicht dahin kundgegeben, dass eine Vermehrung des Simplonverkehrs auf Kosten der länger durch die Schweiz führenden Gotthardlinie nicht im allgemeinen schweizerischen Interesse liege. Zudem stellt sich die finanzielle Zukunft der jetzt ins Leben tretenden schweizerischen Bundesbahnen ungewiss, und die maassgebenden schweizerischen Faktoren haben sich grosse Vorsicht zur Pflicht gemacht. Da können sie nicht daran denken, 60 000 000 oder 80 000 000 Fr. für einen Bahnbau auf französischem Boden auszugeben. Auch führt von Genf zum Simplon der nächste Weg im Süden des Genfer Sees über französisches Gebiet nach St. Moriz an der Jura-Simplonbahn, nicht über Lausanne und schweizerisches Gebiet. Wir halten also das ganze Projekt für „Zukunftsmusik".

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Das künftige Tarifgesetz ist bisher erst vom Ständerath durchberathen. Auf Wunsch der Kommission des Nationalraths hat die Generaldirektion der Bundesbahnen ein Gutachten ausgearbeitet, in welchem sie sich in Uebereinstimmung mit dem Entwurf des Bundesraths gegen die auch im Ständerath abgelehnten Anträge ausspricht, welche die Beibehaltung der bestehenden Ausnahmetarife sowie die Vorschrift betreffen, wonach die Bundesbahnen die kürzeste Linie zum Transport auch dann anwenden müssten, wenn sie nicht über die eigenen Linien führt.

— **Simplontunnel.** Im Januar wurden auf der Nordseite 199, auf der Südseite 158 m erbohrt, so dass der Tunnel am 31. Januar auf der Nordseite 4 318, auf der Südseite 3 306 m lang war.

— **Eisenbahnpläne auf Kreta.** Die Regierung von Kreta scheint wirklich die Absicht zu haben, ein Eisenbahnnetz von ungefähr 100 km Länge und Meterspur in den Ebenen von Messara, mit Heraklea als Mittelpunkt, anlegen zu lassen. Die Konzession soll dem „Journal des transports" zufolge auf 90 bis 100 Jahre verliehen und eine Zinsgarantie von dem Anschlagskapital gewährt werden. Die Vorstudien werden von Regierungsingeniören ausgeführt, und das dabei veranschlagte Kapital wird als dasjenige betrachtet, von dem die Zinsgarantie gewährt wird. Erweist es sich nach dem Bau der Bahn als zu hoch veranschlagt, so wird die Zinsgarantie von dem kleineren Kapital gewährt, ist der Anschlag zu niedrig gegriffen, so bezieht sich die Zinsgarantie aber nur auf das ursprüngliche Anschlagskapital. Das rollende Material, überhaupt alles zum Bau und Betriebe der Bahn Erforderliche, wird zollfrei in Kreta eingeführt, ebenso die Kohlen, letztere aber nur im Verhältniss zu der Anzahl der in Dienst gestellten Lokomotiven. Der Konzessionär hat eine Summe als Baugarantie zu hinterlegen. Sobald im März d. J. die Kammer berufen wird, soll ein neues Gesetz der Regierung das Recht sichern, derartige Verträge mit Garantien abschliessen zu dürfen, da die jetzige Verfassung dies nicht gestattet.

Fremde Welttheile.

— **Beabsichtigter Erwerb chinesischer Bahnen durch Russland.** Einer Meldung der „Times" aus Peking vom 7. d. Mts. zufolge soll Russland sich erboten haben, die nördlich von der grossen Mauer befindlichen chinesischen Eisenbahnen zu erwerben und den Versuch gemacht haben, sie in die Hand zu bekommen als Theilzahlung für die Russland zustehende Entschädigung. Russland versucht auf diese Weise China dazu zu bringen, die Bedingungen der unterschriebenen Verpflichtung zu verletzen, welche das Tsung-li-Yamen im Oktober 1898 England gegenüber übernommen und durch die sich China verpflichtet hat, die Schanhaikwan-Niutschwang- und Siumintingbahnen weder zu verkaufen noch sonst wie an eine andere Macht übergehen zu lassen.

— **Schantung-Eisenbahn.** Nach einem bei dieser Eisenbahngesellschaft eingetroffenen Telegramm aus Tsingtau ist die Gleisverbindung der Strecke Tsingtau-Kiautschou mit 74 km Länge am 9. d. Mts. vollendet worden. Die Betriebseröffnung dieser Strecke wird im Frühjahr d. J. erfolgen.

— **England und die Saharabahn.** Nach einer Zuschrift der Münchener „Allg. Ztg." aus London vom 6. d. Mts. fängt man daselbst an, dem französischen Projekte einer Saharabahn besondere Aufmerksamkeit zu widmen, natürlich weniger vom technischen als vom politischen Gesichtspunkte. Das Interesse an diesem Projekte ist hier um so mehr im Wachsen begriffen, als auch die Franzosen bei der Agitation für den Bau einer Saharabahn den Hauptnachdruck auf die politische Bedeutung derselben legen. Die Franzosen haben keinen Grund sich zu beklagen, dass sie bei der Vertheilung der Gebiete Afrikas zu kleine Antheile im Norden, Westen und im Innern dieses Festlandes erhalten haben. Was einfach den Flächeninhalt des ihnen zugetheilten Gebietes betrifft, sind sie besser weggekommen, als die meisten ihrer Nebenbuhler. Aber eins haben sie sich bei alle dem doch nicht sichern können, nämlich die ausschliessliche Kontrole über eine der grossen Wasserstrassen, die den Zugang nach dem Innern des afrikanischen Festlandes vermitteln könnte, und ihre ungeheueren Besitzungen — obwohl sie sich ununterbrochen vom atlantischen Meere bis an die Grenzen des anglo-ägyptischen Sudans und vom mittelländischen Meere bis an den Kongo erstrecken — sind doch durch keine Verkehrsader miteinander verbunden, die im Falle eines Angriffes ihre Vertheidigung erleichtern könnte. M. Leroy-Beaulieu und andere, die seine Ansichten theilen, machen kein Geheimniss aus ihrer Ueberzeugung, dass dies eine höchst unbefriedigende Lage der Dinge ist, der abgeholfen werden muss. Sie folgern, dass im Falle eines Krieges mit Grossbritannien die französischen Kolonien in Westafrika und am Kongo von dem Augenblicke an der Gewalt des Feindes preisgegeben sein würden, wo Frankreich auf dem Meere das Feld nicht mehr behaupten könnte. Daran wird dann die Schlussfolgerung geknüpft, dass Frankreich auch unabhängig von seiner Herrschaft zur See Mittel haben muss, seine afrikanischen Besitzungen zu beschützen. Dies wird es nur dann in genügendem Maasse thun können, wenn ihm die Möglichkeit gegeben ist, von Algier, wo immer eine bedeutende Macht bereit gehalten wird, Truppen nach dem Kongo und dem oberen Niger zu befördern. Unglücklicherweise lagern sich zwischen Algier und dem Sudan die endlosen wüsten Strecken der Sahara, und das Problem, welches Frankreich zu lösen hat, besteht daher darin, Mittel zu entdecken, durch die dieses furchtbare Hinderniss überwunden werden kann. Diese Mittel soll eben die Saharabahn liefern, und ihre Befürworter machen ausdrücklich geltend, dass ihr Bau, wie ungeheuer auch die dem Unternehmen entgegenstehenden Hindernisse sein mögen, eine unbedingte Nothwendigkeit ist, um die französische Herrschaft in Afrika gegen England zu behaupten. Der Versuch, sie vom Gesichtspunkte der Förderung des Handels zu vertheidigen, wird überhaupt gar nicht gemacht, denn nach dieser Richtung hin kann sie sich nie rentiren. Sie wird einfach als ein „Werkzeug der Herrschaft"

bezeichnet. Und da sie als solches dienen soll und also wesentlich als Kampfmittel gegen England gedacht ist, so verfolgt man in England die Weiterentwickelung des Planes zu dem Riesenunternehmen mit beträchtlichem Interesse.

— **Hedschasbahn.** Die im Yildizpalais unter dem Vorsitze des Marineministers tagende Spezialkommission für den Bau einer Eisenbahn nach Hedschas nahm, nach einer Meldung der „B. B.-Ztg.", die von dem Chefingeniör Meissner bezüglich der Linienführung gemachten Vorschläge an. Meissner wurde beauftragt, die Arbeiten so bald als möglich zu beginnen.

— **Von der südafrikanischen Bahnlinie Durban-Johannesburg,** welche mit Rücksicht auf die Absicht der Buren, jetzt in die Natalkolonie einzudringen, ein besonderes Interesse bietet, entwirft die „Nat.-Ztg." folgende ebenso anmuthige als interessante Schilderung: Durban oder Port Natal ist als Hafenstadt mehr von idyllischem Liebreiz als von praktischer Bedeutung. Der Hafen von Port Natal, in stetem Versanden begriffen, kostet den Engländern alljährlich Unsummen und ist trotzdem schon heute für Schiffe über 6 000 t nicht mehr zu gebrauchen. Schon die grösseren Personendampfer der „Union-Castle Line" müssen draussen auf der Rhede vor Anker gehen und auch die neuen Dampfer der „Deutsch-Ostafrikalinie" werden keinen Einlass mehr finden. Als Kriegshafen würde demnach Port Natal niemals eine Rolle spielen können, und darin liegt u. a. der Grund, warum die Engländer schon früher auf den Erwerb der Delagoabay so erpicht waren, die den besten Hafen der Ostküste Südafrikas darstellt. Durban ist demgemäss auch keineswegs eine bedeutende Handelsstadt, es ist im Gegentheil das Pensionopolis, das elegante Seebad Südafrikas, wo mehr verzehrt als produzirt wird, wo an den lieblichen Gestaden des indischen Ozeans Erholung sucht, wer in der überhasteten Erwerbsthätigkeit am Witwatersrand seine Nerven überanstrengt oder in den Landen der Chartered Company neben Abenteurertriumphen auch manche Narbe davongetragen hat. See und Berge liegen hier nahe beisammen, und Weststreet, die Hauptstrasse der Natalresidenz, geht allmählich ansteigend in die weltberühmte Berea über, eine der schönsten Kunststrassen, die es überhaupt gibt. Noch meilenweit hinter Durban wird sie von entzückenden Villen umsäumt, die prächtige Parkanlagen aufweisen und den Wohnsitz der südafrikanischen Krösusse bilden, die nicht mehr nach dem kalten Norden zurückkehren wollen und zwischen mächtigen Palmen und breitblätterigen Bananenbüschen den Rest ihrer Tage verträumen.

Etwa zehn englische Meilen hinter Durban hat man die Höhe der Berea erstiegen. Noch einmal bietet sich das wunderbare Panoramo, das nach Osten zu vom Ozean, nach Westen von den dunklen Kaffernbergen abgeschlossen wird. Hier herrscht fast völlige Einsamkeit, eine anmuthige Wildniss, in die höchstens eine Kaffernharmonika, der monotone Singsang eines indischen Fruchthändlers oder das leise Klappern der Palmblätter halbverwehte Klänge mischen. Lange Zeit dehnt sich der Weg dann auf der bewaldeten Hochebene. Bald biegt nach rechts ein kleiner Pfad ab, der nach New-Germany führt, wo fleissige deutsche Bauern, die vor mehr als einem halben Jahrhundert übers Meer gekommen sind, fernab von der grossen Verkehrsstrasse in Säen und Ernten ein ruhiges, arbeitsames Dasein führen. Sie haben es zu keinen Schätzen gebracht, aber ihre deutsche Kirche, ihr deutscher Pastor und ihr deutscher Friedhof ist ihr stiller Stolz; ihre Kinder lernen in einer deutschen Schule die Muttersprache der Eltern und der alte Kaiser Wilhelm und seine Paladine schmücken im Bildniss fast jedes der kleinen Bauernhäuser. Folgt man weiter der Berea, so kommt man nach Pinetown, wo links sich eine Strasse abzweigt, die über einen Hügel nach Mariahill führt, wo deutsche Ordensleute ein Kloster errichtet und eine landwirthschaftliche Musterkultur ins Leben gerufen haben, die zu dem bemerkenswerthesten in der Natalkolonie gehört. Von Pinetown führt der Weg bergauf, bergab durch stark hügeliges Gelände nach Pietermaritzburg, wo eine englische Garnison liegt, welche die vielen dort ansässigen Buren nur der guten Militärmusik wegen gelten liessen. Die Stadt gehört zu den ältesten Kulturstätten Südafrikas und in einem kleinen einstöckigen Farmerhaus wohnt dort noch eine Enkelin des berühmten Piet Maratz, dem der Ort seinen Namen verdankt. Pietermaritzburg besitzt eigentlich nur eine Geschäftsstrasse, die zahlreichen hübschen Villen liegen einzeln wie hineingestreut in blumiges Gartenland, der Bahnhof ist der schönste Natals.

Bergansteigend kommt man von dort nach Ladysmith, das einen stark städtischen Anstrich hat und wo Villen- und Geschäftsviertel streng geschieden sind. Die Privathäuser zeigen vielfach den Stil des englischen Bungalows, sind sie doch grossentheils von den Offizieren erbaut, die nach beschwerlichen indischen Feldzügen mit ihren Regimentern nach dem früher so ruhigen Ladysmith versetzt wurden, um sich zu erholen und neue Kraft zu sammeln. Kurz vor Ladysmith liegt Colenso und wenige Kilometer weiter kann man vom Eisenbahnwagen aus den mächtigen Spionskop bewundern. Dann gehts über Glencoe und Newcastle nach Oranje-Freestate-Junction, wo Freistaat, Transvaal und Natal sich berühren. Mit Charlestown ist die Grenze erreicht. Dort liegt in gewöhnlichen Zeiten nur eine kleine englische Polizeitruppe, die es sich in einem sehr hübschen Dienstgebäude stets sehr bequem zu machen wusste. Die Grenze selbst geht über den Hügel, der Charlestown und Volksrust trennt, die nur eine knappe halbe Stunde von einander entfernt sind. Von der Höhe dieses Hügels aus sieht man bei klarem Wetter den schroff ansteigenden Majubahill inmitten eines herrlichen Hügelpanoramas. Hinter Volksrust verändert sich die Scenerie, sie wird immer eintöniger, immer mehr kommt der Sand zu seinem Recht, dazwischen tauchen allerdings auch wieder grössere Farmen auf oder die kleinen charakteristischen rothen Burenhäuser, die merkwürdig viereckig angelegt sind und häufig zwischen zwei oder drei mit grosser Mühe gepflegten Bäumen ihr hässliches Aeussere verbergen. Endlich taucht der Kirchthurm von Standerton vor unseren Augen auf. Bei der Einfahrt in den Bahnhof glaubt man in ein kleines englisches Kirchdorf zu kommen. Bei näherem Hinsehen allerdings verliert der Ort viel von seinem friedlichen Charakter. Wüst aussehende Miner treiben sich in den Strassen herum, Prospekters mit grossen Gebärden und aufdringlicher Sprache machen sich in den Bars breit. Sollen doch in der Nähe von Standerton sich grosse Diamantenlager befinden, die allerdings bis jetzt noch keiner gefunden hat, angeblich, weil die Johannesburger Kapitalisten zu geizig waren, um jahrelang sogenannte Bergwerksingeniöre dort anzustellen, die eine derartige Position als eine Sinekure zu betrachten pflegen. Hat man Standerton den Rücken gewendet, dann ist es mit dem Sehen vorbei. Oedes Land, nur selten durch Pflanzungen unterbrochen, endlose Weideflächen, in die hier und da ein einsamer Hügel ein klein wenig Abwechselung bringt, dann kommt man in die sogenannten Kohlenbezirke und endlich nach Heidelberg, wo man beständig nach der Stadt sucht, die zu dem hübschen Bahnhofshotel gehört, und dann schliesslich ein recht armseliges Nest findet, an das sich nichts weiter knüpft, als eine Reihe kläglicher Erinnerungen und Enttäuschungen, die die dortigen „Minen" gebracht haben, die weder Kohlen, noch Gold, noch Diamanten enthalten, trotzdem sie nur 30 Meilen vom Witwatersrand entfernt sind. Heidelberg sieht aus, als schäme es sich der grossen Versprechungen, die es nie erfüllt, als werde es erdrückt von dem Reichthum der „Golden City", in der sich schon lange keiner mehr um das armselige Nest kümmert, das „nicht einmal" unter der Erde etwas besitzt, was ihm Werth verliehe. Mit Elandsfontein haben wir den Haupteisenbahnknotenpunkt des Transvaal erreicht. Fahren wir rechts nach Pretoria oder links nach Johannesburg? Beides ist in kürzester Zeit erreicht. Freilich, es dürfen keine feindlichen Buren die Lokomotiven aus den Schienen schleudern, es dürfen die mächtigen Forts der beiden Hauptstädte den stählernen Mund nicht öffnen.

— **Neue Bahnen in Mexiko.** Einer Mittheilung aus Mexiko vom 19. v. Mts. an den „Hamb. Korresp." zufolge wurde am 7. Januar d. J. die Zweigbahn Parral-San Jose (Staat Chihuahua) dem Verkehr übergeben, womit die Regierung über eine neue wichtige Eisenbahnlinie verfügen kann. — Die Nationalregierung hat eine Aufforderung zum Bau einer Bahn, welche San Miguel de las Cuevas mit Monterrey verbinden soll, erlassen. Die Regierung zahlt für jedes Kilometer eine Beihilfe von 5 000 Dollars in fünfprozentigen Silberbonds, jedoch darf die Beihilfe nicht eine Million Pesos überschreiten. Von der Hafenstadt Matamoros bis San Miguel de las Cuevas ist schon eine Bahn (120 km) in Betrieb. Sollte die neue Strecke gebaut werden, so wird Matamoros grösseren Verkehr erhalten, und auch den Handeltreibenden in Monterrey, Saltillo, Torreon, Chihuahua und anderen Städten im Norden wird die Bahn bedeutenden Nutzen bringen, denn der Weg zur See wird ihnen durch dieselbe fast um ein Drittel abgekürzt.

— **Unfall auf der Erie-Eisenbahn (Nordamerika).** Auf dieser Bahn entgleiste der nach Westen bestimmte Chicago-Limited-Express, einer der schnellsten Züge der Welt, am 7. d. Mts. früh um 8 Uhr zwischen Amasa und Greenville. Sechs Personen wurden getödtet und zehn Personen verwundet.

Allgemeines.

— **Wagenbeleuchtung.** Wir entnehmen dem „Centalbl. d. Bauverwaltung" folgende interessante Mittheilungen hierüber: Schon vor dem Offenbacher Unfall hatte sich, so heisst es daselbst, der internationale Eisenbahnkongress mit der Zugbeleuchtung im allgemeinen beschäftigt und dabei auch den fraglichen Punkt berührt. Es ist nicht ohne Werth zu hören, wie

die amerikanischen Fachleute darüber denken. Wir theilen deshalb nachstehend eine Aeusserung der „Railroad Gazette“ in möglichst wortgetreuer Uebersetzung mit. „Die Leser werden,“ so sagt das angesehene Fachblatt, „ohne Zweifel bemerkt haben, dass die Verfasser der beiden Berichte für den Eisenbahnkongress sich besonders bemühen, die Frage zu beantworten, welche von den zwei allein in Betracht kommenden Beleuchtungsweisen (mit Fettgas und durch Elektrizität) die grössere Sicherheit gegen Feuersgefahr bietet. Wir haben schon öfter darauf hingewiesen, dass eine solche Fragestellung überhaupt keine Berechtigung hat, weil die Beleuchtung der Wagen mit Gas, praktisch gesprochen, vollkommen gefahrlos oder wenigstens ebenso gefahrlos ist, wie die elektrische Beleuchtung. Bei beiden liegt die Möglichkeit einer Explosion oder eines Brandes so fern, dass die Rücksicht darauf bei der Wahl der Beleuchtungsart gar keine Rolle spielt. Das Fettgas wird in Amerika seit 1866 angewandt, und heute laufen auf den amerikanischen Bahnen ungefähr 16 000 mit diesem Gas beleuchtete Wagen. Wir haben während dieser Zeit nur in einem einzigen Falle von der Zerstörung eines Wagens durch einen von der Gasbeleuchtung verursachten Brand gehört. Niemals ist ein verunglückter Zug durch diese Beleuchtung in Brand gesteckt worden. Man hat zwar einige Male dahingehende Behauptungen aufgestellt; bei genauerer Nachforschung hat sich aber immer ergeben, dass das Feuer durch andere Einflüsse verursacht war. Und in dem einzigen nachgewiesenen Falle lag die Sache so, dass aus einer undichten Stelle der unter starkem Druck stehenden Leitung Gas ausgeströmt war, das sich in einem abgeschlossenen Raume des Wagens angehäuft, mit Luft gemischt und an einem Streichholz oder einer offenen Flamme entzündet hatte. Wir entsinnen uns nicht, dass durch eine solche Explosion jemals ein Verlust an Menschenleben oder ein sonstiger grosser Schaden entstanden wäre. Schon seit Jahren werden übrigens die Leitungen so angelegt, dass unter Druck stehendes Gas nicht in die Innenräume der Wagen gelangt; Ausströmungen grösserer Mengen in solche Räume können daher nicht mehr vorkommen. Andererseits sind mehrfach Wagen von den elektrischen Leitungen aus in Brand gesetzt worden. Innerhalb der letzten zwei Jahre allein wurde eine ganze Anzahl von Triebwagen vollständig durch Feuer zerstört, dessen Ursache allein nicht Lichtstrom war, aber doch immerhin der elektrische Strom. Die Versicherungsgesellschaften können lange Listen von Schadenfeuern geben, die theils durch Elektrizität, theils durch Gasexplosionen entstanden sind. Es ist aber, wie gesagt, ganz überflüssig, näher darauf einzugehen, da wohl kein erfahrener Eisenbahnfachmann dieser Frage irgend eine nennenswerthe Bedeutung beimisst. Nur den weniger unterrichteten Reisenden kann sie vielleicht wichtig erscheinen.“

— **Ueber eine neue Bremse**, welche einen im Fahren begriffenen Zug durch Einwirkung von aussen auf die Westinghousebremse ohne jede Mitwirkung des Fahrpersonals zum Stehen bringt, berichteten wir in Nr. 1 S. 10 d. Ztg. nach der „Schweizer Eisenbahnzeitung“. In einer Zuschrift, die wir erhalten, wird besonderer Werth auf die Feststellung gelegt, dass der Grundgedanke, welcher der in Nr. 1 erwähnten Einrichtung von Steiner, Boltshauser und Graber unterliegt, nicht neu sei, dass vielmehr bereits anderweitig durch Einwirkung auf die Zugbremse von aussen der Versuch gemacht ist, den Zug zum Stehen zu bringen. Die französische Nordbahn besitze eine Vorrichtung, die das Haltesignal mit der Lokomotivpfeife schalte. Es wird erinnert an die von Bahnmeister Schütte vorgeschlagene Drahtschlinge, welche irgendwo am Gleis angebracht werden kann, um den Zug „abzufangen“. Ein französischer Ingeniör habe den Streckenhammer des Wärters so konstruirt, dass dieser Hammer neben der Schiene hineingestossen wird, ebenfalls um den Zug abzufangen. Endlich wird an verschiedene von Herrn Biermann in Breslau angegebene Einrichtungen erinnert, die indessen unseres Wissens bisher Anwendung nicht gefunden haben.

— **Brennmaterialienverbrauch der Stadt Berlin.** Die Gesammteinfuhr an Steinkohlen und Koks sowie Steinkohlenbriketts nach Berlin und seinen Vororten betrug im Jahre 1900 1 958 040 t (davon wurden auf dem Wasserwege 377 953 t eingeführt), und zwar stammten davon 1 155 032 (297 845) t aus Oberschlesien, 379 907 (377 953) t aus England, 236 285 (17 441) t aus Niederschlesien, 185 184 (27 787) t aus Westfalen und 1 442 t aus Sachsen. An Braunkohlen und Braunkohlenbriketts wurden im ganzen eingeführt 1 020 706 (4 539) t, und zwar aus Preussen und Sachsen zusammen 973 373 t, aus Böhmen 47 333 (1 890) t. Von den eingeführten Brennmaterialen wurden wieder ausgeführt an Steinkohlen usw. 164 760 t, an Braunkohlen usw. 8 959 t, so dass in Berlin verblieben 1 793 280 t Steinkohlen und 1 011 747 t Braunkohlen, während sich im Jahre 1899 der Eigenbezug der Stadt Berlin auf 1 706 702 t Steinkohlen usw. und 842 027 t Braunkohlen und Braunkohlenbriketts stellte. Der hiernach für die letzteren Brennstoffe sich ergebende Mehrverbrauch von 169 720 t (= 20 %) könnte auffallen, wenn er nicht in der Preissteigerung der Steinkohlen seine nur allzu nahe liegende Erklärung fände. Sehr bemerkenswerth ist auch, dass unter den zur Verwendung gekommenen ausländischen Braunkohlen sich 190 t amerikanische Kohlen befanden.

Bücherschau.

— **Deutsch - türkische Handelsbeziehungen.** Seit dem Berliner Vertrage unter besonderer Berücksichtigung der Handelswege. Von Dr. J. Krauss. Jena. Verlag von Gustav Fischer. 1901.

Bei der steigenden Bedeutung, die Deutschlands Aussenhandel für alle übrigen volkswirthschaftlichen Gebiete gewinnt, ist es von hohem Interesse, die Verhältnisse des Levantehandels aus einer von sachkundigster Seite gegebenen Darstellung kennen zu lernen. Der Verfasser weist nach, dass zu den Gestaden des östlichen Mittelmeeres für die Ausfuhr deutscher Waaren kein besserer und geeigneterer Weg besteht, als der über Hamburg, und so auffällig diese Thatsache auch gerade jetzt klingen mag, wo für die Donauschifffahrt und die Regelung der Durchfahrt durch das Eiserne Thor alles denkbare geschehen ist, so wird man sich doch durch die Ausführungen des Buches überzeugen lassen müssen. Selbstredend gilt dies nur für Massengüter, denn für hochwerthige Waaren wird dem Eisenbahntransport, der auf einem so viel kürzeren und schnelleren Wege arbeitet, stets sein gebührender Antheil an diesem Verkehre bleiben. Wir wünschen daher der deutschen Levantelinie, welche ihre Dampfer in den Dienst so aussichtsvoller und entwickelungsfähiger Handelsbeziehungen gestellt hat, auch ferner besten Erfolg und gutes Gedeihen, und können die Krauss'sche Flugschrift den betheiligten Handelskreisen als Führerin auf jenen für uns immer wichtiger werdenden Gebieten bestens empfehlen.

Berichtigung.

In unserem Aufsatz in Nr. 11 S. 164 über die **Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1896 bis 1898** ist zwar die Zeitschrift „Glückauf“ als die Quelle, aus der die Mittheilungen unmittelbar entnommen sind, angegeben, es ist indessen versehentlich unterblieben, anzuführen, dass die Zahlenangaben des „Glückauf“, wie diese Zeitschrift selbst anführt, zu ihrer Grundlage die statistischen Angaben des „Archiv für Eisenbahnwesen“ (Heft 6 Jahrg. 1900) haben, wie es in dem entsprechenden Aufsatze des Vorjahres (Nr. 21 S. 314) auch ausdrücklich angegeben war.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinskilometerzeiger.

Der Kilometerzeiger Nr. 111 a (norwegische Eisenbahnen) ist neu herausgegeben worden; ferner ist zum Kilometerzeiger Nr. 31 (königliche Eisenbahndirektion Altona) der Nachtrag I, zum Kilometerzeiger Nr. 54 (königlich württembergische Staatseisenbahnen) der Nachtrag V, zum Kilometerzeiger Nr. 75 (priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft) und Nr. 110 (dänische Eisenbahnen) je der Nachtrag VIII, endlich zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“ der Nachtrag II erschienen. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 111 a wird der im Juni 1896 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Neu herausgegeben ist das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 54 (königlich württembergische Staatseisenbahnen); ferner ist zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag VII erschienen. Das im August 1896 ausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 54 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 54 aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 455 vom 5. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 9. Februar d. J.).

Nr. 456 vom 5. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Als Abfertigungsstelle für den neuen Rheinhafen bei Strassburg wird am 1. März 1901 die Station

„Strassburg Rheinhafen"

eröffnet.

Für die neue Station gelten die gleichen Tarifentfernungen und Frachtsätze (einschliesslich der Ausnahmefrachtsätze) wie für Strassburg Centralbahnhof. Die Abfertigungsbefugniss ist bis auf weiteres auf Wagenladungen beschränkt, deren Bereitstellung auf den Gleisen des städtischen Hafengeländes oder den mit diesen verbundenen Anschlüssen erfolgt.

Strassburg, den 7. Februar 1901. (372)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

2. Güterverkehr.

Ostdeutsch-westdeutscher und Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.

Am 15. Februar 1901 wird der Nachtrag II zum Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr sowie der Nachtrag III zum Tarif für den Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr herausgegeben. Dieselben enthalten u. a. Entfernungen für die Stationen Isselburg-Anholt des Direktionsbezirks Essen und Urmersbach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, anderweite, theils ermässigte Entfernungen für die Stationen Trompet des Direktionsbezirks Cöln und Zerf des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, Eisenausnahmesätze für die Stationen Dahlhausen (Ruhr) und Isselburg-Anholt des Direktionsbezirks Essen und Engelskirchen des Direktionsbezirks Elberfeld sowie Berichtigungen einzelner Entfernungen. Ausserdem enthält der Nachtrag II zum Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr anderweite, theilweise ermässigte, theilweise auch um 1 km erhöhte Entfernungen für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg.

Soweit durch die Entfernungsänderungen im Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz sowie durch Berichtigung von Entfernungen Frachterhöhungen entstehen, werden dieselben erst vom 1. April 1901 ab gültig.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Elberfeld, den 7. Februar 1901. (373)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. März d. J. tritt im Tarifheft 1 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Holz des Spezialtarifs III) von Miröschau (Station der k. k. priv. böhmischen Kommerzialbahnen) nach Schwarza bei Rudolstadt (Thür.) in Höhe von 89 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 5. Februar 1901. (374)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland.
Theil II, Heft 1.

Am 1. April 1901 tritt zu dem vorbezeichneten Tarifheft 1 der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen über die Bahnhofsverhältnisse einzelner deutscher Verbandsstationen, Frachtsätze für neu in den Tarif aufgenommene Stationen, Ergänzungen und Berichtigungen der Ausnahmetarife, Aenderungen von Stationsnamen, Ergänzungen des Kilometerzeigers und Berichtigungen. An Stelle der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 12 b — (Schafwolle in 10 t-Ladungen) — und theilweise auch der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 24 — (frische Fische) — gelangen ermässigte Frachtsätze zur Einführung. An Stelle der bisherigen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 14 für raffinirtes Petroleum, Nr. 15 für Benzin, Nr. 16 A a für Porzellan in 5 t-Ladungen, Nr. 19 für Cement und Nr. 44 für Umzugsgut treten am 1. April 1901 zum Theil erhöhte Frachtsätze in Kraft. Neu eingeführt werden die Ausnahmetarife Nr. 41 für Nutzholz, Nr. 47 für frisches Obst als Eil- und Frachtgut und Nr. 68 für todtes Geflügel als Eilgut. Die Ausnahmetarife Nr. 20 für Marmor und Nr. 40 für Chamotteziegel etc. erfahren schliesslich noch eine Abänderung bezw. Erweiterung des Artikelverzeichnisses.

Nähere Auskunft über die einzelnen Tarifänderungen ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Der Nachtrag ist vom 15. März d. J. ab zum Preise von 35 ₰ bei den betheiligten Abfertigungsstellen und dem Auskunftsbüreau in Berlin zu beziehen.

Breslau, den 9. Februar 1901. (375)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Zu den Tarifen für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und Stationen der Prinz Heinrichbahn kommt und zwar zum Heft 2 der I. Nachtrag (Preis 10 ₰) und zum Heft 4 der II. Nachtrag (Preis 20 ₰) am 1. März 1901 zur Einführung. Dieselben enthalten neue Tarifentfernungen im Durchgang über die der Prinz Heinrichbahn gehörige Bahnstrecke von Luxemburg nach Petingen.

Strassburg, den 5. Februar 1901. (376)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-russischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif 7a für Getreide etc.

Mit Gültigkeit vom 19. März/1. April 1901 alten/neuen Stils treten folgende Tarifveränderungen ein:

1. Die Vorschrift A 3 d auf Seite 2 des Tarifes erhält folgende neue Fassung:

   „d) Zur Beförderung in loser Schüttung werden auf den russischen breitspurigen Eisenbahnen folgende Getreide- usw. Arten zugelassen: Roggen, Weizen, Spelz, Emmerweizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Mais, Erbsen, Fisolen, Bohnen, Linsen, Wicken, Tschina (Platterbsen), Malz, Kleie, Samenpresslinge und Sonnenblumensamen.

   Ferner werden zur Beförderung in Aermelsäcken des Ingenieur M. K. Okunjew auf den russischen Eisenbahnen gleicher Spurweite sämmtliche Getreidearten und Oelsaaten zugelassen.

   Dagegen sind von der Beförderung in loser Schüttung sowohl als auch von der Beförderung in Aermelsäcken alle solchen Wagenladungen ausgeschlossen, welche aus verschiedenen im Frachtbriefe getrennt aufgeführten Partien der obenangeführten Getreidearten, Hülsenfrüchte oder Sämereien bestehen."
2. Im Verkehr nach Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr. Kaibahnhof, Königsberg Pregelbahnhof der ostpreussischen Südbahn sowie dem Königsberger Lagerhause daselbst und Memel treten infolge anderweiter Berechnung die Frachtsätze für die Station Balaschow der russischen Südostbahnen ausser Kraft.
3. Für die Station Rjäsen-Oka Hafen der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn kommen anderweite erhöhte Frachtsätze zur Einführung.
4. Die Fracht für Getreide etc. von der Halbstation Pytalowo der St. Peters-

burg - Warschauer Eisenbahn wird nach den Entfernungen und Frachtsätzen der hintergelegenen Tarifstation Shogowo berechnet. Es treten daher die für Pytalowo durch den I. Nachtrag in den Tarif aufgenommenen Entfernungen und Frachtsätze ausser Kraft.

5. Im Verkehr nach Memel ermässigen sich die Pfennig- und Kopeken-Frachtsätze zu 100 kg für die Station Musalewka der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn.

Die neuen Frachtsätze für die Stationen Rjäsan=Oka Hafen und Musalewka sind von den betheiligten Güterabfertigungsstellen und der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 30. Januar 1901. (377)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-englischer Güterverkehr.

Am 1. April 1901 wird der Tarif für die Beförderung von Textilwaaren in Stückgutsendungen zwischen Stationen der preussischen sowie sächsischen Staatsbahnen und London über Vlissingen und Hoek van Holland vom 1. Oktober 1898 nebst den zu demselben erschienenen zwei Nachträgen aufgehoben.

Elberfeld, den 6. Februar 1901. (378)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher und rheinisch-westfälisch-süddeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. ab wird die Station Ueberruhr mit den für die Station Dahlhausen (Ruhr) Zeche Charlotte bestehenden Frachtsätzen in die Tarife für die vorgenannten Kohlenverkehre aufgenommen.

Essen, den 7. Februar 1901. (379)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil IV, Heft Nr. 2 vom 1. Februar 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1901 wird die Station Mitrovicz=Szávapart der k. ungarischen Staatseisenbahnen in Abschnitt A des Tarifes (Ausnahmetarif für Holz) mit den für Mitrovicz (Mitrovica) bestehenden Frachtsätzen einbezogen.

München, den 6. Februar 1901. (380)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr.
(Gruppe VI / VIII.)

Die durch den Tarifnachtrag IV zur Aufhebung gekommenen Ausnahmefrachtsätze für Steinschlag gelangen vom 15. Februar 1901 ab wieder zur Einführung. Die übrigen z. Zt. noch bestehenden Steinschlag - Ausnahmesätze werden vom gleichen Zeitpunkte ab aufgehoben.

Frankfurt a/M., den 5. Febr. 1901. (381)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch - Berlin - bayerischer Gütertarif.

Der Seehafen-Ausnahmetarif L für Bier nach Stettin ist mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. in den norddeutsch - bayerischen Seehafen-Ausnahmetarif, Klasse 8, einbezogen und wird im obenbezeichneten Gütertarif aufgehoben.

Die Sätze für München Rangirbahnhof (=Laim) und Nürnberg Rangirbahnhof, die in den neuen Tarif nicht übernommen sind, treten am 1. April d. J. ausser Kraft.

Berlin, den 6. Februar 1901. (382)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif III (Berlin - Stettin), Berlin - Stettin - nordwestdeutscher, -mitteldeutscher und -hessischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden die Stationen Niederfinow und Oderberg = Bralitz als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Stettin, im Januar 1901. (383)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost - mittel - südwestdeutscher Thierverkehr.

Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag II zum Thiertarif in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung der Kilometer- und Frachttabellen aus Anlass der Einbeziehung der Stationen
   Amsee, Argenau, Golzow, Inowrazlaw und Pakosch des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg,
   Neustadt a. d. Orla und Themar des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt,
   Bodenteich und Wittingen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg,
   Adelsheim Bad. B. und Osterburken der badischen Staatseisenbahnen,
   Adelsheim W. B. der württembergischen Staatseisenbahnen.
2. Ergänzung der Stations-Tariftabellen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Erfurt, den 6. Februar 1901. (384)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. gelangen im Verkehr zwischen Sitzendorf und den bayerischen Stationen Eisenstein, Ludwigsthal, Regen und Zwiesel ermässigte Frachtsätze für Holz des Spezialtarifs II bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief zur Einführung.

Ueber die Höhe der Sätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 7. Februar 1901. (385)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Futter- und Streumittel von sämmtlichen Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen, der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und der oldenburgischen Staatsbahnen und von Station Kempen BW nach den Provinzen Westpreussen, Posen, Pommern und Schlesien, ferner nach dem Regierungsbezirk Frankfurt a/Oder und den Kreisen Zauch - Belzig, Jüterbog-Luckenwalde, Beeskow-Storkow, Nieder- und Oberbarnim des Regierungsbezirks Potsdam, Jerichow I und II des Regierungsbezirks Magdeburg, Bitterfeld, Delitzsch, Torgau, Liebenwerda, Herzberg, Wittenberg des Regierungsbezirks Merseburg, Worbis des Regierungsbezirks Erfurt, Saarbrücken, Saarlouis und Merzig des Regierungsbezirks Trier werden in der Zeit vom 6. Februar bis einschliesslich den 30. Juni 1901 auf Grund eines ermässigten Ausnahmetarifs befördert.

Abzüge des Ausnahmetarifs sind durch die Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau (Berlin, Bahnhof Alexanderplatz) zu 5 ₰ für das Stück zu beziehen.

Berlin, den 6. Februar 1901. (386)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V.

Für die in Mattierzoll zur Umkartirung gelangenden Rüben des Spezialtarifs III im Verkehr von den Stationen der Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll nach der Staatsbahnstation Jerxheim, sowie für die übrigen unter Ziffer 4 des Rohstofftarifs (Ausnahmetarif 2) genannten Artikel im Verkehr von Jerxheim nach den Stationen der vorgenannten Kleinbahn kommen vom 16. Februar d. J. ab für Wagenladungen von mindestens 10000 kg sowohl auf der Staatsbahn als auch auf der Kleinbahn ermässigte Frachtsätze zur Berechnung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Staatsbahnstationen Jerxheim und Mattierzoll Auskunft.

Magdeburg, den 6. Februar 1901. (387)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der am 1. Oktober v. J. eingeführte Ausnahmetarif für Dynamobleche im Verkehr von Schwientochlowitz nach Basel (Reichsbahn und Bad. B.) aufgehoben und an dessen Stelle ein neuer Ausnahmetarif für Dynamobleche (Feinbleche zum Bau magnetelektrischer Kraftmaschinen) in Ladungen von mindestens 10 000 kg im Verkehr von Schwientochlowitz nach Alt=Münsterol Grenze und Basel (Reichsbahn und Bad. B.) zur Einführung gebracht.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. Februar 1901. (388)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2.

Die Ermittelung der Tarifentfernungen im Verkehre mit der bayerischen Station Gaimersheim geschieht vom 1. April d. J. ab durch Anstoss von 6 km an die Entfernungen für Ingolstadt Lokalbahnhof. Vom genannten Tage ab wird die Tarifentfernung Scharfenstein - Schweinfurt Stadt von 255 auf 355 km erhöht.

Dresden, am 11. Februar 1901. (389)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Am 1. März 1901 treten in Wirksamkeit:
a) Nachtrag II zum Tarife Theil IV, Heft 1 vom 1. Februar 1899 und

b) Nachtrag II zum Tarife Theil IV, Heft 2 vom 1. Juni 1899.

Diese Nachträge enthalten: Einbeziehung neuer Reexpeditionsstellen, neue und abgeänderte Frachtsätze für Holz, Aenderung von Stationsnamen usw.

Insoweit durch diese Nachträge — welche zum Preise von 30 Hellern (ad a) bezw. 20 Hellern (ad b) für das Stück bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zu beziehen sind — Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. März 1901 in Kraft.

Wien, am 8. Februar 1901. (390)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr.

Für kondensirte Milch treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg für den Frachtbrief und Wägen	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wägen
von Prag (B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.) . . .	93 ₰	85 ₰
„ Smichow K. K. St. B. . .	105 „	97 „
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Prag (B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.) . . .	88 ₰	80 ₰
„ Smichow K. K. St. B. . .	100 „	92 „
Nach Dresden-Elbkai		
von Prag (B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.) . . .	147 ₰	132 ₰
„ Smichow K. K. St. B. . .	159 „	144 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 8. Februar 1901. (391)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen-, Thier- und Gütertarif, Theile I.

Am 1. April 1901 werden

1. ein neuer deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, Abtheilung B, unter Aufhebung des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, Abtheilung B vom 1. Januar 1900 nebst Nachtrag I,
2. je ein Nachtrag I zu dem deutschen Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarif, Theil I, Thiertarif, Theil I, und Gütertarif, Theil I, Abtheilung A vom 1. Januar 1900

eingeführt.

Der neue Gütertarif, Theil I, Abtheilung B und die Nachträge zu den übrigen Theilen I enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen und der Anlage B zur Verkehrsordnung, der allgemeinen Tarifvorschriften für den Thier- und Güterverkehr, der Güterklassifikation, des Nebengebührentarifs und des Tarifs für die Ueberführung von Sonderzügen, Personen-, Kranken- und Gepäckwagen über Verbindungsbahnen. Hierdurch werden neben einzelnen Erhöhungen durchweg Vergünstigungen und Ermässigungen herbeigeführt. Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschrift unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden. Druckabzüge des neuen Tarifs und der Nachträge können vom 1. März d. J. ab von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbüreau der deutschen Reichs- und preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 9. Februar 1901. (392)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Durch die am 1. April d. J. erscheinende anderweite Zusammenstellung der Gebühren, welche für Ueberführung von Sonderzügen, sowie von einzelnen besonders gestellten Personen-, Kranken- und Gepäckwagen über die im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bestehenden Verbindungsbahnen berechnet werden (zusätzliche Bestimmungen zu § 10 des Vereins-Betriebsreglements), treten in den Gebührensätzen für Ueberführungen in Leipzig neben Ermässigungen auch Erhöhungen ein. Hierüber ertheilt die Verkehrskontrole I hier, Strehlnerstr. 1, Auskunft.

Dresden, am 9. Februar 1901. (393)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, zugleich namens der königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1901/1902 für die uns unterstellten Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift:

„Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien“

sind bis spätestens am 1. März cr., Vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Stelle einzureichen, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 75 ₰ bezogen werden können.

Damstadt, im Februar 1901. (394)

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft. Maschinentechnisches Büreau. Eichwald.

Die Lieferung nachstehender Oberbaumaterialien soll vergeben werden: **411 t Laschen, 112 000 Stück Hakenplatten, 245 150 Stück Unterlagsplatten, 20 000 Stück Spurplättchen, 8 t Hakennägel, 85 t Laschenschrauben, 620 t Schwellenschrauben, 2 000 Stück Stützknaggen, 130 000 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel.** Die Verdingungsunterlagen sind von unserer **Kanzlei, Bismarckplatz 1, hier,** bei welcher sie auch zur Einsicht aufliegen, gegen gebührenfreie Einsendung von **1,20** ℳ — in baar — zu beziehen. Angebote mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“** versehen und versiegelt, sind bis zum Eröffnungstage, am **27. Februar 1901, Vormittags 10 Uhr,** portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 26. März 1901.

Essen (Ruhr), den 8. Februar 1901. (395)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 50 000 kg Holzkohlen aus Buchenholz, 25 000 Stück Reiserbesen, 2 000 Stück Piassavabesen, 3 000 kg Bindfaden, 1 000 kg Hanf, 1 500 m Bremsleinen, 25 000 Stück Harzfackeln, 15 000 m Lampendochten, 60 000 Stück Lampencylindern, 4 000 kg Bleiplomben, 5 000 Dosen Putzkrem, 1 500 kg Schreibkreide, 4 000 l Spiritus, 2 000 kg Cylinderöl, 4 000 kg Dynamoöl und 2 000 kg Starrschmiere.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 4 des Verwaltungsgebäudes II, eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Marken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien“ versehene Angebote sind bis zum 22. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, an welchem Tage die Eröffnung der Angebote erfolgen wird, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 15. März d. J., Abends 6 Uhr. (396)

St. Johann-Saarbrücken, 7. Febr. 1901.

Königliche Eisenbahndirektion.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 200 000 Bahnschwellen und ca. 60 000 m Weichenschwellen aus Danziger Kiefernholz ausverdungen werden.

Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjörnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin:

am 25. Februar 1901, Nachmittags 2 Uhr,

im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Februar 1901. (397)

Der Bahnchef.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 15 ausgemusterten Lokomotiven

am Mittwoch, den 27. Februar 1901, Vormittags $10^1/_2$ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W, Schöneberger Ufer Nr. 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 7. Februar 1901. (398)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 14. | 16. Februar 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 5 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Kleinliche Angriffe.

In einem Theil der deutschen Tagespresse sind seit einigen Monaten wieder in mehr als gewöhnlichem Maasse geschäftige „Minirer" an der Arbeit, um zwischen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung und ihren verschiedenen deutschen Nachbarn den Keim der Zwietracht zu säen. „Calumniar' audacter, semper aliquid haeret" ist ja ein leider oft erprobtes Rezept, nach dem zu arbeiten gewissen Leuten immer Vergnügen macht. Nur auf solche unterirdische Strömungen kann man es zurückführen, wenn die abgeschmacktesten — Minister v. Thielen sagte im preussischen Landtag: „die blödsinnigsten" — Dinge erfunden werden, um den Glauben zu erwecken, als bestände trotz äusserer Friedensversicherungen zwischen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung und denjenigen insbesondere von Sachsen, Bayern und Baden ein gespanntes Verhältniss, als werde hier ein steter heimlicher Krieg geführt.

Besonders beliebt ist es, zu solchem Zwecke irgend welche angebliche Reibereien untergeordneter Organe zum Ausgangspunkt hämischer Bemerkungen über den bestehenden Eisenbahnkrieg zu nehmen. Wer mit der Praxis des Eisenbahndienstes Bescheid weiss, dem ist es auch nicht unbekannt, dass zwischen den untersten Dienststellen nicht nur verschiedener Verwaltungen, sondern selbst verschiedener Dienstzweige bei derselben Verwaltung häufig bis zu einem gewissen Grade ein kleiner Krieg herrscht. Auf den Uebergangsstationen, wo das Fahrpersonal der einen Verwaltung dem Stationsbeamten der anderen untergeordnet ist, wo Wagen- und Güterübergaben stattfinden, kann leicht eine gewisse Spannung zwischen den unteren Organen vorkommen. Aber gänzlich verfehlt wäre es, den Aeusserungen solch' kleinlichen Haders irgend welchen Werth beizumessen. Dennoch sind einige der von uns erwähnten Zeitungsnachrichten, wenn sie nicht völlig aus den Fingern gesogen sind, nur auf die in böser Absicht entstellte Wiedergabe solcher Kindereien zurückzuführen.

Andere Pressäusserungen wieder haben ihren Ursprung in völliger Unkenntniss der Dinge und in der Unfähigkeit, Eisenbahnfragen richtig zu beurtheilen. Hierher gehört die Behauptung, dass die Wegleitung der Güter im Verkehr von Schlesien nach dem Westen und Süden, welche durch ganz bestimmte Vereinbarungen der betheiligten Verwaltungen von Preussen und Sachsen festgelegt ist, lediglich einer Schikane Preussens entspringe. Auch die Führung einer Anzahl der zwischen Berlin und München laufenden Schnell- und D-Züge über Probstzella statt über Leipzig-Hof soll derselben unfreundlichen Gesinnung Preussens entstammen, während es auf der Hand liegt, dass hier bei dem Vorhandensein mehrerer Wege eine Theilung des grossen Verkehres zwischen Berlin und München, Tirol, Italien ohnehin erforderlich ist. Ein Weg, an dem nur zwei Verwaltungen betheiligt sind und der bei sehr geringem Unterschied der Länge (701,6 km über Probstzella gegen 654,8 km über Leipzig-Regensburg) die Möglichkeit gewährt, namentlich wegen des Wegfalls der zeitraubenden Umfahrung Leipzigs auf der Verbindungsbahn, das Ziel um eine volle Stunde früher zu erreichen, hat vor dem anderen solche Vorzüge, dass die Führung von drei Schnell- und D-Zügen über ihn gegenüber fünf des anderen Weges wahrlich bescheiden genug erscheint. Eben haben wieder sächsische Zeitungen die Meinung verbreitet, dass eine Maassregel der preussischen Staatsbahnverwaltung, wonach im Dezember 1899 der Magdeburger Bahnhof in Leipzig für alle aus Sachsen kommenden und durchgehenden Sendungen gesperrt war, gleichfalls nur unfreundlicher Gesinnung gegen Sachsen ihren Ursprung verdanke. Jetzt wird nun ein Schreiben der königlichen Eisenbahndirektion Halle veröffentlicht, in wel-

chem es heisst, die Maassregel sei unabweislich gewesen, um eine völlige Verstopfung der räumlich ziemlich beschränkten Leipziger Bahnhöfe und damit eine weitreichende Unterbindung des Verkehres hintanzuhalten, wie sie infolge des Bergarbeiterausstandes in Böhmen und des gleichzeitig erfolgten Schlusses der Elbschifffahrt zu befürchten stand. Die Maassnahme sei gleichmässig auf den Verkehr aus allen Richtungen angewendet worden, von einer verschiedenen Behandlung des aus Preussen und Sachsen kommenden Verkehres könne selbstverständlich keine Rede sein. Vielmehr sei im Einvernehmen mit der sächsischen Staatsbahn für jeden von Leipzig, Magdeburger Bahnhof, nach Richtung Sachsen abgelassenen Zug ein Gegenzug von Richtung Sachsen nach dem Magdeburger Bahnhof übernommen worden.

Wir erinnern ferner noch an die namentlich von der „Frankf. Ztg." gebrachten Alarmnachrichten über die Vergewaltigung, die Preussen durch Angliederung der Main-Neckarbahn an die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft auszuüben beabsichtige, während es für alle Kundigen längst klar ist, dass die eigenthümlich verwickelte und schwerfällige Gestaltung der Eigenthumsverhältnisse und dadurch auch der Verwaltung dieses Unternehmens längst bei den betheiligten Staaten den Wunsch einer Aenderung und Vereinfachung rege gemacht hat, auf welche bereits in Artikel 6 des Staatsvertrages zwischen Preussen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes hingewiesen, über die aber freilich eine Verständigung keineswegs leicht ist.

Mit besonderer Freude wurde in der von uns gekennzeichneten Presse auch verbreitet, die süddeutschen Staaten beabsichtigten, zur Abwehr gegen die angeblichen preussischen Vergewaltigungen eine besondere „süddeutsche Eisenbahngemeinschaft" ins Leben zu rufen, bis durch die Erklärungen der Regierungsvertreter in den süddeutschen Landtagen endgültig klargestellt wurde, dass es sich dabei nicht um einen Zusammenschluss nach Art der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft, sondern nur um Vereinbarungen über gemeinsame Grundlagen der Personentarifreform handeln könne.

Bei all' diesen Verdächtigungen und Machenschaften kehrt immer ein gemeinsamer Zug wieder: stets wird in ihnen die preussische Verwaltung als die angreifende hingestellt, sie vergewaltige, sie entziehe ihren Nachbarn, was ihnen zukomme, sie scheue nicht die kleinlichsten Mittel, um ihre Nachbarn zu schädigen und zu kränken. Wir haben von solchen sowohl in ihrer Absicht wie in ihrer Thorheit meist sehr durchsichtigen Angriffen bisher wenig Notiz genommen, weil ein Eingehen darauf vor einem eisenbahnkundigen Leserkreise sich kaum lohnt. Da aber immer und immer wieder die Hydra des Misstrauens, das auf diesem Wege gesäet werden soll, ihr Haupt erhebt, so ist doch vielleicht einmal ein kräftiges Wort auch an dieser Stelle am Platze, um nicht nur dem Bedauern, sondern auch dem Widerwillen Ausdruck zu geben, den solche trüben Angriffe schliesslich erwecken müssen.

Was kann denn die Absicht dieses Verfahrens sein? Man will auf solche Weise die öffentliche Meinung gegen Preussen aufwiegeln, schliesslich die Stimmung der Regierungen beeinflussen und auf allen Wegen der im deutschen Volke doch sehr stark vorhandenen Strömung entgegenarbeiten, welche nach einer weiteren Vereinheitlichung unserer Verkehrseinrichtungen strebt und diese durch engeren Anschluss der deutschen Staatsbahnverwaltungen aneinander zu erreichen hofft.

Den geschilderten Presstreibereien gegenüber berührt es höchst wohlthuend, wieder ein klares und bündiges Zeugniss für das Fortbestehen der auf engeren Zusammenschluss gerichteten Bestrebungen der deutschen Staatsbahnverwaltungen aus dem berufensten Munde zu hören. Erst vor kurzem (vergl. Nr. 10 S. 147 d. Ztg.) hat der neue württembergische Verkehrsminister, Freiherr v. Soden, die Versicherung abgegeben, einmal, dass von Preussen irgend ein Druck zum Eintritt in ein der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft ähnliches Verhältniss niemals irgendwie ausgeübt sei, dann aber, dass er seinerseits die Politik einer völligen Isolirung für undurchführbar halte und daher eine finanziell günstige Vereinbarung, wenn auch auf anderer Grundlage als der des preussisch-hessischen Vertrages, anstreben werde. Damit ist denn wieder ein Schritt weiter auf der Bahn zu einer möglichst ganz Deutschland umfassenden Eisenbahngemeinschaft geschehen und von höchst bedeutungsvoller Seite ausgesprochen, dass der Wunsch nach weiterer Vereinheitlichung unseres deutschen Eisenbahnwesens besteht, wenn auch über den zu betretenden Weg im einzelnen noch keine Klarheit herrscht.

Die „Deutsche volkswirthschaftliche Korrespondenz" richtet denn auch schon an den süddeutschen Herrn Minister die Mahnung, sich gegenwärtig zu halten, dass „der Zusammenschluss mit dem grössten Gebiete am wichtigsten ist, und dass dessen Vortheile in finanzieller und wirthschaftlicher Richtung um so grösser sein werden, je enger und vollständiger man sich zusammenschliesst".

Wir unterlassen es, diesen Gedanken in seiner jedenfalls schwierigen Umsetzung in die praktische Eisenbahnpolitik weiter auszuspinnen. „Leicht bei einander wohnen die Gedanken, doch hart im Raume stossen sich die Sachen" — wir begnügen uns für heute damit, gegenüber den eingangs erwähnten unerfreulichen Erscheinungen einer Politik der Verhetzung auf die grossen nationalen und wirthschaftlichen Gesichtspunkte hinzuweisen, die bei der vorhandenen Interessengemeinschaft auch im Eisenbahnwesen immer und immer wieder auf den Weg einer Verständigung über weitere Vereinheitlichungen hindrängen.

v. M.

Nochmals das Vorsignal vor dem Blockmast.

Nachdem die in den letzten Wochen stattgehabten Veröffentlichungen und Verhandlungen deutlich ergeben haben, dass sich die überwiegende Mehrzahl aller Betriebstechniker unbedingt für Anbringung der Vorsignale nicht nur vor den Einfahrtsignalen, sondern auch vor allen Blockmasten ausspricht, gestatte ich mir, im nachstehenden einen Fall anzuführen, der die unbedingte Nothwendigkeit der fraglichen Vorsignale noch mehr erhärten dürfte.

Ich schicke voraus, dass in meinem Bezirk jede Blockstation bereits mit Vorsignalen ausgerüstet ist und dass ich mich seit Jahren mit fast allen Lokomotivführern, die ich bei meinen häufigen Lokomotivfahrten antraf, über die Frage des Vorsignals unterhalten habe. Noch nie habe ich einen Lokomotivführer angetroffen, der sich gegen die Vorsignale ausgesprochen hätte oder der mir je zugegeben hätte, dass eine Verwechselung des Vorsignals, wenn es grün zeigt, mit dem Hauptsignal möglich sei. Ich bin auch der Ansicht, dass diese behauptete Möglichkeit wohl ausnahmslos bei Verhandlungen vor der Strafkammer zur Sprache gebracht sein wird, wenn der beschuldigte Beamte das fahrlässige Ueberfahren des Halt zeigenden Einfahrtsignals beschönigen wollte, denn das Licht der Vorsignale steht immer ungefähr in Augenhöhe des Führers, während es am kleinsten Einfahrtmast noch dreimal so hoch angebracht ist. Wohl habe ich aus den Unterhaltungen mit den

Führern früher die Anregung geschöpft, auch vor gut sichtbaren Blocksignalen und vor Ausfahrtsignalen grosser und wegen der Brücken wenig übersichtlicher Bahnhöfe, die von Schnellzügen durchfahren werden, Vorsignale einzuführen.

Ich war daher neugierig, wie sich die Vorsignale bei heftigem Schneetreiben mit dichtestem Flockenfall bewähren würden. Zu dem Zweck fuhr ich neulich bei solchem Wetter während der Dunkelheit auf der Lokomotive. Obwohl ich nun meine Strecke im Laufe der Jahre so genau kennen gelernt habe, dass ich den Standort jedes Signals unfehlbar weiss, muss ich gestehen, dass ich in jener Nacht trotz gespanntester Aufmerksamkeit die Hauptsignale erst auf so kurze Entfernung erkennen konnte, dass ein rechtzeitiges Anhalten des Zuges vor dem Hauptsignal ganz unmöglich gewesen wäre, wenn nicht jedes Vorsignal deutlich über die Stellung der Hauptsignale Auskunft gegeben hätte. Der dichte Schneefall hatte bei dem heftigen Wind nämlich bewirkt, dass der sich leicht zusammenballende Schnee die Signallichter am Hauptmast vollständig zudeckte, so dass die Lichtwirkung der Lampen gleich Null war. Dagegen waren die Vorsignale stets ganz hell zu sehen, weil die Bauart derselben veranlasst, dass an der sich auf und ab oder seitwärts bewegenden Scheibe kein Schnee haften bleibt. Ich kann wohl behaupten und die Lokomotivführer bestätigten mir das, dass gerade bei solchem Wetter das Vorhandensein der Vorsignale ganz allein die Betriebssicherheit gewährleistet. Es war ein Gefühl grosser Beruhigung, wenn man das Vorsignal erblickte und nun genau wusste, wie das Hauptsignal stehen würde. Dabei folgen in dem Bezirk, den zu verwalten ich die Ehre habe, die Block- oder Einfahrtsignale so dicht aufeinander, wie fast nirgends, aber eine Klage über Häufung der Signale ist mir nie zu Ohren gekommen.

Was die Stellung der Blocksignale anbetrifft, so erscheint es mir richtig, die Signale für beide Fahrtrichtungen nicht an einem gemeinsamen Mast anzubringen, sondern sie zu trennen, damit der Signalmast, wo es die Oertlichkeit irgendwie erlaubt, rechts steht. Es gibt ja viele gut übersichtliche Blockstationen, wo man bei klarem Wetter über die Stellung der Flügel nie im Zweifel sein wird, auch wenn der eine Mast für beide Fahrtrichtungen gilt, aber bei undurchsichtigem Wetter liegt doch die Gefahr des Ueberfahrens des Mastes vor, denn der Führer sieht das links stehende Signal dann entweder zu spät oder garnicht und der Heizer ist durch seine Dienstvorrichtungen so in Anspruch genommen, dass er während eines grossen Theiles der Fahrzeit nicht auf die Signale achten kann.

Vielleicht wäre es zweckmässig, zunächst die Vorsignale, natürlich rechts, vor solchen Blockstationen, die nur einen Mast haben, anzubringen.

Dass selbst bei zwei Signalmasten auf einer Blockstation die Betriebssicherheit gefährdet werden kann, lehrt folgendes:

Es gibt eine Blockstation, bei der aus örtlichen Gründen (die Blockstation liegt auf einer kurzen Waagerechten, während es links und rechts steil abwärts geht oder vielmehr ging) der eine Blockmast etwa 600 m hinter der Blockstation und das Vorsignal gerade bei der Bude aufgestellt sind, wogegen für die andere Richtung der Blockmast an der Bude steht. Ich bemerke noch, dass ebenfalls aus örtlichen Gründen beide Signalmaste links, die Vorsignale allerdings rechts aufgestellt sind. Hier kann nun der Fall eintreten, dass bei dichtem Nebel irgend ein kurzer Personenzug zwar an dem Blockthurm ordnungsmässig vorbeifährt, aber vor dem Hauptsignal durch irgend einen Zufall, sagen wir Schaden an der Bremsleitung, zum Halten kommt. Der Blockwärter hat den Schluss des Zuges gesehen, lauscht noch einige Zeit dem Zuge nach und schliesst aus dem Aufhören des Fahrgeräusches, dass er an dem Mast vorbeigefahren, also die Blockstrecke wieder frei sei. Er entblockt. Ein anderer schnellfahrender Zug folgt in Blockabstand (rund 2 km) und das Unglück ist geschehen. Hier hilft nur ein Nebelmann, d. h. ein Beamter, der bei solchem Wetter den Blockwärter unterstützt, indem er sich am Hauptsignal aufstellt und jedesmal Hornsignal zurückgibt, wenn der Zug am Blockmast vorschriftsmässig vorbeigefahren ist. So wird der Dienst daselbst tadellos gehandhabt und dasselbe Verfahren empfiehlt sich dringend für ähnliche Fälle.

Düsseldorf, Anfang Februar 1901.

Platt, Vorstand der Betriebsinspektion I.

Die Bahnhöfe Dresdens.

Man sieht der baldigen Fertigstellung des Personenbahnhofs „Dresden-Neustadt“ — so lautet die amtliche Bezeichnung dieser neuen Station — entgegen, und seine Eröffnung steht Mitte März dieses Jahres bevor. Mit der Uebergabe des Bahnhofs an den öffentlichen Verkehr hat ein denkwürdiger Abschnitt der sächsischen Eisenbahngeschichte sein Ende erreicht. Es ist nun der geeignete Zeitpunkt gekommen, einen Rückblick auf die in den letzten Jahren in Dresden entstandenen Eisenbahnneubauten zu werfen. Die Dresdner Bahnhofsbauten haben im Jahre 1891 begonnen. Es muss in erster Linie gebührend hervorgehoben werden, dass unsere Eisenbahnbautechniker sich der ihnen gestellten Aufgabe voll bewusst waren. Sie verstanden die ihnen damals bevorstehenden, sehr umfangreichen Arbeiten in einer Weise zu übersehen, dass sie von vornherein 10 Jahre für die Dauer der Bauten berechneten. Gern zollt man ihnen Anerkennung und Hochachtung. Mit freudiger Theilnahme beglückwünscht man sie zur Bewältigung der riesenhaften Aufgabe und zur Fertigstellung des grossartigen Meisterwerkes, welches von allen Menschen, Fremden wie Einheimischen, Fachmännern wie Laien, bewundert und angestaunt wird. Man wird sich noch erinnern, dass nach den für die Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe aufgestellten Plänen, welche im Anfange des Jahres 1890 die landständische Genehmigung erhielten, ein nahezu vollständiger Neubau der damals vorhandenen Bahnhöfe ins Auge gefasst wurde und dass folgende Punkte für die Entwurfsbearbeitung maassgebend waren: 1. Trennung der Güter- und Personenverkehrsanlagen und ihrer Einmündungslinien; 2. Beseitigung der Schienenkreuzungen der einzelnen Einmündungslinien untereinander; 3. Herstellung besonderer Anlagen für den Fern- und den Vorortverkehr; 4. Vereinigung der gesammten Rangirgeschäfte für die Güterzüge an einer Stelle und 5. Beseitigung der Schienenkreuzungen der Bahngleise mit städtischen Strassen. Man ist jetzt in der Lage, das Vollendete mit den damaligen Entwürfen zu vergleichen und muss eingestehen, dass Pläne und Ausführungen sich decken. Zuerst entstanden der Rangirbahnhof in Dresden-Friedrichstadt, der Ausbau der Strecke Dresden-Friedrichstadt-Naundorf und die Verbindungsbahnen zwischen der Leipzig-Dresdner und der Dresden-Elsterwerdaer Linie bei Naundorf und Zitschewig. Nach Inbetriebnahme dieser Anlagen wurden die sodann entbehrlich gewordenen Rangiranlagen auf dem Güterbahnhof Dresden-Altstadt beseitigt und die so gewonnene Fläche diente für den nun folgenden Bau des Abstellbahnhofes. Gleichzeitig erfolgte auch die Inangriffnahme des Werkstättenbahnhofes Dresden-Friedrichstadt, des Personenhauptbahnhofes in Dresden-Altstadt sowie des viergleisigen Ausbaus der Verbindungsbahn, die Herstellung des Bahnhofes Wettinerstrasse und die Erbauung der neuen Elb-

brücke. Hieran schlossen sich die Bauten in Dresden-Neustadt, und zwar erfolgte zuerst die Herstellung der neuen viergleisigen Verbindungsbahn Dresden-Pieschen, alsdann die Erbauung des Personenbahnhofes und zuletzt die des Güterbahnhofes daselbst.

Die Ueberleitung des Personen- und Gepäckverkehres vom alten Stationsgebäude zu Dresden-Friedrichstadt (dem früher sogenannten Berliner Bahnhof) nach dem neuen Personenbahnhofe erfolgte am 2. April 1894. Kurze Zeit darauf, am 1. Mai 1894, wurden die normalspurigen Anschlusskurven Naundorf-Coswig (zweigleisig), Kötzschenbroda-Weinböhla (eingleisig) und die Dresdner Verbindungsbahn zwischen Dresden-Neustadt und Dresden-Friedrichstadt (zweigleisig) für den öffentlichen Verkehr eröffnet und nach den Vorschriften für die Haupteisenbahnen Deutschlands betrieben. Dieser Umstand ermöglichte dann auch beim Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1894 die Umleitung der Schnell- und Personenzüge Dresden-Elsterwerda-Berlin von dem Weg über Cossebaude auf den über Kötzschenbroda und die Einlegung von Omnibuszügen auf der Strecke Dresden-Cossebaude-Coswig.

Die gesammte Anlage des Rangirbahnhofes in Dresden-Friedrichstadt einschliesslich aller Hochbauten wurde im Jahre 1894 vollendet und am 1. Mai genannten Jahres dem Betriebe übergeben. Dieser neu errichtete gemeinschaftliche Rangirbahnhof ist so zweckentsprechend angelegt, dass das Ausrangiren von sämmtlichen in Dresden endenden Güterzügen sich glatt abwickelt. Seine Bauart ist so eigenartig und musterhaft, dass es kein Wunder nimmt, wenn fremde Ingeniöre, Techniker und Fachmänner bei der Generaldirektion die Erlaubniss einholen, ihn besichtigen und studiren zu dürfen. Die Vorzüge seiner Gleisroste, Sortirungsgleise, Gruppengleise usw. sind bereits genügend gewürdigt worden. Es mag hier nur noch erwähnt werden, dass die Anlage dieses Bahnhofes nicht allein den gehegten Erwartungen entspricht, sondern sie übertrifft. Von diesem Rangirbahnhofe aus werden die wenig veränderten Ortsgüterbahnhöfe in Dresden-Altstadt, in Dresden-Neustadt und in Dresden-Friedrichstadt bedient.

Das majestätische Bauwerk an der Wienerstrasse Nr. 4, innerlich wie äusserlich ein Meisterwerk der modernen Architektur, war im Jahre 1895 so weit fertig, dass die königliche Generaldirektion mit ihren Hauptbüros, das jetzige Fahrdienstbüro (früher Transport-Oberinspektion) und die Linienkommission E, das Ingeniörhauptbüro, das Verkehrsbüro, die Hauptkasse und die Hauptbuchhalterei am 18. April in das neue Generaldirektionsgebäude übersiedeln konnten. Die an der Südseite des Personenhauptbahnhofes zu Dresden-Altstadt hergestellten einstweiligen Personenverkehrsanlagen wurden am 18. Juni 1895 in Verkehr genommen, gleichzeitig die anderen Verkehrsanlagen an der Nordseite geschlossen und demzufolge auch die dort zugelassen gewesenen Eilgutsendungen (Milch, Fische, Leichen, Pferde, Equipagen usw.) nach den neuen Eilgüteranlagen auf dem Abstellbahnhof verwiesen.

Die Eröffnung eines Theiles der neuen Station im Ostragehege zu Dresden, welcher mit Allerhöchster Genehmigung der Name „König Albert-Hafen" beigelegt wurde, fiel auf den 1. November 1895, die vollständige Eröffnung fand erst am 1. August 1896 statt. Diese Dienststelle dient, wie die anderen an den Dresdner Elbkais, im wesentlichen nur dem Elbeumschlagsgüterverkehr. Infolge des erforderlichen Abbruchs der Reparaturwerkstätten auf dem früheren Schlesischen Bahnhofe in Dresden-Neustadt und der Wagenreparaturanlage auf dem Güterbahnhofe in Dresden-Altstadt machte sich die Erbauung eines auch im Entwurf vorgesehenen Werkstättenbahnhofes in Dresden-Friedrichstadt nöthig. Am 2. Dezember 1895 übergab die Eisenbahnverwaltung diese Anstalt ihrem Zweck. Sie befindet sich neben dem Rangirbahnhof in Dresden-Friedrichstadt und steht mit diesem in direkter Schienenverbindung, so dass die auf den verschiedenen Linien zur Ausbesserung eingehenden Wagen leicht ausrangirt und auf die Werkstättengleise gestellt werden können. Kurze Zeit darauf, am 9. Dezember 1895, öffnete die neue Dienststelle Dresden-Hauptmarkthalle für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr ihre Thore.

Die Verwaltung des Abstell- und Güterbahnhofes sowie des Kohlenbahnhofes in Dresden-A. wurde von derjenigen des Personenhauptbahnhofes vom 1. Mai 1896 an getrennt und selbstständigen Bahnhofsinspektoren übertragen. Man vereinigte den Abstellbahnhof und Güterbahnhof zu einer Dienststelle, welche die Bezeichnung „Abstell- und Güterbahnhof in Dresden-A." erhielt. Dieser Bahnhof bildet die Ergänzung zum Hauptbahnhof. Er enthält die Anlagen für den Eilgut- und Bahnpostverkehr, die nöthigen Gleise zur Aufnahme der Personenwagen und der Parks der Personenzüge, die erforderlichen Heizhäuser und Kohlenverladevorrichtungen für die Personenzuglokomotiven und die Oelgasanstalt zur Erzeugung des für die Personenzugbeleuchtung nöthigen Gases; er ist in jeder Richtung praktisch gebaut.

Der Kohlenbahnhof Dresden-Altstadt, welcher nur einen räumlich gesonderten Theil des Güterbahnhofes in Dresden-A. bildet, ist von den Bahnhofsbauten nur durch die Herstellung einer neuen Verbindung mit der Elbzweigbahn berührt worden.

Der 1. Oktober 1897 ist der Tag der Uebergabe des Personenbahnhofes Dresden-Wettinerstrasse für den öffentlichen Verkehr. Die seiner Zeit im Entwurf geplante Haltestelle Wettinerstrasse, im Stil der Stadtbahnstation „Alexanderplatz" oder „Friedrichstrasse" in Berlin errichtet, ist so günstig gelegen, dass sich hier nach und nach ein ganz bedeutender Personenverkehr entwickelt hat.

Die Inbetriebnahme des gesammten Hauptbahnhofes Dresden-Altstadt für den Personen- und Gepäckverkehr fällt auf den 16. April 1898. Gleichzeitig wurde damals der Zugang zum Bahnhofe von der Bismarckstrasse geschlossen. Der Verkehr der Züge für den allen Anforderungen genügenden Bahnhof wurde folgendermaassen geregelt: 1. Die Ankunft und Abfahrt sämmtlicher Schnell-, Personen- und Vorortzüge der Richtungen Reichenbach i/V.-Chemnitz-Dresden und Dresden-Görlitz findet in der Mittelhalle (auf den Tiefgleisen) statt; 2. in der Südhalle (auf den Hochgleisen an der Bismarckstrasse) erfolgt die Ankunft sämmtlicher Schnell-, Personen- und Vorortzüge der Richtungen Leipzig-Riesa-Dresden, Leipzig-Döbeln-Meissen-Cölln-Kötzschenbroda und Berlin-Röderau/Elsterwerda-Kötzschenbroda-Dresden sowie Abfahrt sämmtlicher Schnell-, Personen- und Vorortzüge in der Richtung nach Pirna-Bodenbach (Tetschen); 3. in der Südhalle (auf den Hochgleisen an der Wienerstrasse) treffen sämmtliche Schnell-, Personen- und Vorortzüge aus der Richtung Bodenbach (Tetschen)-Pirna ein und fahren daselbst sämmtliche Schnell-, Personen- und Vorortzüge in der Richtung nach Leipzig und Berlin ab; 4. die Osthalle dient dem Verkehr der Vorortzüge Dresden-Cossebaude-Coswig bezw. Weinböhla-Elsterwerda. Dieser Hauptbahnhof, ein gewaltiger Kunstbau, ist eine wahre Zierde für Sachsens Hauptstadt, und trotz der verwickelten Anlage wirken alle Theile ausgezeichnet zusammen.

In der Nacht vom 30. April zum 1. Mai 1898, also mit dem Beginn der Sommerfahrplanperiode, wurde der damals noch unberührt gebliebene Schlesische Bahnhof in Dresden-Neustadt geschlossen und der diesem damals überwiesene Verkehr auf den inzwischen errichteten einstweiligen Bahnhof, der die Bezeichnung „Schlesischer Bahnhof" behielt, übergeleitet. Damit hatte auch die Zeit der Bahnhofsbauten für Dresden-Neustadt begonnen.

Die alte ehrwürdige Marienbrücke, die bis zur Zeit noch mit den vorhandenen zwei Bahngleisen den ganzen Verkehr bewältigt, geht mit der bevorstehenden Eröffnung der daneben stromabwärts gebauten, viergleisig angelegten neuen Eisenbahnbrücke in städtischen Besitz über und wird in ihrer ganzen Breite künftighin dem Strassenverkehr überlassen.

Die anfangs nur zweigleisige Verbindungsbahn von Dresden-Altstadt nach Dresden-Neustadt ist auf der ganzen Länge viergleisig ausgebaut und, mit Ausnahme der eben erwähnten neuen Eisenbahnbrücke, bereits seit langer Zeit im Betrieb. Die dem Stadtinnern zugekehrten Gleise dienen dem Personenzugverkehr

und die beiden Aussengleise werden ausser von den Güterzügen zum Theil auch von den Vorortzügen Dresden=Hauptbahnhof-Coswig bezw. Weinböhla befahren.

Der für die von Dresden=Neustadt ausgehenden Eisenbahnlinien nach Leipzig, Berlin und Görlitz gemeinschaftliche Personenbahnhof Dresden=Neustadt liegt etwa in der Bahnachse der Görlitz-Dresdner Linie auf den Gleisen des früheren Schlesischen Bahnhofs. Er ist nach der Art der Berliner Stadtbahnhöfe gebaut. Die Ebene des neuen Bahnhofs liegt etwa 6½ m über den ihn umgebenden und kreuzenden Strassen. Die den Verkehr störenden Schienenübergänge der Leipziger-, Grossenhainer- und der Lössnitzerstrasse sind durch Herstellung von Unterführungen beseitigt worden. Der Bahnhof ist lediglich Durchgangsstation und zwar für den Verkehr von Reichenbach i/V.-Dresden-Görlitz Bodenbach - Dresden - Leipzig bezw. Berlin über Röderau oder Elsterwerda. Die Züge der Linie Dresden-Elsterwerda-Berlin werden, wie bereits oben erwähnt, jetzt über Kötzschenbroda gefahren. Zu diesem Zweck ist bei Zitzschewig in der Lösnitz zwischen Coswig und Kötzschenbroda eine Verbindung zwischen der Leipzig - Dresdner und der Elsterwerda - Dresdner Linie hergestellt worden. Die Personenzüge der Leipziger und Berliner Linie werden vom Neustädter Bahnhof aus, wie der neue Bahnhof im Volksmunde genannt wird, durch eine in nordwestlicher Richtung abzweigende und in Pieschen in die Leipzig-Dresdner Linie wieder einmündende neue viergleisige Verbindungsbahn geleitet. Die Höhenlage dieser Bahn ist so gewählt, dass die Strassen des dort gelegenen Stadtviertels überbrückt sind. Die Bahnhofshauptgleise der Görlitzer Linie gehen etwa an der Unterführung des Bischofsweges in den alten Bahnkörper über. Eine Schienenkreuzung zwischen den Durchfahrtsgleisen der Leipzig-Berliner und der Görlitzer Linie ist auch hier durch Anlage einer Bahnüberführung vermieden worden.

Auf diesem neuen Bahnhofe befinden sich 10 Gleise und 4 Bahnsteige, die Gleise erhalten die Bezeichnung I bis X und die Bahnsteige die Buchstaben A, B, C, D. Die Gleise IX und X, auf welchen sich der Güterverkehr der Görlitzer Linie entwickelt, sind auf der dem Stadtinnern abgekehrten Seite des Personenbahnhofes um denselben herumgeführt. Die Gleise I und V sind Reservegleise und haben vorläufig für die Allgemeinheit kein besonderes Interesse. Die anderen an den Bahnsteigen gelegenen Gleise dienen lediglich nur dem Personenverkehr. Am Bahnsteig A, Gleis II, gehen künftighin die vom Hauptbahnhofe kommenden Vorortzüge nach Coswig-Meissen=Cölln ab, der Bahnsteig B führt nach Gleis IV zu den Fern- und Vorortzügen der Linie Görlitz-Dresden und nach der Lausitz. An demselben Bahnsteig befindet sich auch Gleis III, Abfahrtsort der Züge nach Leipzig und Berlin. Die von Leipzig und Berlin ankommenden Züge fahren in Gleis VI ein und halten am Bahnsteig C. Durch den Bahnsteig D gelangt man zu den Gleisen VII und VIII. Gleis VII ist für die Einfahrt der Vorortzüge in der Richtung von Meissen=Cölln und Coswig bestimmt, während auf Gleis VIII die Einfahrt von Fernzügen der Görlitzer und Lausitzer Linien und der Vorortzüge ab Arnsdorf i/Sa. erfolgt.

Nachdem am 4. Dezember v. J. der viergleisige Betrieb auf der Strecke Radebeul-Kötzschenbroda und am 10. auf der Strecke Coswig - Kötzschenbroda eröffnet worden ist, hat die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen den Betrieb innerhalb dieser 7,6 km langen Strecke so eingerichtet, dass die beiden äusseren Gleise nunmehr nur dem Vorortverkehr und die beiden inneren dem Fernverkehr dienen. Mit der Eröffnung des Personenbahnhofes wird auch die Einführung des viergleisigen Betriebes auf der ganzen Strecke Dresden=Neustadt-Coswig erfolgen.

In engem Zusammenhange mit dem neuen Personenbahnhofe in Dresden=Neustadt stehen die neue Eisenbahn-Elbbrücke und der Güterbahnhof in Dresden=Neustadt.

Die oben aufgeführten zehn Gleise des neuen Bahnhofes vereinigen sich etwa 460 m südlich kurz vor der Brücke zu vier Gleisen und gehen hier in die Verbindungsbahn über. Die neue Elbbrücke, welche die Fortsetzung des in Stein erbauten Viaduktes der Verbindungsbahn bildet, ruht auf fünf Pfeilern, überbrückt den Elbkai zu Dresden=Neustadt mit dem dazu gehörigen Hafen, den Elbstrom mit zwei mächtigen Bögen und den Elbkai in Dresden=Altstadt.

Für die Stadttheile rechts der Elbe ist auf der Fläche des alten Leipziger und einem Theile des alten Schlesischen Bahnhofes die Anlage eines neuen Güterbahnhofes ausgeführt worden. Die Höhenlage des Bahnhofes ist dieselbe geblieben. Die Verbindung mit den Bahnhöfen links der Elbe (Dresden=Altstadt und =Friedrichstadt) erfolgt durch eine, den vorderen Theil des Bahnhofes der Länge nach durchschneidende, zweigleisige Viaduktbahn, welche die Leipziger- und die Uferstrasse mittelst Brücken übersetzt und direkt am südlichen Theil des neuen Bahnhofes kurz vor der Elbbrücke in die Gütergleise der Verbindungsbahn einmündet. Mit der schlesischen Linie besteht ebenfalls eine zweigleisige, viaduktartig gebaute Kurvenverbindung, um von einem in Klotzsche angelegten Rangirbahnhof aus die für Dresden=Neustadt bestimmten Wagen der Görlitzer Güterzüge unmittelbar, d. h. ohne den Umweg über Dresden=Friedrichstadt zu machen, dem Güterbahnhofe Dresden=Neustadt zuführen zu können. Nach Norden bezw. Westen hin schliesst der aus drei Theilen (Güter-, Produkten- und Rangirbahnhof) bestehende Güterbahnhof mit der Vorstadt Pieschen ab. Zum Zwecke der Ueberführung der für Radebeul bestimmten Güterwagen ist eine Verbindung gebaut worden, welche nördlich von Pieschen von den Gleisen der Leipzig-Dresdner Linie überbrückt wird. Der nach dem Stadtinnern zu gelegene südliche Bahnhofstheil ist für die Schuppen und Laderampen ausgebaut, der nördliche, äussere Theil dagegen ist für die gegen früher bedeutend vermehrten Anlagen für den Freiladeverkehr eingerichtet worden.

Schliesslich ist noch des Elektrizitätswerkes in Dresden=Friedrichstadt, welches die Beleuchtung für die Anlagen liefert, zu gedenken.

Wenn auch der projektirte viergleisige Ausbau der Strecke Dresden-Pirna noch nicht beendet ist und die Zeit seiner Fertigstellung jetzt mit Bestimmtheit nicht angekündigt werden kann, so darf man mit der Eröffnung der Bahnhöfe in Dresden=Neustadt die Bahnhofsbauten in Dresden als vollendet betrachten. Dresden, welches schon eine ganze Reihe von Kunstdenkmälern aufweist, ist wiederum um eine Anzahl von eindrucksvollen Bauten bereichert worden, und spricht man von dem Zwinger, von der katholischen Hofkirche mit dem Schlosse und von weiteren Sehenswürdigkeiten, so wäre es Unrecht, seiner Bahnhöfe, von denen der Hauptbahnhof einer der schönsten der Welt ist, seiner Viadukte und des ideal erdachten und meisterhaft ausgeführten Rangirbahnhofes in Dresden=Friedrichstadt nicht zu gedenken. —y—

Durchsicht der russischen Getreidetarife.

In der Nr. 93 Jahrg. 1900 d. Ztg. haben wir ausführlich über den Gegenstand berichtet, so dass wir uns heute im grossen und ganzen auf jene Ausführungen beziehen können, wenn wir im nachstehenden an der Hand der Veröffentlichung der amtlichen „Handels- und Industriezeitung“ die Beschlüsse des Tarifkomitees mittheilen. Das Tarifkomitee ist bei Prüfung der eingehenden Vorarbeiten der Konferenz, die zur Beurtheilung der Nothwendigkeit etwa erforderlicher Aenderungen einberufen war, zur Ueberzeugung gelangt, dass hinreichender Grund zu einer durchgreifenden Abänderung des Getreidetarifes nicht vor-

liegt und dass der bestehende mit einigen unbedeutenden Verbesserungen somit in Kraft zu belassen sei. Die Beschlüsse des Tarifkomitees lassen sich folgendermaassen zusammenfassen:

1. Die heutigen Tarife für Getreide, Oelsaaten und Kleie sind unverändert zu lassen, nur mit dem Zusatz, dass der Tarif für Getreide nicht unter $^1/_{80}$ Kop. und für Oelsaaten nicht unter $^1/_{75}$ Kop. für 1 Pud und Werst sinken darf. Demnach werden sich die Tarife bis zu 2 700 Werst nicht ändern und nur bei weiteren Strecken tritt eine sehr unbedeutende Erhöhung ein.

2. Die jetzt geltende Tarifberechnung für Getreidefrachten aus Sibirien nach Russland ist bis und von Tscheljäbinsk beizubehalten, doch abzuändern bis und von Irkutsk für Frachten nach Transbaikalien. Ferner ist für Getreidefrachten aus Sibirien nach Archangelsk über Kotlas ein ermässigter Ausnahmetarif einzuführen, der Art, dass die Fracht nebst Nebengebühren bis London über Archangelsk sich um 3—4 Kop. billiger zu stellen hat, als in der Richtung über Petersburg. Die neuen Sätze gelten sowohl für den direkten Verkehr bis Archangelsk, als auch nur bis Kotlas. Im Zusammenhange hiermit wird mit Schluss der Navigation des Jahres 1901 für den Getreidetransport aus Sibirien der Tarif des jetzigen sogen. Kama-baltischen Verkehres aufgehoben.

3. Der Tarif für höhere Mehlsorten und jegliche Art Grütze soll im Binnenverkehre, zu dem auch der Transport zu den Häfen und Grenzstationen für den Ortsbedarf gerechnet wird, im Vergleich zum Tarif für Körnerfrüchte etwa um 10 % erhöht werden, wobei der Zuschlag aber nicht 2,8 Kop. für 1 Pud (= 16,38 kg) und 1 Werst (= 1 069 m) übersteigen soll. Der Ausfuhrtarif für Mehl bleibt unverändert.

4. Tarife für Getreide, das im Binnenverkehre einer Mühle zum Vermahlen zugeführt wird sowie Tarife für Getreide, das im Binnenverkehre zur Aufspeicherung angenommen wird, desgleichen ermässigte Saisontarife werden nicht aufgestellt.

5. Die neuen Tarife treten mit dem 1./14. April d. J. in Kraft, ausgenommen der ermässigte Tarif für sibirisches Getreide nach Kotlas, der am 1./14. Januar d. J. zur Einführung gelangt.

Hiernach ist im Bau der Tarife nichts ausserordentliches geändert worden, es sei denn, dass man die Erhöhung für Mehl hierher zählen will.

Es ist aber auch durchaus zu billigen, dass in dieser Beziehung konservative Grundsätze leitend sind. Die seit dem Jahre 1893 verflossene Zeit, als die erste Durchsicht der Getreidetarife erfolgte, hat gelehrt, wie segensreich ein solches Festhalten an bestehenden Tarifen ist, namentlich in einem Lande wie Russland, dessen Bevölkerung vorherrschend Körnerfrüchte baut. Jede auch nur geringfügige Aenderung macht sich hier besonders empfindlich bemerkbar, weil den Ausgleich, namentlich wenn es sich um Erhöhung der Tarife handelt, der wirthschaftlich schwächere Theil in der Regel tragen muss, d. h. im vorliegenden Falle der Ackerbauer. Deshalb ist es für die ruhige Entwickelung des grossen russischen Produktionsgebietes von grossem Segen gewesen, dass das Finanzministerium in der Getreidetariffrage so konservativ gewesen ist. Wie empfindlich übrigens weite Interessentenkreise der Tariferstellung gegenüber sind, hat man in Russland in den letzten Wochen beobachten können. Die amtlichen Mittheilungen über die Beschlüsse des Tarifkomitees waren kaum bekannt geworden, so wurde schon eifrig darüber gestritten, weshalb es nothwendig geworden ist, für die Getreidesendungen der Richtung nach Archangelsk eine gewisse Bevorzugung vor den Richtungen nach den baltischen Häfen zu geben (Punkt 2 der amtlichen Mittheilung), und ebenso wurden Befürchtungen laut, dass die höheren Sätze für Mehl den kleineren Müllereibetrieben schaden könnten.

Der Meinungsaustausch war so lebhaft, dass das amtliche Blatt sich zu einer Erklärung veranlasst sah, die im wesentlichen folgenden Inhalt hat. Es wird daselbst erklärt, „dass das Getreide durch die Maassregel nicht in London verbilligt werden soll, sondern einzig und allein deshalb, um durch die Ablenkung des sibirischen Getreides in der Richtung auf Archangelsk den Einfluss dieses Getreides auf die baltischen Häfen und rückwärts auf die inneren Märkte abzuschwächen. Auf der sibirischen Eisenbahn wurden an Getreide befördert: 1897 gegen 15 000 000 Pud, 1898 über 20 000 000 Pud und 1899 19 600 000 Pud. Von dieser Menge wurden ins Ausland befördert im ersten Jahre: 11 700 000 Pud, im zweiten: 9 300 000 Pud und im dritten: 4 500 000 Pud. Welchen Einfluss Sibirien auszuüben in der Lage sein wird, muss noch abgewartet werden, aber schon der Umstand, dass die ganze Masse der Uebersiedler sich dort fast ausschliesslich nur mit Ackerbau beschäftigen kann, flösst die Befürchtung ein, dass das sibirische Getreide auf die Landwirthschaft der inneren Guvernements stark drücken könnte. Diese Befürchtung führte bereits dazu, den Tarif für den Transport von Getreide aus Sibirien nach den inneren Märkten zu erhöhen, was erreicht wurde durch die Unterbrechung der Differentiale in Tscheljäbinsk. Dies zwingt aber ausser den baltischen Häfen einen anderen Ausgang für Sibirien zu suchen. Es ist bekannt, dass die Eisenbahn von Perm nach Kotlas hauptsächlich zu dem Zweck gebaut wurde, um für das sibirische Getreide ein Ausgangsthor auf die ausländischen Märkte über Archangelsk zu schaffen. Der leitende Gedanke hierbei ist der, dass in diesem Fall das sibirische Getreide von gar keinem Einfluss auf die Binnenmärkte, der Einfluss auf die ausländischen Märkte aber sehr beschränkt sein werde. Da nun aber dieser Weg erstens noch neu und nicht organisirt und zweitens weniger bequem ist, als der alte Weg über die baltischen Häfen, so ist es nothwendig, den Versendern einen Anreiz zur Benutzung desselben zu geben. Obschon der sibirische Ausfuhrhändler mit seinem Getreide auf dem Londoner Markt um einige Kopeken billiger auftreten kann, als die anderen Konkurrenten, wird er dabei dennoch zu dem derzeitigen Marktpreise verkaufen und als Gegenleistung für grössere Unbequemlichkeiten beim Bezug des Getreides über Archangelsk einen, um wenige Kopeken höheren Gewinn machen.

Anlangend die geringe Tariferhöhung auf die besseren Mehlsorten wird mitgetheilt, dass auf der Konferenz des Jahres 1900 die Angriffe auf die der Müllerei gewährte Ermässigung aufs neue laut wurden; aufs neue wurde auf den Schaden hingewiesen, den die grossen Mühlen der Landwirthschaft zufügen, und wurde vorgeschlagen, den Tarif für Mehl zu erhöhen. Bei der Abstimmung waren 16 Landwirthe für die Erhöhung und 10 dagegen. Das Tarifkomitee fand, dass das Müllereiwesen während des Zeitraumes von sieben Jahren jedenfalls die ihm zugestandene Vergünstigung hinreichend ausgenutzt hatte, und es hielt es für möglich, diese hinfort nicht mehr beizubehalten und dem Wunsch der Landwirthe auf Einführung eines erhöhten Tarifs für Mehl zu entsprechen. Hierbei ist eine sehr bescheidene Erhöhung beantragt worden: 2,8 Kop. für 1 Pud als Höchstbetrag, der ausserdem nur eine rein theoretische Bedeutung hat, da Mehl nicht auf so bedeutenden Entfernungen (mehr als 2 000 Werst) verführt wird. Im Durchschnitt macht die Erhöhung 1 bis $1^1/_2$ Kop. für 1 Pud aus; wenn man nun diese Zahl und den Unterschied im Preise für Korn und die höchsten Mehlsorten neben einander stellt, so ist diese Erhöhung der Frachtzahlung durchaus nicht erheblich, relativ aber (im Vergleich zur Frachtzahlung für Korn) gewährt sie eine gewisse Bevorzugung den Mühlen, die am Ort des Konsums arbeiten, d. i. den nicht sehr grossen Mühlen. Die Erhöhung des Tarifs für Mehl erhöht somit die Chancen der grossen Mühlen nicht, sondern vermindert sie eher.“

Soweit die Erklärung des amtlichen Organs.

Auffallend ist bei der diesmaligen Bestätigung der Tarife für Getreide und Mehl, dass kein Zeitpunkt festgesetzt worden ist, wenigstens bisher, auf wie lange Zeit sie unverändert bestehen bleiben sollen, was seit 1893 jedes Mal geschah und der gesammten Produktion sowie dem Handel eine grosse Sicherheit gab.

Der Etat der Reichsbahnen

kam in den Reichstagssitzungen vom 11. und 12. d. Mts. zur Verhandlung. Zunächst berichtete der Abg. Möller (Duisburg) über die Verhandlungen der Kommission. Von sozialdemokratischer Seite wurde in der üblichen Weise gegen die Fiskalität, die Plusmacherei, die Ueberbürdung der Beamten bei der Staatsbahnverwaltung und wie die beliebten Schlagworte sonst heissen mögen, losgezogen. Der zur freisinnigen Vereinigung gehörige Abg. Riff (Strassburg) legte an der Hand des sich von Jahr zu Jahr steigernden Betriebsüberschusses der Reichseisenbahnen dar, dass Verkehr und Wohlstand in den Reichslanden in stetem Fortschritt begriffen seien. Er meinte, die jetzt mit mindestens 5 % erzielte Rente sei zu hoch, zumal durch sie auch die ungeheueren Summen verzinst würden, welche die Reichseisenbahnverwaltung im strategischen Interesse zum Bau habe verwenden müssen. Er folgerte hieraus, dass das höchste Gesetz der Verwaltung sei, einen möglichst hohen Gewinn dem Reichsfiskus zuzuführen. Infolge dessen würden weder die Personen- noch die Gütertarife ermässigt, obgleich die Reichsver-

fassung als Aufgabe des Reichs auch die Herabsetzung der Tarife ausdrücklich betone. Trotz alledem habe man gegen die Zeit von 1873/74 erhöhte Tarifsätze. Die Einnahme betrage jährlich 93 Millionen; das Gesammtbudget der Reichseisenbahnen übertreffe das Gesammtbudget der Reichslande um 20 Millionen. In Eisenbahnangelegenheiten aber habe die Landesverwaltung auch nicht ein Wort mitzureden. Dem formellen Recht möge dieser Zustand entsprechen, der Billigkeit entspreche er keineswegs. Der Schwerpunkt der Centralverwaltung der Reichseisenbahnen müsse nach Strassburg gelegt werden. Redner geht dann auf die besonderen Wünsche und Ansprüche der Stadt Strassburg, insbesondere auf die Frage der Uebergänge in Schienenhöhe, ausführlich ein und bemängelt, dass trotz des unhaltbaren Zustandes der gegenwärtigen Bahnverkehrsanlagen keine Abhilfe erfolge, weil von der Stadt ein zu hoher Beitrag zu den Kosten von der Verwaltung verlangt werde.

Der natl. Abg. Schlumberger (Mülhausen) zollte zwar der Reichseisenbahnverwaltung in Bezug auf ihre Fürsorge für Beamte und Arbeiter warme Anerkennung, erklärte aber, dass man seit 25 Jahren vergeblich auf eine Reform der Personen- und Gütertarife warte und begründete dann den von ihm und anderen eingebrachten Antrag des Inhalts, dass im Interesse einer schnelleren, den wirthschaftlichen Verhältnissen des Landes entsprechenden Vervollständigung des Eisenbahnnetzes von Elsass-Lothringen ein Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen thunlichst bald in den Reichslanden eingeführt und der Reichseisenbahnverwaltung zur Pflicht gemacht werde, Anschlüsse an bestehende Reichseisenbahnen sowie Ueber- und Unterführungen möglichst zu erleichtern.

Alsdann ergriff der Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichsbahnen, Staatsminister v. Thielen, das Wort zu eingehenden Ausführungen, aus denen wir folgendes hervorheben. Er sprach zunächst dem Abg. Schlumberger den Dank dafür aus, dass dieser, selbst einer der grössten Arbeitgeber, der von jeher ein Muster eines auf das Wohlergeben und die Zufriedenheit seiner Arbeiter bedachten Fabrikherrn gewesen ist, hier offen anerkannt habe, dass auch die Reichseisenbahnverwaltung ihre Arbeiter und Beamten so besoldet, wie es der verständige Fabrikant und Gewerbsmann nicht besser machen könne, und dass auch im übrigen die Reichseisenbahnverwaltung ihre Arbeiter und Beamten musterhaft behandele. Ein derartiges Zeugniss aus einem derartigen Munde sei ein Trost gegenüber all' den unberechtigten Angriffen, die von anderer Seite nicht blos gegen die Reichseisenbahnverwaltung, sondern überall, wo der Staat als Betriebsunternehmer auftritt, geschleudert werden.

Der Minister wandte sich sodann zu der Tarifreform- oder vielmehr Tarifermässigungsfrage. Auch heute könne er in der Personentariffrage irgend einen erheblichen Fortschritt nicht melden, weder in den Verhandlungen, die die süddeutschen Eisenbahnverwaltungen unter sich gepflogen haben, noch auch nach der Richtung, dass nun zwischen Süddeutschland und Norddeutschland irgend ein Weg gefunden worden sei bis zur Gegenwart, der eine Vereinheitlichung der Tarife, soweit wie dies überhaupt möglich, in Aussicht stellen würde. Die Schwierigkeiten beruhten bekanntlich auf der Verschiedenartigkeit der Formen, in denen der Personenverkehr im Süden und im Norden sich bewegt, und insbesondere sei es die in Norddeutschland eingeführte IV. Wagenklasse, welche von Norddeutschland nicht aufgegeben werden könne, dagegen in Süddeutschland keinen Beifall finde, die eine Vereinigung der Personentarife zu einem einheitlichen System ausserordentlich erschwere. Auch bestehe in sehr weiten Kreisen, nicht blos der Regierungen, sondern auch der Landesvertretungen, ein Zweifel darüber, ob es wirthschaftlich und finanziell richtig ist, die Reform der Tarife mit einer Verbilligung der Personentarife zu beginnen, denn an der Reform im Sinne der Vereinfachung und Vereinheitlichung habe eigentlich niemand ein grosses Interesse ausser den Bahnverwaltungen selbst. Der Einzelne habe aber im grossen und ganzen, wenn nicht geradezu unvernünftige Einrichtungen bestehen, eigentlich nur ein Interesse daran, dass er billig fährt.

Der Minister führte dann den Nachweis, dass der durchschnittliche Personentarifsatz Preussens der billigste in ganz Deutschland sei. Er betrage im Jahre 1899 für das Personenkilometer 2,65 ₰, auf den Reichseisenbahnen 3 ₰, auf den bayerischen Eisenbahnen 3,20 ₰, in dem für den Personenverkehr wegen der Dichtigkeit der Bevölkerung sehr günstig gelegenen sächsischen Staatseisenbahnnetz 2,87 ₰, Württemberg 2,80 ₰, badische Eisenbahnen — trotz Kilometerhefte — 3,13 ₰ und in der Gesammtheit aller deutschen Eisenbahnen 2,75 ₰. Diese Billigkeit beruhe wesentlich auf der immer mehr steigenden Benutzung der IV. Wagenklasse, die ja von einem der Herren Vorredner als „menschenunwürdig“ bezeichnet sei, die aber, wenn wir sie abschaffen wollten, jedenfalls eine ausserordentliche Missstimmung im ganzen Lande erregen würde. „Denn von Menschenunwürdigkeit kann namentlich, nachdem die Wagen IV. Klasse mit Bänken versehen worden sind, gar keine Rede sein. Auf kurze Entfernungen sind gerade die Wagen IV. Klasse besonders geeignet, dem Arbeiter, dem Bauersmann, der auf den Markt geht, oder kleinen Geschäftsleuten usw. besondere Vortheile zu bieten dadurch, dass sie all' ihr Handwerkszeug, ihre Marktwaaren und was sie sonst mit sich führen, in dem Wagen unterbringen können. Wenn wir sie in Norddeutschland noch nicht hätten, müssten wir sie im allgemeinwirthschaftlichen Interesse schleunig einführen.“

Der Minister ging dann auf die Aeusserung des Abg. Riff über die aus strategischem Interesse erfolgte Erbauung eines grossen Theiles der Bahnen in Elsass-Lothringen ein: „Ich möchte wirklich die Preisfrage aufstellen, ob in Elsass-Lothringen eine Bahn genannt werden könnte, die das Land heute missen möchte, ob eine Bahn als solche bezeichnet werden könnte, die nur strategische Interessen berücksichtigt; ich glaube, diese Preisaufgabe könnte man mit einem ziemlich hohen Preis ausstatten, ohne in Gefahr zu gerathen, sein Vermögen zu schädigen. Der Herr Abg. Riff hat dann ferner als Grund angeführt, dass das Land zu den Bahnen auch sehr nennenswerthe Beiträge geleistet habe und schon aus diesem Grunde berechtigt erscheine, das Land auch an den Revenüen theilnehmen zu lassen. M. H., es ist nirgendwo ein Land so billig zu seinen Verkehrsmitteln gekommen wie Elsass-Lothringen. Was aus Landesmitteln zugesteuert worden ist, beträgt im ganzen 8,6 % desjenigen, was das Reich gegeben hat; also wenn wir wirklich dieses Revenüenexempel aufmachen wollten, so würde für das Land wahrscheinlich sehr wenig herauskommen.“

Der Minister widerlegte dann die Forderung, dass die Centralverwaltung der Bahnen nicht in Berlin, sondern in Strassburg liegen müsse. Dann bedürfe man bei der Verschiedenartigkeit der Interessen dreier Centralverwaltungen: in Strassburg, in Metz und in Colmar oder Mülhausen. Das Land Elsass-Lothringen habe in Bezug auf die Entwickelung seiner Verkehrsverhältnisse jedenfalls sehr glücklich abgeschnitten, viel glücklicher, als das in manchen anderen Theilen unseres grossen Vaterlandes der Fall sei. Dass die Rente der elsass-lothringischen Bahnen so hoch sei, erkläre sich aus ihrem ungewöhnlich grossen Massenverkehr in Kohlen von der Saar, Erz und Eisen aus Lothringen und Luxemburg, den Baden und Württemberg nicht entfernt in dem Maasse hätten.

Weiter ging der Minister auf die Beschwerde ein, dass das Reichsland selbst bei der Verwaltung der Bahnen nicht genügend mitzusprechen habe. Er könne sich berufen auf seine Erfahrungen als Minister der öffentlichen Arbeiten in Preussen und könne versichern, dass die Interessenten in den Reichslanden in einer so ausgiebigen Weise gehört werden, wie das manchmal mit der schleunigen Erledigung dieser Angelegenheit nicht recht verträglich sei. „Wir würden längst schon in Mülhausen, Colmar, Strassburg und Metz und an verschiedenen anderen Orten mit den Eisenbahnumbauten in voller Ausführung oder fertig sein, wenn zufällig diese Orte in einer preussischen Provinz lägen. Dahingegen ist die wirklich grosse Rücksichtnahme auf alle Wünsche, die uns in Elsass-Lothringen entgegengetragen werden, nicht nur hier von Seiten der Herren Abgeordneten, sondern auch aus den Städten und Landgemeinden heraus hervorzuheben. Wir haben das auch für unsere Pflicht gehalten, immer wieder über diese Wünsche und Bedenken mit den Interessenten zu verhandeln, denn auch ich bin der Ueberzeugung, dass es eine ganz unleidliche Bürokratie wäre, wenn die Eisenbahnverwaltung von dem Glauben beherrscht würde, sie verstände und wüsste das alles besser. Sie muss ihre Kraft daraus entnehmen, dass sie in fortwährender Berührung mit den Interessenten, mit der Kommunal-, Provinzial- und Landesregierung bleibt. Wir haben ja in Preussen eine ganze Reihe von Eisenbahnen, die durch andere Bundesstaaten durchgehen — ich will als Beispiel die thüringischen Staaten erwähnen —, wir verständigen uns in allen Fragen durchaus freundschaftlich, und wenn hier noch einmal die alte Mythe und Legende wieder aufgewärmt ist von dem Streit zwischen Sachsen und Preussen, so kann ich nur mich auf das beziehen, was ich im preussischen Landtage schon gesagt habe. Es zeugt — ich will mich parlamentarisch ausdrücken — für eine grosse Naivetät im Glauben, wenn jemand noch irgendwie auf derartige Zeitungsartikel einen Werth legt, nachdem von den zuständigen Stellen und von rechts und links ausgeführt worden ist, dass das alles durchaus aus der freien Luft gegriffen ist.“

Ueber das vom Abg. Schlumberger getadelte Zuweitgehen in der Reparatur der Betriebsmittel äusserte sich der Minister dahin, dass der Abgeordnete sich im Irrthum befinde, wenn er aus dem von ihm herbeigezogenen statistischen Material den Beweis bringen wolle, man verlängerte jetzt künstlich die Lebensdauer der Lokomotiven und Wagen, weil man das Dreifache mit dem Material leiste; das sei ein Trugschluss, denn man habe jetzt viel leistungsfähigeres Material als früher. „Unsere Lokomotiven ziehen mehr, sie sind stärker gebaut, sie können länger laufen, ohne Reparaturen zu beanspruchen, und wir nutzen die Lokomotiven besser aus, weil wir von dem System, jeder Lokomotive ein besonderes Personal zu geben,

schon seit Jahren abgekommen sind, und die Lokomotiven im Feuer mehrfach mit neuem Personal besetzen. Das thun wir aus der Erkenntniss, dass eine künstliche Verlängerung der Lebensdauer des Betriebsmaterials aus ökonomischen Gründen und aus Sicherheitsgründen nicht zweckmässig, vielmehr es vorzuziehen ist, dass man das, was eine Lokomotive überhaupt in Summa leisten kann, viel besser zusammendrängt auf einen kurzen Zeitraum und sie dann als altes Eisen verbraucht, als durch fortgesetzte Reparaturen die Lebensdauer verlängert. Was für Lokomotiven gilt, das gilt auch für die Wagen. Die Wagen werden jetzt auch viel stärker gebaut, als es früher der Fall war, namentlich als das früher in den Reichslanden der Fall war. Die Reichslande haben ihren Betrieb mit ausserordentlich schwachem und leichtem Material angetreten; man glaubte damals, mit sehr geringem Eigengewicht ökonomisch gut zu verfahren; die Erfahrung lehrte aber das Gegentheil. Diese leichten Wagen waren die richtigen Drückeberger in den Werkstätten: kaum waren sie heraus, so mussten sie wieder hinein, deshalb war ein grösserer Reparaturstand und infolge dessen auch ein grösserer Wagenbestand nöthig, als bei dem jetzigen hand- und taktfesten Material."

Der Minister ging dann auf den Antrag wegen Erlass eines Kleinbahngesetzes ein. Auch er halte es für zweckmässig und wünschenswerth, in Elsass-Lothringen ähnlich vorzugehen wie in Preussen. Stets stünde er mit dem Herrn Statthalter in Verbindung darüber, welche Bahnen in Elsass-Lothringen auszuführen seien und in welcher Rangordnung. Aber in Elsass-Lothringen gehe es wie anderwärts: man könne wohl ein allgemeines Programm aufstellen: die und die Bahnen möchte ich ausgeführt haben; aber dann kämen die Fragen: in welcher Rangordnung? Da seien sofort die grössten Bedenken, und so würde es auch in Elsass-Lothringen sein, da Elsass und Lothringen sehr verschiedene Auffassungen über das zunächst nöthige haben, und ganz mit Recht. Die zweite Schwierigkeit sei die: wie sieht es mit den Kosten aus? „Auch hier habe ich schon aus der Rede des Herrn Schlumberger die Andeutung gehört, dass nun nicht etwa das Land Elsass-Lothringen die Kosten bezahlen soll; nein, das Reich soll die Kosten tragen, und ich glaube, m. H., auch dieser Punkt, obwohl er im Reichsschatzamt bezw. beim Herrn Reichskanzler behandelt werden müsste, würde doch noch einige Schwierigkeiten im Gefolge haben." Dem Vorwurf, dass in diesem Jahre nur 6 km neue Bahnen gebaut würden, begegnete der Minister durch den Hinweis, dass noch etwa 50 Millionen zu verbauen seien an neuen Bahnen, und dass Umbauten von grossen Bahnhöfen Summen in Anspruch nehmen, die doch einigermaassen berücksichtigt werden müssen. Ausgaben von 29 Millionen für Metz, 19 für den Rangirbahnhof in Strassburg, 9 Millionen für die Verlegung der Bahn nach Kehl, also zusammen für Strassburg 28 Millionen, ferner für Mülhausen 6 Millionen, Colmar 4 900 000, alles Ausführungen, die ungefähr in ein und dieselbe Zeit fallen, stünden bevor, und so werde es doch einigermaassen begreiflich, dass man mit dem Bau der neuen Bahnen etwas zurückhaltend sein müsse.

Der Minister schloss mit dem dringenden Wunsche, dass es der gemeinsamen Arbeit von Reichseisenbahnverwaltung, Landesregierung und Interessenten gelingen möge, die Verkehrsentwickelung von Elsass-Lothringen, diesen beiden gesegneten Ländern, nach Möglichkeit zu heben und zu stärken.

Der Abg. Gamp (Reichspartei) begann mit dem Ausdruck seiner Ueberzeugung, dass die preussische Eisenbahnverwaltung wohl die bestverwaltete sei, die es gäbe. Er ging dann auf eine Reihe der angeregten Fragen ein und frug u. a., ob die Herren aus den Reichslanden das Baukapital von 600 Millionen für die Reichsbahnen zahlen und dafür deren Verwaltung übernehmen wollten, was der Abg. Schlumberger durch Kopfschütteln verneinte.

Am zweiten Verhandlungstag kamen zunächst einige Fragen mehr örtlicher Natur aus dem Bezirk der Reichsbahnen zur Sprache. Wir erwähnen nur, dass Minister v. Thielen erklärte, dass in den Aufenthaltsräumen der Fahrbeamten für angemessenen Lesestoff gesorgt werden solle, damit die Leute nicht genöthigt seien, sich mit ödem Kartenspiel die Zeit zu vertreiben. Dem Wunsche nach Ausdehnung der bestehenden Sonntagsfahrkarten, die dem Städter es ermöglichen sollen, am Sonntag Land- und Waldluft zu schöpfen, auf die Fahrt vom Lande in die Stadt widersprach der Minister. Die Einführung der IV. Klasse auf den Reichsbahnen erklärte er z. Zt. für unzulässig, da dadurch in die Verhandlungen mit Süddeutschland über die Personentarifreform geradezu ein Keil getrieben würde. Die Unterstellung, als könnten bei der Rangordnung in der Ausführung von Bahnen jemals Wahlrücksichten maassgebend sein, wies er mit aller Entschiedenheit zurück. Der natl. hessische Abg. Graf Oriola brachte das Offenbacher Unglück und die D-Wagen wieder zur Sprache. In Bezug auf sie könne man sagen: „Was dem einen sien' Uhl ist, ist dem andern sien' Nachtigall." Der D-Wagen sei die Nachtigall des Herrn v. Thielen. Die Klagen über diese Wagen erneuerte auch der natl. Abg. Prinz Schönaich-Carolath, der im Frühjahr im Herrenhause, wie er sagte, „prophetisch" auf die Gefahren dieser Wagen bei einem Brande hingewiesen habe. Dies gab dem Minister v. Thielen erneut Veranlassung, seine im preussischen Abgeordnetenhause ausführlich entwickelten Ansichten über das Offenbacher Unglück und die D-Wagen nochmals vorzutragen. Wir dürfen uns unter Hinweis auf die Wiedergabe der damaligen Rede des Herrn Ministers in Nr. 7 S. 99ff. d. Ztg. hier auf einige interessante Einzelheiten aus der jetzigen Rede beschränken. Sie begann mit einem Vergleich zwischen dem Heidelberger und dem Offenbacher Unglück: „Das letztere würde sehr viel grösser geworden sein, viel mehr Opfer gefordert haben, wenn nicht D-Wagen in dem Zuge gewesen wären. Es ist vor dem Offenbacher Unglück ein ähnliches Unglück in Heidelberg passirt. Dort sind gerade so wie auf der Blockstation zwischen Offenbach und Mühlheim zwei Züge aufeinander gefahren, einer von hinten auf den anderen; in Heidelberg sind neun Personen getödtet und 176 verwundet — da waren keine D-Wagen, aber allerdings die Wagen weit dichter besetzt —, in Offenbach 13 verbrannt, einer erheblich verwundet — ein Knöchelbruch —; die übrigen Passagiere sind heil oder wenigstens nur mit kleinen Beulen und Wunden denselben Abend nach ihrer Heimath gefahren."

Der Minister setzte dann die Vorzüge der D-Wagen eingehend auseinander, die in allen Kulturländern jetzt angenommen würden. Zur Ausstellung nach Paris sei alle Welt in D-Wagen gefahren. Natürlich seien auch diese verbesserungsfähig in mancher Richtung, z. B. durch Vergrösserung der Fenster, Erleichterung der Möglichkeit, sein Gepäck aus den Fenstern herauszugeben und bei Unglücksfällen durch diese hinauszukommen. In den demnächst beginnenden Verhandlungen im Reichseisenbahnamt werde man auch die Frage erörtern, ob in die D-Wagen Thüren einzuschneiden sind für gewöhnlichen Gebrauch oder Noththüren, oder sonstige Einrichtungen, oder ob wir auch, wie in den amerikanischen Wagen, zwei gekreuzte Aexte in die Abtheile hängen sollen, und andere derartige Fragen.

Bei der Erörterung der Beleuchtungsfrage äusserte der Herr Minister, die Elektrizität werde sich nach seiner persönlichen Auffassung unzweifelhaft auf die Dauer die Herrschaft erringen, auch in Bezug auf die Beleuchtung der Wagen, aber heutzutage könne sie diese Herrschaft noch nicht beanspruchen, denn sie habe noch kein System der elektrischen Beleuchtung dargeboten, das im grossen Maassstab anwendbar und zweckmässig wäre. Ueberall, auch in England und Amerika, sei man noch in einem gewissen Versuchsstadium. Der Minister erkenne aber die Verpflichtung der Verwaltung an, mit Versuchen in dieser Richtung fortzufahren. — Auch über die Reinlichkeit in den D-Wagen, insbesondere in den Waschräumen, äusserte er sich und stellte verbesserte Einrichtungen in Aussicht. — Ferner die Frage der thunlichsten Erweiterung des Ganges in den D-Wagen, überhaupt Einrichtungen, die nach Möglichkeit das Zusammendrängen der Reisenden mit ihrem Gepäck in den Gängen verhindern, auch eine schärfere Aufsicht darüber, dass in den Wagen, wo nicht geraucht werden darf, die Reisenden in den Gängen nicht rauchen, und dass der Küchenwagen mit seinen Gerüchen besser abgeschlossen wird, sollten in der mehrerwähnten Konferenz erörtert werden.

Nach einigen unerheblichen weiteren Aeusserungen aus dem Reichstag wurde der eingangs erwähnte Antrag Schlumberger sowie die Resolutionen der Budgetkommission auf Herabsetzung des Gepäcktarifes der Reichsbahnen und auf Anstellung von Ermittelungen über die Ausfälle, welche bei Ermässigung des Tarifsatzes für die beurlaubten Militärpersonen auf 1 ₰ für das Kilometer entstehen würden, angenommen und die Ausgaben für die Centralverwaltung bewilligt.

Ueber einige Petitionen zu den persönlichen Ausgaben ging man zur Tagesordnung über.

Zu lebhafter Erörterung gab der von uns in Nr. 8 S. 118 d. Ztg. berichtete Antrag der Budgetkommission, bei der Position für Beschaffung von Betriebsmaterialien (Kohlen) 500 000 ℳ. abzusetzen, Anlass. Der Minister erklärte die gewünschte Beschaffung der Kohlen auf dem billigeren Wasserwege für nicht angängig. „Die Frachtberechnungen ergeben, dass nicht eine Verbilligung, sondern eine Vertheuerung der Kohlen durch diese Art des Bezuges eintreten würde. „Es ist ja richtig, dass der Preis von 15 ℳ, der für Saarkohle eingesetzt ist, ein verhältnissmässig sehr hoher ist. Die Abschlüsse, die ich mit dem Syndikat an der Ruhr für das nächste Betriebsjahr gemacht habe, lauten auf 11.10 ℳ.; allein wenn ich dieselben Kohlen nach Elsass-Lothringen beziehen will, und selbst wenn ich dann nur die Preise annehme, die man gewöhnlich sich selbst anrechnet, die Selbstkosten, mit 17 %, so kommen wir doch immer auf einen höheren Satz und bringen eine schlechtere Kohle. Denn die Schiffskohle ist nie eine frische, sondern meistentheils eine Mischkohle. (Hört, hört! rechts.) Wer in der Lage ist, sich seine Kohle direkt mit dem Wagen zu beziehen, frisch aus der Grube gefördert, bekommt jedenfalls ein besseres Produkt, als wenn

man es mit dem Schiff bezieht. (Hört, hört! rechts.) Dahingegen, um dem Herrn Abg. Gamp gleich zu antworten (Heiterkeit), hat der Bezug zu Schiff oder auf dem Kanal oder den natürlichen Wasserstrassen den grossen Vorzug, dass meist die Transportkosten erheblich billiger sind, und dass man eben eine Kohlensorte auf den Schiffen herstellen kann, wie sie der Konsument gebraucht. Der grosse Konsument, der nicht darauf angewiesen ist, wie die Eisenbahnverwaltung, Kohlen aus bestimmten Gruben zu beziehen, thut viel besser; er kauft nicht die Kohlen aus einer Grube, sondern er mischt sie aus mehreren Gruben. Darin besteht neben den in der Regel geringeren Transportkosten der Vortheil des Schiffsbezuges.“

Der Minister bezeichnete schliesslich als den grössten „Kohlenbaron“ für Elsass-Lothringen den preussischen Fiskus; diesem, das könne man überzeugt sein, werde man nicht mehr zahlen als man müsse, man sei aber auf die Preise angewiesen, die dieser auch von anderen erreiche. Abg. Graf Kanitz benutzte die Aeusserung über den Wasserbezug zu einem Hinweis auf die Kanalvorlage. Der Minister folgte ihm auf dieses Gebiet nicht, sondern setzte nochmals die Nothwendigkeit auseinander, sich bezüglich des Kohlenbezuges durch Vertrag mit dem Bergfiskus rechtzeitig zu decken; man setze die Verwaltung nur in Verlegenheit, da eine Preisermässigung im Laufe des Jahres doch keineswegs sicher sei. Trotzdem wurde, nachdem noch einige Redner auf die sinkende Preisbewegung hingewiesen, der Antrag der Budgetkommission auf Streichung der 500 000 ℳ. zum Beschluss erhoben, im übrigen der gesammte ordentliche Etat der Reichsbahnen bewilligt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der ausseretatsmässige Dispositionsfonds der preussischen Staatsbahnen.** In den preuss. Etats der letzten Jahre erscheinen regelmässig besondere Kapitel, welche einen ausseretatsmässigen Dispositionsfonds zur Vermehrung der Betriebsmittel sowie zur Erweiterung der Bahnanlagen und zu Grunderwerbungen behufs Vorbereitung derartiger Erweiterungen im Falle eines durch Verkehrssteigerung hervorgerufenen, nicht vorherzusehenden Bedürfnisses der Staatsbahnen betreffen. Früher war dieser Dispositionsfonds bis zur Höhe von 50 000 000 ℳ. festgesetzt, in letzter Zeit ist er auf 30 000 000 ℳ. beschränkt. Für das Etatsjahr 1899 betrug er noch 50 000 000 ℳ. Im laufenden Etatsjahr 1900 ist er in der Weise verwendet, dass 25 000 000 ℳ. zur Vermehrung der Betriebsmittel der Staatsbahnen und 11 400 000 ℳ. für Grunderwerbungen bereit gestellt sind. Für die 25 000 000 ℳ. sind 103 Lokomotiven, 66 Personenwagen und 6 469 Güterwagen angeschafft, von den Grunderwerbskosten entfallen 4 800 000 auf den Eisenbahndirektionsbezirk Köln, 3 400 000 auf Elberfeld, 500 000 auf Erfurt, 1 000 000 auf Essen a/Rhr., ebensoviel auf Frankfurt a/M., 700 000 auf Münster i/W. und 100 000 ℳ. auf St. Johann-Saarbrücken. Der Rest der 50 000 000 bis auf den kleinen Betrag von 9 000 ℳ., der zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen ist, ist für die Erweiterung von Bahnhöfen, Herstellung von Entlastungsbahnen, von zweiten, dritten und vierten Gleisen usw. verwendet worden. In dieser Ausgabengattung hat u. a. die Erweiterung des Bahnhofs Coblenz (M.-G.) 1 200 000, die Herstellung von Entlastungsbahnen bei Düsseldorf 1 000 000, die Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Gelsenkirchen-Wanne 1 600 000, die Erweiterung des Bahnhofs Stassfurt 750 000, die Verlegung des Ortsgüterbahnhofs zu Neunkirchen 1 400 000, die Erweiterung des Bahnhofs Brebach 1 300 000 ℳ. gekostet. Die Dringlichkeit all' dieser Beschaffungen und Bauausführungen ergab sich aus der andauernden, den Anschlag erheblich überschreitenden Verkehrssteigerung, so dass die Uebernahme der Kosten auf den ausseretatsmässigen Dispositionsfonds seiner Zweckbestimmung entsprechend erfolgen konnte.

— **Aufbrauch von Frachtbriefformularen älterer Art.** Durch Bekanntmachung vom 1. November 1899 wurde bestimmt, dass die in den Anlagen C und D der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 vorgeschriebenen Frachtbriefformulare auch nach Einführung der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 noch bis zum 31. Dezember 1900 einschliesslich verwendet werden dürften. Da noch jetzt grössere Bestände von den alten Formularen vorhanden sind, so hat das Reichseisenbahnamt die Frist für deren Aufbrauch bis zum 31. Dezember 1901 einschliesslich erstreckt.

— In Bezug auf die **Aborte in den D-Zügen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem Erlass an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen folgende Anordnung getroffen: In jedem D-Zug soll bei einem in der Mitte des Zuges einzustellenden mit 2 Aborten versehenen Wagen I./II. Klasse der eine — grössere — die Aufschrift: „Abort für Frauen“, der andere — neben dem Dienstraum belegene — die Aufschrift: „Abort für Männer“ erhalten. Steht der Speisewagen in der Mitte des Zuges und reicht die Anzahl der mit 2 Aborten versehenen Wagen aus, so ist in jeder Zughälfte ein Wagen mit derartig bezeichneten Aborten einzustellen. Führt der D-Zug die III. Wagenklasse, so ist ferner auch ein mit 2 Aborten versehener Wagen III. Klasse in gleicher Weise zu bezeichnen. Das Zugpersonal hat die richtige Benutzung der bezeichneten Aborte zu überwachen, auch sind die Dienstfrauen anzuweisen, weibliche Reisende im gegebenen Falle auf das Vorhandensein von gesonderten Aborten aufmerksam zu machen. Die nicht bezeichneten Aborte sind wie bisher der allgemeinen Benutzung zugänglich zu halten.

— **Prüfung der Lauffähigkeit der als Frachtgut aufgegebenen Eisenbahnfahrzeuge.** Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 bestimmt in § 50 B 4, dass Eisenbahnfahrzeuge, sofern sie auf eigenen Rädern laufen und als Frachtgut befördert werden sollen, sich in lauffähigem Zustande befinden müssen. Hierzu gibt der deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Theil I Abtheilung A, gültig vom 1. Januar 1900, unter IV. 1 die Zusatzbestimmung: „Eisenbahnfahrzeuge dürfen auf weniger Achsen, als ihre Bauart bedingt, nicht laufen und werden zur Beförderung auf eigenen Rädern nur zugelassen, wenn sie von einer Eisenbahn hinsichtlich ihrer Lauffähigkeit geprüft sind, darüber einen Prüfungsvermerk tragen oder mit einer hierauf bezüglichen Bescheinigung versehen sind.“

Zur einheitlichen Regelung des Verfahrens hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten nun Bestimmungen getroffen, aus denen hervorzuheben ist, dass die Untersuchungen der zur Aufgabe gelangenden Fahrzeuge mit möglichster Beschleunigung unter Beachtung der in § 14 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, gegebenen Vorschriften über die Beschaffenheit der Wagen zur Zeit ihres Uebergangs auf fremde Bahnen auszuführen sind. Von der Anschrift eines Prüfungsvermerkes an die Fahrzeuge ist abzusehen. Sofern Bedenken gegen die Lauffähigkeit nicht vorliegen, ist eine Bescheinigung mit vorgeschriebenem Wortlaut auszustellen. Zur Beschleunigung der Abfertigung sind, sofern nicht besondere Bedenken vorliegen, die von den Beamten ausgestellten Bescheinigungen den Absendern unmittelbar zu übergeben. Die hier gegebenen Vorschriften erstrecken sich nicht auf Wagen deutscher Eisenbahnverwaltungen, die nach § 17 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen oder § 18 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands durch einen zuständigen Beamten mit dem Untersuchungsvermerk versehen sind.

— **Winterschutzkleider für Güterbodenarbeiter.** Nach einer Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten findet sich nichts dagegen zu erinnern, dass auch für die von Unternehmern beschäftigten oder an Arbeitergenossenschaften als Akkord- oder Hilfsarbeiter betheiligten Güterbodenarbeiter unter denselben Voraussetzungen, wie für die übrigen Güterbodenarbeiter ohne Ueberschreitung der im Etat ausgeworfenen bezüglichen Mittel Winterschutzkleider auf Kosten der Verwaltung beschafft und vorgehalten werden. (Vergl. unsere Mittheilung hierüber in Nr. 89 S. 1347 Jahrg. 1900 d. Ztg.)

— **Beschaffung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen für die preussischen Staatsbahnen.** Es sind 584 Personenwagen und 202 Gepäckwagen für bestehende Bahnen, ferner 244 Personen- und Gepäckwagen für die im Jahre 1901 neu zu eröffnenden Bahnlinien sowie ausserdem 8 030 Güterwagen in Bestellung gegeben. Unter den Personenwagen befinden sich insbesondere 87 zweiachsige Durchgangswagen II./III. Klasse, 311 zweiachsige Durchgangswagen IV. Klasse, 186 Durchgangswagen III. Klasse, 85 dreiachsige Abtheilwagen IV. Klasse. Unter den Güterwagen sind die grosse Mehrzahl offene, theils gewöhnliche (2 000), theils Kohlen- und Kokswagen (3 300). An gewöhnlichen bedeckten Güterwagen sind 2 000 Stück bestellt, die übrige Zahl vertheilt sich auf verschiedene Arten von Güterwagen, unter denen namentlich Plattformwagen hervortreten. Durch Ministerialerlass

ist auch über die Vertheilung aller dieser Wagen auf die einzelnen Direktionsbezirke Bestimmung getroffen. Von den Güterwagen erhalten Breslau 1 833, Bromberg 863, Köln 1 304, Essen 2 311, Hannover 820, Magdeburg 560, die übrigen Bezirke nur verhältnissmässig kleine Mengen.

— **Die Kleinbahnfrage in der Generalversammlung der Steuer- und Wirthschaftsreformer.** In dieser Versammlung, welche am 12. und 13. d. Mts. unter dem Vorsitz des Landesdirektors Freiherrn v. Manteuffel in Berlin tagte, stand auch die Kleinbahnangelegenheit auf der Tagesordnung und zwar in Gestalt folgender Frage: „Können die Kleinbahnen bezw. nicht staatlichen Nebenbahnen die ihnen ursprünglich überwiesenen Aufgaben erfüllen bei der Stellung, welche ihnen gegenüber zur Zeit staatlicherseits bezüglich der Tarife, der Anschlüsse usw. eingenommen wird?“ Der Vorsitzende begründete den folgenden Antrag:

Die XXVI. Generalversammlung der Vereinigung der Steuer- und Wirthschaftsreformer erklärt:

„A. 1. Die bisher geübte Auslegung der Handhabung der §§ 1, 2 des Kleinbahngesetzes seitens der Behörden der Staatseisenbahnverwaltung ist eine zu enge und hindert deshalb eine gedeihliche Entwickelung der Kleinbahnen als gesetzlich anerkannter öffentlicher Verkehrsmittel. Insbesondere sind die seitens der Eisenbahnverwaltung bei Genehmigung von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen auferlegten Beschränkungen oft geeignet, die wirthschaftliche Entwickelung der berührten Landestheile zu hemmen und eine ausreichende Rentabilität der Kleinbahnen unmöglich zu machen.

2. Im Rahmen der heute bestehenden Gesetze erscheint es zulässig und für die wirthschaftliche Entwickelung der auf die Kleinbahnen angewiesenen Landestheile nothwendig, dass bei der Zulassung von Kleinbahnen seitens der Staatseisenbahnverwaltung erleichterte Grundsätze zur Anwendung gelangen, welche die Entwickelung der Kleinbahnen weniger beschränken als bisher und etwaige dadurch verursachte Frachtausfälle der Staatsbahnen durch die grösseren Einnahmen der letzteren aus dem Gesammtverkehr der Kleinbahnen für kompensirt ansehen.

3. Die seitens der Staatseisenbahnverwaltung bisher geübte grundsätzliche Versagung des direkten Tarifverkehres zwischen den Staats- und Kleinbahnen und der Auflassung eines Theiles der Abfertigungsgebühr verhindert viele Kleinbahnen, die Frachtgüter ihres Verkehrsgebietes auf den Markt und zum Absatz zu bringen und schädigt damit die wirthschaftliche Entwickelung des betroffenen Landestheiles und die Rentabilität der Kleinbahnen.

4. Es wird deshalb in Uebereinstimmung mit den preussischen Landwirthschaftskammern als dringend erforderlich bezeichnet, die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in tarifarischer Hinsicht als Nebeneisenbahnen zu behandeln und ihnen demgemäss auf ihren Antrag direkte Tarife oder Umkartirungstarife mit Auflassung eines Theiles der Abfertigungsgebühr zuzustehen.

B. Es wird erwartet, dass bezüglich der Neben- und Kleinbahnen der vom Minister der öffentlichen Arbeiten in der Kommission des Herrenhauses am 26. März 1900 ausgesprochene Grundsatz: ein Umfahren der Güter solle nicht mehr als 20 % der Fahrlänge betragen, auch von den ihm unterstellten Behörden zur Anwendung gebracht werde.“

Der Antrag wurde nach kurzer Erörterung, in welcher der Antragsteller auf die von den Provinzen für das Kleinbahnwesen gebrachten Opfer hinwies, angenommen.

— **Kohlenförderung und Wagenmangel.** Von sehr geschätzter Seite erhält die „Köln. Ztg.“ folgende Zuschrift: In der Denkschrift des bergbaulichen Vereins in Essen zu den Reichstagsverhandlungen über die Kohlenfrage wird zur Erläuterung der „Betheiligungsziffer“ und der „Einschränkung“ der am Kohlensyndikat betheiligten Zechen ausgeführt, dass die Betheiligungsziffer nach Maassgabe der Abschätzung der Leistungsfähigkeit der Zechen gebildet sei, diese geschätzte Ziffer aber trotz der glänzenden wirthschaftlichen Verhältnisse auf dem Kohlenmarkte im Jahre 1900 von dem grössten Theile der Zechen nicht erreicht sei und diese Einschränkung der Betheiligung verursacht werde in erster Linie durch Störungen im Grubenbetriebe, Wagenmangel und die Arbeiterfrage. Wenn hier der Wagenmangel als eine Ursache dafür bezeichnet wird, dass die Betheiligungsziffern „nur in den seltensten Fällen von der thatsächlichen Förderung erreicht werden“, und der Wagenmangel den anderen beiden Ursachen gleichgestellt oder sogar vor die Arbeiterfrage gestellt wird, so sei darauf hingewiesen, eine wie geringe Bedeutung der sogen. Wagenmangel auf die Einschränkung der Förderung überhaupt gehabt haben kann und welcher Werth jener Behauptung beizumessen ist. Den von dem Verein angegebenen Prozentsätzen, mit welchen die Zechen in den einzelnen Monaten des Jahres 1900 gegen die Betheiligungsziffer zurückgeblieben sind, seien gegenübergestellt die Prozentzahlen der gegen die Anforderungen nicht rechtzeitig gestellten Wagen:

	Minderbeförderung gegen die Betheiligungsziffer:	von den angeforderten Wagen nicht rechtzeitig gestellt:
Januar	4,65 %	0,2 %
Februar	5,46 „	0,2 „
März	4,05 „	0,3 „
April	6,85 „	0,2 „
Mai	4,45 „	0,3 „
Juni	5,54 „	0,3 „
Juli	5,25 „	0,1 „
August	4,49 „	0,1 „
September	4,49 „	0,6 „
Oktober	4,25 „	3,9 „
	(Ueberförderung)	
November	0,57 %	0,7 „
Dezember	1,60 %	0,03 „
zusammen	4,34 %	0,6 %

Schon aus den blossen Zahlen ergibt sich, wie unbedeutend — abgesehen vom Oktober — der Prozentsatz der nicht rechtzeitig gestellten Wagen gegenüber dem Prozentsatz des Zurückbleibens der Betheiligung ist. Dass aber der Wagenmangel überhaupt kaum eine erwähnenswerthe Rolle bei diesem Zurückbleiben gespielt hat, geht beispielsweise daraus hervor, dass im April die Minderförderung am höchsten ist (6,85 %), obwohl der Wagenmangel innerhalb der niedrigsten Ziffern geblieben ist. Es sind in diesem Monat im ganzen 553 Wagen von 368 253 angeforderten nicht rechtzeitig gestellt worden. Der geringe Einfluss des Wagenmangels ist ferner daraus zu entnehmen, dass im November die Betheiligung nicht zurückgeblieben ist, sondern eine Ueberförderung vorliegt, während die nicht rechtzeitig gestellten Wagen gerade hier — abgesehen vom Oktober — die höchste Ziffer aufweisen. Trotz des verhältnissmässig hohen Ausfalles an Wagen im Oktober ferner ist hier die Minderförderung niedriger, als im Durchschnitt des ganzen Jahres. Wie also der Wagenmangel hier als gleichbedeutend mit den anderen Ursachen hat herangezogen werden können, ist nicht verständlich. Wie gering er gewesen ist und wie wenig er die auf Abschätzung beruhende Leistungsfähigkeit der Kohlenproduktion berührt haben kann, geht auch aus dem an anderer Stelle gemachten Anerkenntniss des Kohlensyndikats hervor, dass die Staatsbahn es ermöglicht habe, den an sie gestellten aussergewöhnlich hohen Anforderungen in einem Maasse zu genügen, das alle Erwartungen übertroffen habe. Es bleibt nur der Eindruck übrig, dass der Wagenmangel als Grund, wie sonst zuweilen, auch hier hat herhalten müssen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in 5½ Arbeitstagen 82 700 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 036 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen und Koks beladen und auf der Eisenbahn versandt worden gegen 80 938 und auf den Arbeitstag 14 716 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei der gleichen Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 320 und im ganzen 1 762 Doppelwagen oder 2,2 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Ueber Kaisergeburtstags- und Kronjubiläumsfeiern** gingen uns fernere Berichte zu vom Vorstand des Eisenbahnvereins in Bromberg, vom Eisenbahnverein Crefeld-Oppum, vom Staatseisenbahnverein für Hagen i/W. und Umgegend, endlich vom Eisenbahnverein in Papenburg. Wir müssen es uns aus den schon in Nr. 12 S. 183 d. Ztg. mitgetheilten Gründen zu unserem Bedauern versagen, jetzt die einzelnen Festberichte noch weiter zum Abdruck zu bringen.

— Der **Gesangverein der Staatseisenbahnbeamten in Dresden** hielt am 5. d. Mts. im grossen Saale des Gewerbehauses sein Winterkonzert ab. Der nahezu 100 Sänger starke Chor, der gegenwärtig auf einer hohen Stufe künstlerischer Leistungsfähigkeit steht, erntete mit seinen theilweise äusserst schwierigen Darbietungen vielen Beifall. Mit bestem Erfolge mitwirkend waren der bekannte Cellomeister Professor Julius Klengel aus Leipzig sowie die als Konzertsängerin hochgeschätzte Frau Helene Proch aus Wien (die Gattin des Südbahn-Oberinspektors H. Proch). Dem Konzerte wohnten Se. Excellenz der Herr Finanzminister von Watzdorf mit Gemahlin sowie Herr Generaldirektor von Kirchbach nebst mehreren Räthen des Finanzministeriums und der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen bei.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Thomas in Danzig und Brosius in Cassel zu Eisenbahn-Bauinspektoren ernannt. — Der seitherige

Gerichtsassessor Dr. Schrader bei der Eisenbahndirektion in Köln ist unter Ernennung zum Regierungsassessor dauernd zur Staatseisenbahnverwaltung übernommen. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Marutzky, bisher in Halberstadt, ist in den Bezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt a M., der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Schwarzer, bisher in Kattowitz, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Altona versetzt worden. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Anger ist der Eisenbahndirektion Berlin zur Beschäftigung überwiesen. — Dem Regierungsbaumeister des Ingeniörbaufaches Habich in Gemünd i. Eifel und dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Dirksen in Bochum ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Projekt einer dalmatinischen Inselbahn.** Wie verlautet, beschäftigt man sich an maassgebender Stelle mit den Studien für eine dalmatinische Inselbahn, welche von Istrien mittelst Dampffähren über die Inseln Cherso und Tago nach dem dalmatinischen Festlande führen soll. Als Ausgangspunkt der interessanten Bahn dürfte die Station Lupoglava der österreichischen Staatsbahnen (auf der Linie Herpelje-Pola) in Frage kommen. Von dort würde die neue Bahn durch das Bogljunsizzathal, vorbei am Cepicsee in die Bucht von Fianona (etwa 30 km) führen. Von Fianona würde eine Dampffähre nach der Insel Cherso (Punta Presteniza) eingerichtet werden. Der Meereskanal zwischen dem istrianischen Festlande und der Insel Cherso ist dort nur 5 km breit; mit einem Trajektdampfer, welcher 15 Knoten in der Stunde zurücklegt, würde die Ueberfahrt nur eine Viertelstunde in Anspruch nehmen, und würde im Hinblick auf die kurze Strecke ein Dampfer von etwa 4000 t, auf dessen Verdeck der Zug (ohne Lokomotive) Platz fände, genügen. Von der Punta Presteniza ginge die Bahn längs der Westküste der Insel Cherso zum gleichnamigen Hauptorte (etwa 25 km), sodann durch einen kurzen Tunnel in das Thal des Lago di vrano, und durch einen Tunnel neuerlich zur Westküste zur Stadt Ossero, sodann längs der Küste zur Punta San Andrea (etwa 50 km). Aus der Bucht von San Andrea auf Cherso würde mit einer Dampffähre die Ueberfahrt zur Insel Pago (Puntaloni) herzustellen sein. Die Seefahrt von San Andrea nach Puntaloni (Quarenerolo) würde — bei einer Geschwindigkeit des Ueberfuhrschiffes von 15 Knoten in der Stunde — etwa eine Stunde in Anspruch nehmen. Die Bahn könnte dann die ganze Insel Pago der Länge nach (etwa 60 km) durchfahren und von der Südspitze, den Meereskanal „Stretto di Ljubac“ auf einer eisernen Brücke übersetzend, das Festland von Dalmatien erreichen. Von der Punta Artina würde dann die Bahn auf der Westküste der Halbinsel Bojcete nach Zara geführt werden (etwa 20 km). Die neue Bahnlinie würde nach Ansicht gewiegter Fachmänner weder unüberwindliche technische Schwierigkeiten bereiten, noch ausserordentlich hohe Baukosten verursachen. Die dalmatinische Inselbahn würde zweifellos den Reiseverkehr nach Dalmatien ausserordentlich fördern und auch den Kurorten auf den quarnerischen Inseln (insbesondere Lussinpiccolo) sehr zu statten kommen. Was dagegen die Bedeutung der in Rede stehenden Bahn für die Hebung des Handels mit Dalmatien betrifft, so darf dieselbe nicht überschätzt werden.

— **Neue Kohlentarife von Böhmen nach Süddeutschland.** Im November des Vorjahres sind die Kohlentarife aus dem böhmischen Braunkohlenreviere nach Bayern, Sachsen und Norddeutschland mit erhöhten Frachtsätzen zur Ausgabe gelangt. Zur Zeit befindet sich der süddeutsch-österreichisch-ungarische Tarif in Umarbeitung, welcher den Verkehr von Stationen der Aussig-Teplitzer und Buschtêhrader Eisenbahn sowie der österreichischen Staatsbahnen nach Stationen der Eisenbahnen in Württemberg, Baden, der Pfalz und Hessen umfasst. Der neue Tarif soll mit 1. April in Kraft treten.

Bei der Neuaufstellung dieses Tarifes wird ebenso wie im Tarif nach Bayern die bisher in Oesterreich in den direkten Tarifen zugestandene Kürzung der halben Abfertigungsgebühr beseitigt. Die volle Abfertigungsgebühr für Kohle beträgt auf den österreichischen Staatsbahnen 8 Kr., bei der Buschtêhrader Eisenbahn 6 Kr. für den Wagen. Mit Auflassung der Kürzung dieser halben Gebühr sollten sich also die Sätze von Stationen der Staatsbahnen um 4 Kr., von Stationen der Buschtêhrader Bahn um 3 Kr. für den Wagen erhöhen. Thatsächlich beträgt indessen die Erhöhung in einzelnen Relationen mehr, da man in den Kohlenausfuhrtarifen früherer Zeit für den österreichischen Durchlauf über einzelne Bahnlinien Frachtsätze eingerechnet hat, welche niedriger waren als die um die halbe Abfertigungsgebühr gekürzten Normalsätze, und man gelegentlich der Neuaufstellung der Tarife durchwegs die vollen Normalsätze einrechnet. Infolge dessen traten in den mit 1. November eingeführten Kohlentarifen in einzelnen Relationen Erhöhungen bis zu 11 *M.* für den Wagen ein. Da auch in dem derzeit gültigen Tarife nach Süddeutschland vom Februar 1898 für den österreichischen Durchlauf über einzelne Uebergangspunkte besondere Frachtsätze eingerechnet sind, welche im neuen Tarife wegfallen, so wird auch der neue Tarif nach Süddeutschland Erhöhungen der Frachtsätze enthalten, welche zwischen 4 und 8 *M.* für den Wagen betragen.

Der Kohlenverkehr nach Süddeutschland ist an und für sich nicht besonders belangreich. Im Jahre 1899 sind von Stationen der österreichischen Staatsbahnen rund 34000 t, von Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn rund 11000 t und von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn ebenfalls rund 11000 t Braunkohle abgefertigt worden. Wenn der Tarif nach Süddeutschland und gleichzeitig damit auch der böhmisch-thüringische Kohlenverkehr über Lichtenfels in Kraft getreten sein werden, bleibt nur noch die Regelung des Kohlentarifes nach schweizerischen Stationen übrig.

Mit der Herausgabe der neuen böhmischen Kohlentarife nach dem Auslande wird einem oft geäusserten Wunsche der österreichischen Industrie Rechnung getragen. Dadurch, dass in den Auslandstarifen Kürzungen der österreichischen Antheile eingerechnet waren, stellten sich die Frachtsätze über die österreichischen Grenzstationen hinaus niedriger als diejenigen für den binnenländischen Verbrauch. Diese Ungleichheit ist mit den neuen Tarifen beseitigt.

— **Die österreichische Zuckerausfuhr nach der Levante.** In der am 1. d. Mts. abgehaltenen Berathung von Vertretern des Handels- und des Eisenbahnministeriums sowie des österreichischen Lloyd wurden die Vorschläge des „Lloyd“ in betreff der von der Gesellschaft zu gewährenden Tarifermässigungen für die Zuckerausfuhr nach der Levante über Triest der Berathung unterzogen. Die von dem „Lloyd“ zugestandene Tarifermässigung beträgt im allgemeinen 16 Kreuzer Gold für den Doppelcentner, wobei für Relationen, welche durch den Wettbewerb des Donauweges besonders gefährdet erscheinen, noch weitergehende Begünstigungen zugesichert werden sollen. Die in Rede stehende Ermässigung soll bereits demnächst in Kraft treten.

— **Ungarisches Vizinalbahngesetz.** Der ausserordentlich umfangreiche Gesetzentwurf über das Vizinalbahnwesen — derselbe zählt 363 Paragraphen — ist im Schoosse einer aus Vertretern der Ministerien für Handel, Finanzen, Ackerbau und des Innern zusammengesetzten Kommission durchberathen worden. Auf Grund der Ergebnisse dieser Verhandlungen wird in den nächsten Tagen die Fassung des Gesetzentwurfes endgültig festgestellt und dann eine Enquête von Fachmännern zur Begutachtung desselben einberufen werden.

— **Neubau des Tunnels bei Pressburg.** Die Arbeiten an dem neuen zweiten Tunnel, welcher neben dem bisherigen Tunnel bei Pressburg hergestellt wird, schreiten, wie berichtet wird, rüstig vorwärts. Hierbei handelte es sich vor allem um die ohne eine Störung des Verkehres zu bewirkende und deshalb schwierige Abtragung des etwa 30 m langen östlichen Endstückes des alten Tunnels. Die Abräumung dieses Tunnelendes geschah erst, als die Bergböschungen rechts und links durch starke Steinmauern gesichert waren. Zugleich wurde auch die rechts neben der alten Tunnelöffnung befindliche Einfahrt in den neuen Tunnel durch eine starke Stirnmauer gesichert. Diese schwierigen Arbeiten sind seit einigen Wochen bereits fertig und nun wurde mit den eigentlichen Bohrungen für den neuen Tunnel begonnen. Diese sind von beiden Seiten gleichzeitig in Angriff genommen worden, indem erst ein kleiner Stollen vorgetrieben wurde und in gewissen Abständen steinerne Ringe eingemauert und deren Zwischenräume sodann ausgebaut werden. Die zu durchbrechenden Schichten bestehen aus Chloridschiefer, gemengt mit Granit, und müssen mit Dynamit gesprengt werden. Der neue, eingleise Tunnel, welcher eine bogenförmige Trasse hat, wird 600 m lang sein; die Bauzeit ist auf zwei Jahre berechnet. Nach Fertigstellung des neuen Tunnels wird der ganze Verkehr in diesen hinüber geleitet und mit dem Umbau des alten Tunnels begonnen, dessen Wände durch eine Steinverkleidung verstärkt werden und dessen innere Lichte auf den Querschnitt des eingleisigen neuen Tunnels herabgemindert wird. Nach Fertigstellung dieser Arbeiten wird der Verkehr in jedem Tunnel nur in einer Fahrtrichtung abgewickelt werden.

Von der in den Staatsvoranschlag für das Jahr 1901 eingestellten fünften Rate von 900000 Kr. zum Ausbau des zweiten Gleises in der Strecke Budapest-Marchegg soll ein Betrag von 770000 Kr. für den Bau des Pressburger Tunnels verwendet werden.

— **Die Erweiterung der Fiumaner Eisenbahnstation** sowie der Hafenanlagen daselbst wurde bereits im Jahre 1893 beschlossen. Auf Grund der seither geänderten Verhältnisse und der mittlerweile gewonnenen Erfahrungen hat sich die Nothwendigkeit ergeben, an dem Plane für die Erweiterung der Station Anordnungen vorzunehmen. Zur Feststellung derselben hat der ungarische Handelsminister eine Berathung an Ort und Stelle angeordnet, bei welcher zugleich die zur möglichst raschen und billigen Abwickelung des Fiumaner Hafenverkehrs nothwendigen Maassnahmen festgestellt werden sollen.

— **Ein Unfall auf der Ofner Bergbahn.** Im Jahre 1896 ereignete sich auf der Ofner Bergbahn dadurch ein Unfall, dass zwei Bedienstete dieser Bahn, welche mit der Handhabung der Maschine nicht vertraut waren, sich auf Drängen einer Gesellschaft dazu herbei liessen, in der Nacht nach Schluss des Betriebes einen Zug in Bewegung zu setzen. Der Zug schnellte mit rasender Geschwindigkeit bergab, und war der Anprall am unteren Endpunkte der Bahn ein so heftiger, dass mehrere Personen schwere Verletzungen erlitten. Die schuldigen Bahnbediensteten wurden vom Strafgerichte abgeurtheilt. Von den Verletzten wurden gegen die Bahngesellschaft Ersatzklagen anhängig gemacht. Der Budapester Civilgerichtshof wies diese Klagen zurück, da der Unfall zu einer Zeit geschehen war, wo die Bahn bereits ausser Betrieb war, mithin die Direktion für das Geschehene nicht mehr verantwortlich sei. Die königliche Tafel erkannte dagegen das Klagerecht der Verletzten gegenüber der Bahn an und wurde diese Entscheidung von der königlichen Kurie bestätigt.

— **Wagenbestellung für China.** Die chinesische Regierung hat, wie aus Budapest gemeldet wird, bei der Arader Wagen- und Maschinenfabrik 1 000 Eisenbahnwagen bestellt. Für die Lieferung wurde ein kurzer Termin gestellt.

— **Personalnachrichten.** Am 9. d. Mts. ist Ingeniör Büchelen, der in weiten Kreisen bekannte unermüdliche Vorkämpfer für den Ausbau der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, plötzlich an Herzlähmung gestorben. (Vergl. über seinen letzten Vortrag Nr. 10 S. 152 d. Ztg.)

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahn zum Mont Blanc.** Nächsten Sommer werden die Mont Blanc-Reisenden mit Eisenbahn nach Chamonix gelangen können. Früher ging die Eisenbahn bekanntlich von Genf nur bis zu dem Uhrmacherstädtchen Cluses, von wo aus man Chamonix auf 7 stündiger Postfahrt erreichte. In neuerer Zeit führt die Eisenbahn noch 22 km weiter bis Le Fayet, der Station für die berühmten Bäder von St. Gervais. Hier endet die Vollbahn und es schliesst sich an sie eine elektrische Gebirgsbahn an, denn der Bau einer Vollbahn von Le Fayet nach Chamonix hätte wegen der Geländeverhältnisse aussergewöhnliche Kosten verursacht. Ueberdies stiess er auf strategische Bedenken. Das Chamonixthal liegt mit 1 050 m um 500 m höher als Le Fayet. Die Entfernung von Le Fayet bis Chamonix beträgt 19 km. Hier war also eine elektrische Bahn vollkommen am Platze, da es sich in der Hauptsache um die Beförderung von Personen und nicht um einen grossen Güterverkehr handelte. Die neue Linie ist jetzt, wie dem „Hamb. Korresp.“ aus Paris mitgetheilt wird, fertig, und da diesen Winter nur wenig Schnee im Hochgebirge liegt, konnte man sogar kürzlich Probefahrten unternehmen, die höchst befriedigend ausfielen. Die Wagen gingen bei einer Geschwindigkeit von 50 km in der Stunde vollkommen ruhig. Im Frühjahr soll die neue Strecke eröffnet werden. Die Personenwagen I. und II. Klasse treffen schon demnächst in Le Fayet ein. Im ersten Wagen jedes Zuges befinden sich die elektrischen Apparate. Hinlänglich bekannt ist die Schönheit der Strecke, auf welcher der Mont Blanc bei Pont Ste. Marie in seiner ganzen Pracht erscheint. Die neue Bahn überschreitet bis Chamonix zahlreiche Schluchten, die auf kühnen Brücken übersprungen werden.

— **Peloponnesbahn.** Die griechische Regierung verlangt der „Köln. Ztg.“ zufolge von der Kammer die Gewährung eines staatlichen Darlehens von 3 000 000 Drachmen an die Peloponnesbahn. Die Bahn ist in wirthschaftlicher und strategischer Beziehung ausserordentlich wichtig. Die Strecken Athen-Korinth-Patras-Pyrgos-Pylos, Korinth-Argos (Abzweigung nach Nauplia)-Tripolitza-Kalamata und die Verbindung dieser beiden Hauptlinien durch Messenien sind im Bau begriffen, die Strecken Pyrgos-Olympia-Karytaina-Tripolitza und Tripolitza-Sparta-Gythion werden geplant. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass durch diese Bahnen beinahe der ganze Peloponnes erschlossen wird. Die Verwaltung hat aber nicht überall sparsam gewirthschaftet; infolge dessen steckt das Unternehmen in Schwierigkeiten. So ist die Anlegung des Badeortes Kyllene an der Strecke Patras-Pyrgos nach europäischem Muster verfehlt, denn die Gegend ist sumpfig und fiebererzeugend, die Badezeit kann deshalb nur kurz sein. Ausserdem hat die kostspielige Anlage die Preise sehr erhöht, so dass der Grieche mittlerer Lebenshaltung abgeschreckt wird, während der Reiche so wie so ins Ausland geht. Ein anderer Missgriff der Gesellschaft ist der Bau der Zahnradbahn Diakophtitika-Kalawryta, die südöstlich von Aigion abzweigt. Sie geht durch Gebiete, die zwar landschaftlich entzückend, aber wirthschaftlich todt sind, und von Vergnügungsreisenden kann die Bahn nicht leben, schon weil es, abgesehen von den Fremden, gar keine gibt. Gleichwohl ist das Gesammtunternehmen gesund und zukunftsreich, und der Staat wird nicht umhin können, es zu unterstützen.

— **Vermehrung des Rollmaterials auf den russischen Staatsbahnen.** Die St. Petersburger Zeitungen theilen mit, dass eine starke Vermehrung des rollenden Inventars beschlossen worden sein soll. Das Ministerium der Verkehrsanstalten beabsichtigt nämlich, im laufenden Jahre 20 000 0000 R. zur Anschaffung neuer Lokomotiven, 18 000 0000 R. zur Anschaffung von Güterwagen und 7 000 000 R. zur Anschaffung von Personenwagen anzuweisen. Namentlich die Beschaffung von Lokomotiven, mit denen die russischen Eisenbahnen und zwar sowohl die Staatsbahnen, als auch die Privatbahnen sehr sparsam bedacht sind, thut dringend Noth, denn die russischen Bahnen verfügen nur über 0,25 Lokomotiven auf eine Werst Bahnlänge. Das ist aber der gesammte Bestand an Lokomotiven! Es fragt sich, wie gross ist der Reparaturstand? Und wieviel Lokomotiven bleiben dann für den Betrieb verfügbar? Die Zahl wird bestimmt noch viel ungünstiger sein!

— **Bahnbau Warschau-Kalisch.** Ein Bahnbau, der auch über die Grenzen Russlands hinaus ein lebhaftes Interesse erweckt, ist der von Warschau nach Kalisch. Sehen wir zunächst einmal von weitergehenden Rückwirkungen ganz ab und beschränken uns auf das industriereiche, polnische Russland, so begreifen wir es wohl, dass in Kreisen der dort angesessenen Industrie mit Freude dem Beginn des Baues entgegengesehen wird. Aus Lodz wird der deutschen „St. Petersburger Ztg.“ in dieser Beziehung geschrieben:

Eine wie grosse Bedeutung eine derartige Eisenbahn hat, erkennt man leicht, wenn man einem Blick auf die Karte wirft, welche von Lodz bis Kalisch ein grosses, vollständig aller Eisenbahnverbindung entbehrendes Gebiet aufweist. Noch mehr dürfte die Bedeutung dieser Bahn aber hervortreten, wenn man erfährt, dass zahlreiche von derselben berührte Ortschaften eine blühende Industrie aufzuweisen haben, die gegenwärtig freilich unter der allgemeinen industriellen Krise unseres Landes mitleiden, sich aber gewiss sofort wieder erholen werden, sobald bessere Zeiten, die doch ganz gewiss nicht ausbleiben werden, eingetreten sind. Die Bahn, deren Linie bereits abgesteckt ist, wird von Warschau aus den industriereichen Flecken Ozorkow, sodann Zgierz, Lodz, Pabianice, Lask, Zdunska-Wola usw. berühren, alles Ortschaften, deren Bevölkerung hauptsächlich für und von der Industrie lebt. Natürlich werden diese Ortschaften einen bedeutenden Aufschwung nehmen, denn bisher standen ihnen als Verkehrsmittel nur Chausseen zur Verfügung, mit Ausnahme von Lodz. Diese bisher einzige Eisenbahnverbindung, die Lodzer Fabrikbahn, die zu dem lohnendsten*) Eisenbahnunternehmen in ganz Russland gehört, genügt schon lange nicht mehr den Anforderungen des gesteigerten Verkehres. Abgesehen von dem kürzeren Wege, welchen viele Waaren und Rohprodukte aus und nach Lodz nach der Eröffnung der neuen Vollbahn zurückzulegen haben werden, um an ihren Bestimmungsort zu gelangen, wird die Bahn für die Stadt auch dadurch wichtig, weil sie der Lodzer Fabrikbahn einige Konkurrenz machen wird. Eine wichtige Frage hatte aber bisher noch keine Erledigung gefunden, die namentlich für Lodz selbst von grosser Bedeutung ist, nämlich wohin der neue Bahnhof verlegt werden soll. Nunmehr ist auch hierüber Beschluss gefasst und endgültig festgesetzt worden, den Bahnhof der zu erbauenden Bahn in den Westen der Stadt, etwa zwei Werst von der Stadtgrenze, hinter den dort befindlichen Stadtwald zu verlegen. Die Lodzer Fabrikbahn mündet im Osten der Stadt. Man beschloss nun die Gleise dieser beiden Bahnen derartig durch Verbindungsstrecken mit einander zu vereinen, dass sich eine Ringbahn um Lodz

*) Anmerk. d. Schriftl. Während die durchschnittliche Einnahme für eine Werst Bahnlänge im Jahre 1897 auf sämmtlichen Eisenbahnen Russlands 12 781 R., auf den Staatseisenbahnen Russlands 13 623 R. und auf den Privateisenbahnen 11 183 R. betrug, konnte die Lodzer Fabrikbahn ihren Aktionären berichten, dass ihr Unternehmen 58 343 R. für eine Werst Bahnlänge abgeworfen hat.

bildet. Einzelne Verbindungslinien sind bereits in dem Plan der neuen Bahn bestätigt, so dass nur noch eine Strecke von wenigen Wersten übrig bleibt, um das Ziel jahrelanger Wünsche und Bemühungen der Industriellen, die Ringbahn um Lodz, zu verwirklichen. Es wurde nun gleichzeitig beschlossen, um die Erbauung der noch nicht konzessionirten Theilstrecke zu bitten, und man hofft, dass jetzt keine unüberwindlichen Hindernisse mehr zu beseitigen sein werden, wie das bisher der Fall war.

Die Warschau-Kalischer Bahn soll im Verlauf zweier Jahre erbaut werden; dass der Verkehr auf dieser Bahn ein sehr reger sein wird, erklärt sich aus der Lage derselben und aus dem Vorhergesagten zur Genüge, meint der Berichterstatter, und er wird gewiss damit das richtige getroffen haben, wenngleich er nur die örtlichen Interessen und den nächstgelegenen Verkehr im Auge hat. Ausser in diesen engeren Verhältnissen wird sich der Einfluss der Warschau-Kalischer Eisenbahn in sehr viel weiterem Umfange geltend machen, denn der Güteraustausch zwischen Warschau, Lodz usw. und dem Auslande wird ganz wesentlich erleichtert und damit zweifellos gefördert werden.

Fremde Welttheile.

— **Von der sibirischen Eisenbahn** wird eine Hiobspost nach der anderen bekannt. Es werden wieder Entgleisungen gemeldet, die die alte Erfahrung bestätigen, dass die Eisenbahn für die grossen Lasten, die jetzt auf ihr rollen, namentlich für die schweren Lokomotiven, zu leicht gebaut ist. Die Schienen sind, wie ja bekannt, nicht genügend tragfähig. Ursache zu den Entgleisungen waren gebrochene Schienen. Es werden, wie eine sibirische Zeitung ergeben bemerkt, weiter Schienen brechen und weiter Entgleisungen erfolgen und weiter Menschen ums Leben kommen. Das sind ja Schäden, auf die übrigens nicht erst sibirische Zeitungen aufmerksam zu machen brauchen, vielmehr ist dies ein Fehler, der beim Bau der Bahn gemacht worden ist und dessen Beseitigung durch Ersatz der zu leichten Schienen durch schwerere längst beschlossene Sache ist; die Ausführung lässt nur etwas auf sich warten. Gar zu sehr verdenken kann man aber den Sibiriern die Ungeduld nicht, da sie wohl bemerken, dass auf vielen Gebieten die Versprechungen nicht gehalten werden.

Auch die Transportfähigkeit der sibirischen Eisenbahn sollte bereits im vorigen Jahre bis auf 10 Züge am Tage in jeder Richtung gesteigert werden, um den durch die Ereignisse im fernen Osten bedingten Verkehrszuwachs bewältigen zu können. Doch ist es bisher nicht gelungen, obige 10 Zugpaare zu erreichen. Ende des vorigen Jahres betrug die grösste Zahl der täglich in jeder Richtung abgelassenen Züge nur 8. Im laufenden Jahre jedoch soll der „Wostotschnoje Obosr." zufolge die Transportfähigkeit der Bahn unbedingt auf 9–10 Züge am Tage in jeder Richtung erhöht werden. Ob das wohl erreicht werden wird? Der Anfang, der in dieser Beziehung z. Zt. gemacht wird, ist jedenfalls nicht sehr viel verheissend; augenblicklich ist sogar das Gegentheil eingetreten, denn infolge der häufigen Schneestürme ist die Wagenzahl der Personen- und Güterzüge um 15 % gegen die für den Winterverkehr geltende Bestandzahl verringert worden. Auf den Güterversand wird diese Maassnahme sehr hemmend einwirken. In Tomsk wurden, wie die „Wostotschn. Obosr." meldet, am 31. Dezember nach Irkutsk bestimmte Güter verladen, die am 24. August aufgegeben waren. (!)

Zu allen diesen Störungen und Behinderungen des Verkehrs kommt dann noch die Unterbrechung des Verkehrs über den Baikalsee. Es gewinnt ganz den Anschein, als ob das Unternehmen, durch die grossen Eisbrecherschiffe den Uebersatz ganzer Eisenbahnzüge zu ermöglichen, einen vollständigen Misserfolg zu verzeichnen hat. Zunächst ist der Verkehr infolge von Beschädigungen der Eisbrecher auf zwei Monate unterbrochen. Sie versagen also gerade in dem Augenblicke den Dienst, wo man ihrer am meisten bedarf und am meisten auf sie gerechnet hat. Als Aushilfe ist ein Weg über das Eis gebaut und für den Transport von Personen und Gütern sowie auch der Post eingerichtet worden. Es sind Arbeiterabtheilungen dazu bestimmt worden, die den Weg in brauchbarem Zustande zu erhalten haben. Grössere Eisspalten werden überbrückt, auch ist eine zeitweilige Telegraphen- bezw. Fernsprechleitung über den Baikalsee zur Station Myssowaja geleitet worden. So hat man sich geholfen, aber der Verkehr erleidet eine empfindliche Unterbrechung, die neben den vielen anderen Störungen, Aufenthalten, Unglücksfällen usw. auch noch hindernd mitwirkt.

Diese misslichen Zustände veranlassen die „Ssibirskaja Shisu", eine Zeitung, die allerdings in der Regel etwas streng über die Verhältnisse an der sibirischen Bahn zu urtheilen pflegt, auszuführen, wie ihrer Meinung nach die Baikal-Ringbahn längst fertiggestellt wäre, falls man zum Bau derselben damals geschritten wäre, als man unglücklicherweise den Bau des Eisbrechers in Angriff nahm. Das Blatt stellt eine Berechnung der Kosten auf, welche durch die Einrichtung der Ueberfahrt über den Baikalsee mittelst Eisbrechers verursacht worden sind. Die Eisbrecher wurden in England gebaut, wurden dann auseinandergenommen, auf dem Seewege bis St. Petersburg befördert, hierauf mit Eisenbahn bis Krassnojarsk und von Krassnojarsk bis zum Baikalsee weiterbefördert und kamen bis zu ihrer Zusammenstellung und Einrichtung am 1. Januar d. J. schon auf 4 091 000 R. zu stehen. Zu dieser Summe sind noch die Baukosten der Landungsplätze mit 1 840 000 R., Mehrausgaben von 364 987 R. sowie die Baukosten des Landungsplatzes in Myschicha, da der Hafenplatz in Myssowaja nicht zweckentsprechend gebaut ist, mit 140 000 R. hinzuzurechnen. Auf diese Weise beträgt die Gesammtsumme, welche für das Uebersetzen ganzer Eisenbahnzüge auf den Eisbrecherdampfern verausgabt wurde, bereits 6 435 987 R. Damit ist die Sache aber noch nicht abgethan. In England ist neuerdings eine Extrabestellung zur Lieferung von eingebüssten Eisbrechertheilen gemacht worden.

So weit das sibirische Blatt über den scheinbar missglückten Versuch, mit Hilfe der Eisbrecherschiffe einen regelmässigen Verkehr über den Baikalsee herzustellen. Ob die Ausführungen im einzelnen zutreffen, ist ja schwer zu beurtheilen, dass der Versuch aber sehr grosse Summen verschlungen hat, liegt klar zu Tage, und damit und mit dem Missglücken im Betriebe zusammen gewinnt das Urtheil an Berechtigung.

Endlich aber wird aus St. Petersburg berichtet, dass am 1. Januar der Freihafen von Wladiwostok geschlossen worden und somit der allgemeine Zolltarif auch für das ganze Ussurigebiet in Geltung getreten ist. Es war in diesem Gebiete, schreibt der „Petersburger Herold", eine vergebliche Mühe, die eigene Industrie entwickeln zu wollen. Die ussurische Industrie ist erst in dem allerersten Anfangsstadium begriffen, aber darüber wird sie wahrscheinlich nie hinauskommen, da ihr einziges Förderungsmittel die zollfreie Einfuhr ausländischer Rohstoffe war.

So scheint die Reihe der nicht von Erfolg gekrönten Versuche und Unternehmungen recht gross zu sein. Allerdings darf man nicht übersehen, dass bei einem so grossen Werke, wie es der Bau der sibirischen Eisenbahn ist, nicht alles glücken kann. Immerhin wird Russland noch recht lange damit zu thun haben, bis die sibirische Eisenbahn auf die Höhe einer Weltverkehrsstrasse ersten Ranges, was sie ja doch nach russischer Auffassung sein soll, gebracht sein wird.

— **Eisenbahnpläne in Britisch-Guayana.** Einem im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Bericht des amerikanischen Konsuls in Georgetown zufolge ist der Bau einer Bahn zwischen Britisch-Guayana und dem brasilianischen Staate Amazonas aufs neue angeregt worden, und zwar denkt man sich als Ausgangspunkt der Bahn Georgetown, als Endpunkt Manaos, am Zusammenflusse des Rio Negro und des Amazonenflusses. Von der Gesammtlänge der Bahn, welche 700 Meilen (= 1 127 km) betragen würde, entfielen 370 Meilen (= 595,70 km) auf englisches, 330 Meilen (= 531,30 km) auf brasilianisches Gebiet. Der Vortheil eines solchen Bahnbaues bestünde darin, dass der ganze Handelsverkehr mit dem Flussgebiet des Amazonenstromes bis nach Bolivien, Peru, Ecuador und Columbien eine grosse Erleichterung erfahren würde. Der Postverkehr zwischen Europa oder Nordamerika und Manaos könnte auf die kürzere Eisenbahnstrecke abgelenkt werden und die Ein- und Ausfuhr der ganzen Gegend, die jetzt nur auf den langsamen Wasserweg angewiesen ist und sich nach der „Review of World's Commerce" einschliesslich des übrigen Theiles von Brasilien auf 285 645 300 D. (= 1 199 710 260 ℳ) beläuft, würde die wirthschaftlich günstigere Eisenbahnstrecke wählen. Der Hafen von Georgetown, der sowohl den europäischen als den amerikanischen Staaten näher liegt als Para, würde ein Stapelplatz für europäische und amerikanische Waaren werden.

— **Chinesische Bahnen.** Nachdem einer Depesche des Grafen Waldersee zufolge auch Japan dem Abkommen, die Bahnlinie Peking-Schanhaikwan betreffend, zugestimmt hat, wird die Uebergabe dieser Bahn an die Engländer wahrscheinlich Ende nächster Woche erfolgen. Die Bahn soll unter der Oberleitung eines britischen Militärs von dem Ingeniör Kinder und dessen Beamten verwaltet werden. Die Verwaltung der Bahn soll in ähnlicher Weise gehandhabt werden, wie das bei den für militärische Zwecke beschlagnahmten Bahnen in Südafrika der Fall ist.

Allgemeines.

— Unter der Ueberschrift: **„Dampferfahrt von England nach der Schweiz“** spricht ein Mitglied des vornehmen Londoner Pall Mall-Klubs, das sich hinter der Unterschrift „Anglo-Teutonicus“ versteckt, im „Engineering“ den originellen Gedanken aus, dass es bei der steigenden Vorliebe des Publikums für See- und Binnenwasserfahrten vielleicht schon jetzt ein ganz einträgliches Unternehmen sein möchte, von London nach Mannheim Dampferfahrten für den Personenverkehr in der Weise einzurichten, dass die Ueberfahrt nach Rotterdam mit einem Seedampfer und die Weiterfahrt auf dem Rhein mit einem Flussdampfer bewerkstelligt werde. Für diesen letzteren Theil der Reise auf einem raschströmenden und flachen Flusse würden Flussdampfer von der Bauart der alten Mississippidampfer nach der Meinung des Einsenders ausserordentlich geeignet sein; jedenfalls aber würde sich die Reise auf diese Weise, wenn auch nicht beschleunigen, so doch erheblich verbilligen lassen. Wir haben die Empfehlung, welche der Einsender diesen schwimmenden Gasthäusern offenbar aus eigener Anschauung und Erfahrung ertheilt, mit Interesse gelesen und geben die Anregung weiter, ohne eine eigene Meinungsäusserung beizufügen.

Bücherschau.

— **Meyer's Reisebücher.** Griechenland und Kleinasien. 5. Auflage. Mit 13 Karten, 23 Plänen und Grundrissen und 2 bildlichen Darstellungen. Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut 1901. Preis geb. 7,50 *M.*

Der vorliegende Reiseführer durch Griechenland und Kleinasien erscheint in seiner neuen Auflage als selbständiger Band und hat demgemäss eine völlige Umarbeitung und dabei eine wesentliche Vermehrung sowohl im Text wie an Karten und Plänen erfahren. So sind beispielsweise die Abhandlungen über Delphi, über die athenischen Sammlungen, Ephesos, Troja völlig neu bearbeitet, die Ausgrabungen in Milet und Priene ausführlich dargestellt und die Insel Thera (Santorin) mit ihren neuen, hochinteressanten Funden als wichtiges Kapitel hier zum ersten Mal behandelt, und zwar alles durch deutsche Archäologen, so dass der vorliegende Führer in seiner fünften Auflage neben der anerkannten praktischen Brauchbarkeit auch einen wissenschaftlichen Werth hat. Die neue Ausgabe wird denjenigen Turisten, welche für den Besuch des Orients die Herbstzeit bevorzugen, um so willkommener sein, als darin die im Laufe des Jahres neu eröffneten Verkehrswege eingehende Berücksichtigung gefunden haben. Als neuer Reiseweg nach dem griechischen Orient ist die Seefahrt von Hamburg durch die Säulen des Herkules und das Mittelmeer nach dem Piräus aufgenommen worden, da sich diese herrliche Seereise einer immer grösseren Beliebtheit erfreut. Die neue fünfte Auflage des Reisebuches ist in allen für eine Orientfahrt in Betracht kommenden Fragen als ein äusserst brauchbarer und zuverlässiger Rathgeber aufs wärmste zu empfehlen.

— **Straube's Spezialkarte der nördlichen Vororte von Berlin.** Preis 1 *M.* Kartenverlag von Jul. Straube, Berlin SW. 61.

Die Karte, nach den neuesten Unterlagen im Maassstab 1 : 36 000 bearbeitet und in Fünffarbendruck hergestellt, umfasst ausser der nördlichen Hälfte von Berlin und Charlottenburg das gesammte zwischen den Ortschaften Spandau, Nieder-Neuendorf und Hennigsdorf im Nordwesten, Schönfliess und Schönerlinde im Norden sowie Karow, Blankenburg, Malchow und Weissensee im Nordosten gelegene Gebiet und zeichnet sich durch ausserordentliche Uebersichtlichkeit und Genauigkeit aus. Besonders hervorzuheben ist neben der allgemeinen schönen Ausführung der Karte die Darstellung auch der neuesten Vorort-Villenkolonien mit ihren Strassenanlagen.

Berichtigung.

— **Kohlenförderung in Deutschland und England in 1889 bis 1899.** In unseren Angaben hierüber (Nr. 12 S. 187 d. Ztg.) hat sich bei der Entnahme aus den vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen statistischen Mittheilungen ein bedauerliches Versehen eingeschlichen. Bei der Uebertragung aus den betreffenden Tabellen, die ihrerseits aus der „Zeitschrift des oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins“ entstammen, ist den Kohlenmengen, die dort in Einheiten von Tausend Tonnen angegeben sind, in unserer Bearbeitung überall versehentlich eine Null zugesetzt worden, so dass diese Mengen durchweg um zehnmal höher angegeben sind, als in der Quelle. Die deutsche Steinkohlenförderung des Jahres 1889 beträgt also nicht 673 000 000 t, sondern nur 67 300 000 t, die des Jahres 1899 nicht 1 016 000 000 t, sondern nur 101 600 000 t, wobei die überschiessenden Tausende weggelassen sind, usw.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. März d. J. kommen zu den Tarifheften 1 und 2 für den vorgenannten Verkehr die Nachträge V und II zur Einführung.

Dieselben enthalten Aenderungen der Besonderen Tarifvorschriften, Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen (D. Ueberfuhrgebühren), Ergänzungen der Allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Aufhebung der Entfernungszuschläge für die Stationen Westhofen (Rheinhessen), Horchheim (Rheinhessen), Heppenheim a. d. Wiese und Offstein der süddeutschen Eisenbahngesellschaft, Entfernungen bis zu dem neuen Schnittpunkte Neuoffstein (Offstein) Grenze behufs Ermittelung der niedrigsten Gesammtentfernungen für den Verkehr mit den Stationen der Worms-Offsteiner Nebenbahn. Aufnahme von Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Erfurt, Halle, Hannover, Magdeburg, Mainz, Münster und St. Johann-Saarbrücken, der oldenburgischen Staatsbahn, der Meppen-Haselünner Bahn, der Nordhausen-Wernigeroder Bahn, sowie anderweite, zum Theil ermässigte, zum Theil erhöhte Tarifkilometer für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Essen, Mainz, Münster, der oldenburgischen Staatsbahn, der Meppen-Haselünner Bahn, der Nordhausen-Wernigeroder Bahn und der westfälischen Landeseisenbahn, den neuen Ausnahmetarif 6a für Steinkohlen usw. im Versande von den Wasserumschlagsplätzen der Bezirke Frankfurt und Mainz, Aenderungen von Stationsnamen sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen, darunter die Aufhebung der direkten Tarifkilometer für die Station Osterholz bei Stadthagen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn. Die letzteren treten am 15. April d. J. ohne Ersatz ausser Kraft.

Insoweit durch die anderweiten Entfernungen etc. für die Stationen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis zum 15. April 1901 in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren, woselbst der Nachtrag V zum Preise von 0,15 *M.* und der Nachtrag II zum Preise von 0,20 *M.* käuflich zu haben sind.

Mainz, den 15. Februar 1901. (399)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Russisch-westpreussischer Verkehr über Mlawa.

Mit Gültigkeit vom 19. März alten/1. April neuen Stils 1901 treten im Ausnahmetarif 7 für Getreide folgende Aenderungen ein:

1. Die Vorschrift A 3 d auf Seite 2 des Tarifs erhält folgende neue Fassung:

„d) Zur Beförderung in loser Schüttung werden auf den russischen breitspurigen Eisenbahnen folgende Getreide-usw. Arten zugelassen: Roggen, Weizen, Spelz, Emmerweizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Mais, Erbsen, Fisolen, Bohnen, Linsen, Wicken, Tschina (Platterbsen), Malz, Kleie, Samenpresslinge und Sonnenblumensamen. Ferner werden zur Beförderung in Aermelsäcken des Ingenieurs M. K. Okunjew auf den russischen

Eisenbahnen gleicher Spurweite sämmtliche Getreidearten und Oelsaaten zugelassen.

Dagegen sind von der Beförderung in loser Schüttung sowohl als auch von der Beförderung in Aermelsäcken alle solche Wagenladungen ausgeschlossen, welche aus verschiedenen im Frachtbriefe getrennt aufgeführten Partien der obenangeführten Getreidearten, Hülsenfrüchte oder Sämereien bestehen."

2. Für die Station Rjasan-Oka Hafen der Rjasan-Uralsker Bahn kommen anderweite erhöhte Frachtsätze zur Einführung, deren Höhe bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie bei unserem Tarifbüreau zu erfahren ist.

Danzig, den 12. Februar 1901. (400)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 18. Februar 1901 treten bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901, für die Beförderung der im Ausnahmetarif 19 des Tarifheftes 3 S. 81 aufgeführten Artikel (Holzstoff, Holzzellstoff usw.) unter den daselbst angegebenen Bedingungen folgende Frachtsätze in Kraft:

Nach	von Hallein (k. k. österr. St. B.)		
	a	b	c
	Pfennig für 100 kg		
Bautzen	145	190	140
Trebanz-Treben . .	178	227	160

Dresden, am 14. Februar 1901. (401)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) wird im Abschnitt IV — Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel und Erfurt sowie der westfälischen Landeseisenbahn einerseits und den preussisch-bayerischen und sächsisch-bayerischen Gemeinschafts- und Wettbewerbsstationen andererseits — unter Absatz 1b „Torf etc." (Seite 101 des Nachtrags X zum Tarif) mit Gültigkeit vom 16. d. Mts. wie folgt ergänzt:

„c) Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte."

Erfurt, den 12. Februar 1901. (402)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesisch-österreichisch-ungarischer Kohlenverkehr.

Mit dem 1. März d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirks nach Stationen der ungarischen Staatsbahnen, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und — jedoch nur für Kokssendungen — nach den Stationen Jajce und Vares der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen ein neuer Ausnahmetarif mit zum Theil ermässigten und zum Theil erhöhten Frachtsätzen in Kraft. Der Tarif enthält auch Frachtsätze für eine Anzahl in diesen Verkehr neu einbezogener Stationen der ungarischen Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Durch diesen Tarif wird der vom 1. Oktober 1893 gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der ungarischen Staatsbahnen etc. nebst Nachträgen I bis III ausser Kraft gesetzt. Soweit die Sätze des neuen Tarifs höher sind als die des zur Aufhebung kommenden, bleibt letzterer noch bis 31. März d. J. in Geltung.

Druckabzüge des neuen Tarifs können zum Preise von 25 ₰ für ein Stück von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 11. Februar 1901. (403)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Klassentarif Theil II, Heft 1 vom 1. Februar 1897.)

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1901 werden die Stationen Weissenstein b. Pforzheim der k. württembergischen und Maulburg der grossh. badischen Staatseisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 15 für Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) etc. aufgenommen:

Nach bezw. von	Abtheilung	Weissenstein b. Pforzheim	Maulburg
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Station der k. k. österr. Staatsbahnen Hallein . .	I a	1,55	1,75
	I b	2,20	2,38
	I c	2,20	2,00
	II	1,07	1,22

München, den 10. Februar 1901. (404)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Am 15. Februar d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 der Nachtrag VIII, welcher u. a. neue Frachtsätze für Einzelsendungen von den Stationen Ueberruhr des Direktionsbezirks Essen und Bedburg des Direktionsbezirks Cöln, sowie nach einer grösseren Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Münster und sonstige Ergänzungen und Berichtigungen enthält.

Soweit bei letzteren Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze in Frage kommen, treten sie erst am 1. April d. J. in Kraft.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 10 ₰ zu haben.

Essen, den 10. Februar 1901. (405)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. treten zwischen Neuberun, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz einerseits und den Dresdener Bahnhöfen, Leipzig bayerischer und Dresdener Bahnhof, Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz sowie Kötzschenbroda andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Holz des Spezialtarifs II in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft ertheilen.

Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab die Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr im Verkehr mit der Station Krappitz der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn um 1 ₰ für 100 kg erhöht.

Breslau, den 11. Februar 1901. (406)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zu dem auf 10. Februar 1901 ausgegebenen 1. Nachtrage zum Tarife Theil II, Heft 9 ist ein Berichtigungsblatt erschienen, durch welches die im Nachtrage enthaltenen Frachtsätze der Station Safenwil theilweise um einen Centime erhöht werden.

Karlsruhe, den 12. Februar 1901. (407)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.

Auf 1. März 1901 wird zum Theil I, Abth. B der deutsch-schweizerischen Gütertarife, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, der zweite Nachtrag ausgegeben, welcher Berichtigungen und Ergänzungen der §§ 3 (3), 7, 29 (3), 34 (9), 48, 55 und 56 der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Güterklassifikation enthält.

Die Drucksache kann vom 15. l. Mts. ab von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, den 8. Februar 1901. (408)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Im Gütertarif Waldshut-Ostschweiz vom 1. Juni 1897 wird auf 10. April l. J. ein Theil der bestehenden Frachtsätze für Hunzenschwil und Lenzburg durch die nachverzeichneten ersetzt:

Waldshut nach und von	Eilgut	Stückgut		allg. Wagenladungsklassen		Spezialtarife			A. T. Nr. 5 Serie I
		1	2	A	B	II a	II b	III a	
	Centimes für 100 kg								
Hunzenschwil . . .	183	95	82	71	65	—	—	—	—
Lenzburg	—	—	—	68	62	46	40	42	27

Karlsruhe, den 11. Februar 1901. (409)
Grossh. Generaldirektion.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. November 1900.
Mit Wirksamkeit vom 1. März 1901 tritt der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen sowie die Aufnahme der Stationen Karlsbad Centralbahnhof und Schlan (k. k. ö. St. B.).
Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. März d. J.
München, den 11. Februar 1901. (410)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.
Für den Verkehr der Stationen Belfeld und Reuver der niederländischen Staatsbahn und den Stationen Dalheim, Rheindahlen und Wegberg des Direktionsbezirks Cöln treten am 20. d. Mts. direkte Frachtsätze in Wirksamkeit. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.
Cöln, den 10. Februar 1901. (411)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr.
Am 23. Februar d. J. wird zum Tarif vom 1. November 1900 ein Berichtigungsblatt ausgegeben, das bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zu erhalten ist. Insoweit einzelne Frachterhöhungen erst an einem späteren Termine in Kraft treten, ist dies im Berichtigungsblatte besonders vermerkt.
Dresden, den 14. Februar 1901. (412)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Der im April 1899 bekannt gegebene Ausnahmefrachtsatz für Holzkohlen von Máramaros-Sziget nach Konstanz in Höhe von 352 Cts. für 100 kg tritt am 31. März d. J. ausser Kraft. Später in dieser Verkehrsbeziehung aufkommende Holzkohlensendungen sind zur Umkartirung verwiesen, wodurch nicht unwesentliche Frachterhöhungen eintreten.
Karlsruhe, den 11. Februar 1901. (413)
Gr. Generaldirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen etc.
Für Steinkohlensendungen nach den Stationen Privlak-Ponikla und Sittowa-Haje der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz gelangen vom 1. März bis Ende Dezember d. J. die im Nachtrage 2, Seite 4/5 zum Tarif für den oben genannten Verkehr enthaltenen bezüglichen Frachtsätze abzüglich eines Hellers für 100 kg zur Anwendung.
Breslau, den 12. Februar 1901. (414)
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-deutscher Eisenbahnverkehr (über Belgien).
Der Ausnahmetarif für Pferde zwischen Myslowitz trans. und Paris-La Chapelle vom 1. Mai 1898 tritt mit Ablauf des Monats März d. J. ausser Kraft.
Cöln, den 9. Februar 1901. (415)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr. (Gruppe VI/VII.)
Mit sofortiger Gültigkeit werden die Tarifentfernungen für den Verkehr zwischen den Stationen Mainz Hauptbhf. und Mainz Hafen des Direktionsbezirks Mainz einerseits und den Stationen der Strecken Amalienhütte-Dahlbruch und Erndtebrück-Raumland-Berleburg des Direktionsbezirks Elberfeld andererseits um je 8 km ermässigt.
Mainz, den 7. Februar 1901. (416)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.
Am 15. Februar 1901 erscheint zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 1. November 1898 der Nachtrag IV, enthaltend u. a. Frachtsätze von den Stationen Ueberruhr des Direktionsbezirks Essen und Bedburg des Direktionsbezirks Cöln. Verkaufspreis 20 ₰. Einige durch Berichtigungen eintretende Erhöhungen treten am 1. April 1901 in Kraft.
Essen, den 13. Februar 1901. (417)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).
Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. treten Ausnahmefrachtsätze von Cavelwisch nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) — Ausnahmetarif 5a — in Kraft.
Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.
Berlin, den 8. Februar 1901. (418)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Stargard-CüstrinerPersonen- und Gepäckverkehr.
Vom 1. März d. J. ab erfolgt für den Verkehr zwischen Berlin (Stadtbahn) einerseits und der diesseitigen Station Schönfliess N/M. andererseits direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung über Werneuchen, Wriezen, Jädickendorf. Vom gleichen Zeitpunkte ab berechtigen die jetzt zur Ausgabe gelangenden Rückfahrkarten zwischen Berlin (Stadtbahn) und Schönfliess N/M. über Cüstriner Vorstadt, Jädickendorf auch zur Fahrt über Werneuchen, Wriezen, Jädickendorf.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Soldin, den 9. Februar 1901. (419)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die direkte Gepäckabfertigungsbefugniss des Haltepunktes Marbach an der Bahnstrecke Frankfurt a/M.-Bebra wird vom 15. April d. J. ab aufgehoben. Von dem gedachten Zeitpunkt ab werden daselbst Gepäcksendungen nur noch unter Vorbehalt späterer Abfertigung auf der Bestimmungs- oder einer geeigneten Zwischenstation zur Beförderung angenommen.
In der Richtung nach Marbach ist in dem in den Preistafeln angegebenen Umfange direkte Gepäckabfertigung nach wie vor zulässig. (420)
Frankfurt a/M., den 6. Februar 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Die Lieferung nachstehender Oberbaumaterialien soll vergeben werden: **411 t Laschen, 112000 Stück Hakenplatten, 245150 Stück Unterlagsplatten, 20000 Stück Spurplättchen, 8 t Hakennägel, 85 t Laschenschrauben, 620 t Schwellenschrauben, 2000 Stück Stützknaggen, 130000 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel.** Die Verdingungsunterlagen sind von unserer **Kanzlei, Bismarckplatz 1, hier**, bei welcher sie auch zur Einsicht aufliegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,20 ℳ — in baar — zu beziehen. Angebote mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“** versehen und versiegelt, sind bis zum Eröffnungstage, am **27. Februar 1901, Vormittags 10 Uhr**, portofrei an **uns** einzusenden.
Ende der Zuschlagsfrist am 26. März 1901.
Essen (Ruhr), den 8. Februar 1901. (421)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dänische Staatsbahnen.
Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 200000 Bahnschwellen und ca. 60000 m Weichenschwellen aus Danziger Kiefernholz ausverdungen werden.
Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjörnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.
Bietungstermin:
am 25. Februar 1901,
Nachmittags 2 Uhr,
im erwähnten Büreau.
Kopenhagen, Februar 1901. (422)
Der Bahnchef.

Verdingung von **D.** 210000 Stück Lampencylindern, 10200 Stück Aufsatzgläsern, 8000 Stück Einsatzgläsern, 9500 Stück Standgläsern, 20200 Stück Korken mit Glasröhrchen; **E.** 52500 Stück Zinkpolen, 19300 Stück Kupferpolen, 8350 Stück Verbindungsklemmen; **F.** 61700 kg Kupfervitriol, 11000 kg Bittersalz und 7150 Glas Schreibfarbe für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 28. Februar 1901, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1-4, einzureichen.
Angebotbogen und Bedingungen zu D., E. und F. können **im Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von **je** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 21. März 1901.
Berlin, den 13. Februar 1901. (423)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. Februar Vorm. gemeldet.

Nr. 5. Berlin, am 16. Februar 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	492	1	Ballen	geripptes Strohpapier	31	1	Werdau	Sächsische Stsb.	
2	A E	1277	1	Fass	leer	—	2	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
2	—	260	1	Kiste	gefüllt		2			
3	A F	34	1	„	Drechslerwaaren —	23	3	Jena Saalbahnhof	„	
4	A K	1138	1	Sack	Samen —	75	4	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
5	A K	1	2	Stück	Holzgitter —	56	5	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
6	A M	442	1	Kiste	? —	90	6	Lübeck	Grhzl. Meckl. Staatsb.	beschrieben: Amsterdam.
7	A R	7082	1	Ballen	Leder —	57	7	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
8	A S	10139	1	Kiste	Albums —	110	8	Duisburg	K. E.-D. Essen	
9	A S	2488	1	„	4 leere Blechbüchsen	10	9	Ellwangen	Württemberg. Stsb.	
10	B	14990	4	Stangen	Flacheisen —	ca. 1000	10	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
11	B	2	1	Glaskiste	leer —	12	11	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
12	B	2660	1	Korb	ansch. Säure —	65	12	Fulda	K. E.-D. Frankf. a M.	
13	—	4996	1	Fass	Maschinenöl —	289	13			
14	B	1	1	—	Kuhhaut —	6	14	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
15	C A M	3415	1	Kiste	leer —	6	15	Frankfurt a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	C D	5	1	„	leere Weinflaschen —	16	16	Sachsenhausen	„	
17	C K	13399	1	„	Blechdeckel —	92	17	Mainz	Direktion Mainz	
18	C M	12325	1	Fass	ansch. Oel —	205	18	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
19	C S	5848	1	Kistchen	Makkaroni —	16	19	Worms	Direktion Mainz	
20	C S	—	5	Kisten	Nudeln —	79	20	Hamm	K. E.-D. Essen	beklebt: Tornesch.
21	C T	4815	1	Kiste	— —	61	21	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
22	D A	1/2	2	Fässer	— —	342	22	Hamburg B.	„	
23	E	4	1	Halbstückfass	leer —	120	23	Mainz	Direktion Mainz	
24	E	2	1	Kollo	2 leere Körbe —	7	24	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschrieben: Hamburg.
25	E S	—	1	Kiste	leer mit Verschlussdeckel	6	25	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
26	E W	13254	1	Ballen	Riemen —	74	26	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
27	E W	6456	1	Kiste	leer —	59	27	Mannheim	Direktion Mainz	Mannheim bezettelt.
28	F	—	1	„	Flaschen —	92	28	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
29	F	608	1	Bund	Fenstereisen —	15	29	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
30	F B	819	1	Packet	Fettpapier —	23	30	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
31	F C	4890	1	—	Pianokiste, leer —	178	31	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
32	F H S	1893	1	Korb	Spaten —	67,5	32	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
33	F K	—	2	Bunde	Platten —	70	33	Colmar	Reichsbahn	
34	F S	376/7	2	Standen	Seife —	130	34	Bocholt	K. E.-D. Essen	
35	F v M	2026	1	Ballen	Wellpapier —	21,5	35	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
36	G	14900	1	Kiste	Hölzer u. 4 Eisenstangen	62	36	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	
37	G C	—	1	Ballen	alte Säcke (leer) —	20	37	Lage	K. E.-D. Hannover	
38	G D	—	1	eisern. Fass	leer —	77	38	Dortmund	Dortmund-Gronau-Enschede	Ems und Cöln-Ehrenfeld.
39	G G	II	11	—	gusseiserne Theile —	11	39	Gera	K. E.-D. Erfurt	
40	G H	158	1	Fass	leer —	18	40	Peine	K. E.-D. Hannover	
41	G H	100/230	1	Rolle	braunes Packpapier —	25	41	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
42	G H & C F	652	1	Kiste	? —	8,5	42	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
43	G K	189/90	2	Pack	Papier —	30	43	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
44	G R L	57	1	Ballen	Baumwollwaaren —	96	44	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
45	G W	3319/20	2	Fässer	leer —	24	45	Oberwesel	Direktion Mainz	
46	H C	473	1	—	Hund —	79	46	Diedenhofen	Reichsbahn	
47	H D	19593	1	Kiste	Blechdeckel —	162	47	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
48	H H	4310	1	Ballen	Goldleisten —	22	48	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
49	H K	11	1	Pack	leere Cementsäcke —	8	49	Vorwohle	K. E.-D. Cassel	
50	H M / F	740	1	Kiste	1 kl. Kiste m. Emballage	37	50	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschrieben: Apenrade.
51	H R	8	1	„	weisser, fasriger, seidenartig glänzender Rohstoff	53	51	Falkenberg O/L.	K. E.-D. Halle a/S.	
52	H R / E	801/3	3	Kisten	— —	128	52	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beklebt von Eckernförde.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	H & S	18065	1	Kiste	leer —	26	53	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
54	H S	400	1	Fass	Salz (Dünge- od. Viehsalz)	377	54	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
55	H W	1/7	7	Säcke	Säcke —	320	55	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschrieben: Langenfelde, Herm. Westphal.
56	J A	24390	1	Kiste	eis. Lampenkugeln —	25	56	„	„	beschrieben: Metelino.
57	J B	4033	1	„	leer —	30	57	Leipzig II	Sächsische Stsb.	v. Hamburg bez.
58	J H	2149	1	Fass	leer —	52	58	Worms	Direktion Mainz	
59	J H	68	1	Sack	Baumwollabfälle —	45	59	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
60	J S	1451	1	Kollo	Plan —	60	60	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
61	K	2	1	Sack	? —	15	61	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	*)
62	K	15	1	Pack	leere Körbe —	15	62	Hamburg B.	„	
63	K	19/24	3	—	Lithographiesteine —	20	63	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	K	7	1	Fass	leer —	7	64	Büdesheim	Direktion Mainz	
65	K	—	11	—	Gussrohre —	132	65	Diedenhofen	Reichsbahn	
66	—	—	11	—	Gussräder —	70	66			
67	K F	2104	1	Kiste	leer —	84	67	Darmstadt	Direktion Mainz	
68	K & H	1765	1	„	rothbrauner Plüsch —	28	68	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
69	K & R	1163	1	Sack	Julienne —	5	69	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
70	K S	6066 6101	2	Fässer	Farbe —	60	70	Sobernheim	Direktion Mainz	
71	L	—	1	—	Tafel Zinkblech -	8,5	71	Calw	Württemberg. Stsb.	
72	L G	—	1	Fass	leer —	45	72	Mannheim	Badische Stsb.	
73	L S	338	1	Pack	Leder (3 Häute) —	66	73	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
74	L St	1928/9	2	„	Papier —	267	74	Barmen	„	
75	L T	30	1	Ballen	Linoleum —	8	75	Mainz	Direktion Mainz	
76	M	10	1	Dose	Frauenhüte —	3	76	Kampen	Niederl. Centralb.	
77	M	—	1	Pack	leere Säcke von Kleie	27	77	Soldau	K. E.-D. Danzig	
78	M & C	14338	1	Kiste	? —	28	78	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	**)
79	M E	36	1	—	eisernes Lager —	24	79	Offenburg	Badische Stsb.	
80	M H	190	1	Fass	Seife —	58	80	Düsseldorf (Eilgut)	K. E.-D. Elberfeld	
81	M K	1351	1	Ballen	Papiere —	115	81	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
82	M K	—	2	Pack	Bandeisen —	48	82	Kampen	Niederl. Centralb.	
83	M M	165	1	Fass	Wein —	44	83	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
84	M M	2329	1	Ballot	Woll- u. Baumwollw.	18	84	Lörrach	Badische Stsb.	
85	O roth	125 grün	1	Stück	Knierohr (Ofen-) —	0,5	85	Norden	K. E.-D. Münster	
86	O & Co. T	635 80	1	Eisenfass	leer —	80	86	Mannheim	Direktion Mainz	Kreideanschrift: Mannheim.
87	O P S	1347	1	Kiste	? —	24	87	Hamburg L.	Lübeck-Büchen	
88	O V	326	1	Fass	Oel —	208	88	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	Alte Marke: A H C P D S 7 u. 235.
89	P	1/2	2	„	leer —	27	89	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
90	P H	8/13	21	Stück	Gasrohre —	182	90	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
91	P S	749	1	Petroleumfass	leer —	—	91	Woldenberg	K. E.-D. Bromberg	
92	P W G	663	1	Kiste	Kleider und Hausstandssachen	—	92	Kiel	K. E.-D. Altona	
93	R A	—	1	Sack	Rosinen —	27	93	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
94	R H	4941	1	Kiste	Bohrer u. Lochzangen	39	94	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
95	R T	328	1	Ballen	gefüllt —	—	95	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
96	R U B	1238	1	Kiste	1 Bild —	11,5	96	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
97	S	113	1	„	Farbewaaren —	16,5	97	Plauen i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
98	S C T C (gekreuzt)	4894	1	„	? —	26	98	Hamburg L.	Lübeck-Büchen	beschr.: Buenos=Aires.
99	S Absender: Mech. Weberei in Brennet a/Rh.	7136	1	Ballen	? —	59	99	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beklebt: Brennet a/Rh.
100	T F	116	1	Korb	2 Blechflaschen? —	50	100	Bismarck i/W.	K. E.-D. Essen	
101	T H!S	51179	1	Kiste	leer —	23	101	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
102	V	248	1	„	Trikotwaaren —	43	102	Pforzheim	Badische Stsb.	
103	V C	1093	1	Rolle	Leder —	133	103	Werdau	Sächsische Stsb.	
104	V K	24205	1	Kiste	Nelken —	27	104	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
105	V W	3	1	„	Wurst	20	105	Vlissingen Zeel.	Niederl. Staats-E.	beklebt: Goch-Londen.
106	V Z	39644	1	„	Heu —	20	106	Mannheim	Badische Stsb.	
107	/ W	—	1	—	Kette, 4,5 m lang —	—	107	Tanne	Halberstadt-Blankenburger E.	
108	// W	—	1	—	Kette, 3,8 m lang —	—	108			
109	W	—	5	Kolli	Herdtheile —	40	109	Mainz	Direktion Mainz	

*) Absender: Schwerspatgrube Katharinenbild, Lohr a/M., Comptoir Würzburg, Verladestation Partenstein.
**) Beklebt von Berlin, beschrieben Constantinopel.

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
110	W	—	1	Kiste	Käse	53	110	Düsseldorf (Eilgut)	K. E.-D. Elberfeld	
111	W B	30	1	Pack	Kupferblech	6	111	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
112	W D F D S	—	2	Stäbe	Stahl	10,5	112	Kampen	Niederl. Centralb.	
113	V D	—	1	Stab	Eisen	9	113			
114	W E	9427	1	Kiste	leer	37	114	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	bezettelt: Osterburg-Berlin H. L.
115	W K	108	1	„	?	39	115	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
116	W S	315	1	Fass	leer	10	116	Münster	K. E.-D. Münster	
117	Z	2041	1	Ballen	Wollabfälle	22,5	117	Kirchberg	Sächsische Stsb.	
118	Z & P	—	1	Lattengest.	leer	12	118	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
119	P. Beinewald Dresden	—	1	—	Wagendecke	—	119	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
120	Breslau	35773	1	Wagen	Kohlen	12500	120	Bippen	K. E.-D. Münster	
121	Breslau	53887	1	Waggon	Steinkohlen	10000	121	Berlin Anh.-Drsd.	K. E.-D. Berlin	
122	Deutsch-Amerik. Petr.-Ges. Geestemünde	226	1	Spritfass	leer	35,5	122	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
123	H Frankfurt a/M.	—	1	Gebund	Schippenstiele	28	123	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	Funke Sohn Strassburg	—	1	—	Säurecylinder	63	124	Wörth a. d. S.	Reichsbahn	
125	Gottwald Michelstadt	—	1	Sack	Borsten	13,5	125	Michelstadt	Direktion Mainz	
126	S Hamburg	9619	1	Kiste	?	?	126	Hengelo	Niederl. Staats-E.	
127	J. J. Darbooen Hamburg	—	1	Bll.	?	10	127	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beklebt: Düsseldorf-Derendorf 19/12.
128	D. Kahn Kirchheimbolanden	—	1	—	Wagendecke	?	128	Alzey	Direktion Mainz	
129	G. A. Mainz	—	1	Bund	Bretter	—	129	Mainz	„	bezettelt: Pino-Mainz.
130	Münster	17	1	Fass	?	?	130	Hengelo	Niederl. Staats-E.	
131	Portland-Cement Dyckerhoff Söhne, Amöneburg Biebrich a/Rhein	—	1	Säckchen	leere Säckchen	9	131	Papenburg	K. E.-D. Münster	
132	Portl.-Cem.-Fabrik Germania, Lehrte	1	11	Säcke	Cement	550	132	Rauxel	K. E.-D. Essen	
133	Albert Rehse & Sohn	—	2	Kisten	leer	13	133	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beklebt: Gerresheim.
134	Karl Reichelt	—	1	brauner Kasten	Kleider	34	134	Friedeberg a/Q.	K. E.-D. Breslau	beschr.: Schwarzbach i/Schl.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
135	—	roth I	18	Bund	Eisentheile	—	135	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
136	—	I weiss	2	—	Winkeleisen	72	136	Hattingen Rhr.	K. E.-D. Essen	
137	—	roth und weiss 1	1	Bund	Bandeisen	38	137	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
138	—	weiss II	2	—	eis. Ofenfüsse	2	138	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
139	—	25 10	4	Bund	Bandeisen	106	139	Duisburg	K. E.-D. Essen	
140	—	32 35 38 9	1	Satz	7 leere, alte Butterkübel	43	140	Bockenem	Braunschw. L.-E.	
141	—	40	1	Korb	Gemüse	11	141	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
142	—	188	1	Stück	Expressgut	—	142	Worms	Direktion Mainz	Pfeddersheim bez.
143	—	9637/1	1	Ballot	Kapok	25	143	Utrecht	Niederl. Centralb.	
144	—	5183	1	Ballen	Wolle	10	144	Wanne	K. E.-D. Essen	
145	—	17615	1	Fass (Pschorr)	leer	20	145	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeichen vers.					
146	weiss 0	—	2	Stück	runde, gusseis. Ofenobertheile	30	146	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
147	rother /	—	1	Bund	T-Eisen —	50	147	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
148	(Dreieck mit B)	1451	1	Fass	leer —	23	148	Nordhausen	„	
149	(Dreieck mit F)	668/71	4	Stück	eis. Wringer —	—	149	Herford	K. E.-D. Hannover	
150	H U A	8967	1	Kiste	? —	44	150	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beklebt: Alpirsbach-Hamburg H.
151	A R H 549	1002	1	„	1 Blechkiste —	63	151	„	„	beschrieben: Lorenzo-Marques.
152	J D 547	4000	1	„	1 Blechkiste —	88	152	„	„	beschrieben: Lorenzo-Marques.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
153	—	—	1	Ballen	? —	53	153	Dt. Avricourt	Reichsbahn	
154	—	—	1	Kübel	Beeren —	33	154	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
155	—	—	1	Fass	Bier (1/4 t) —	15	155	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
156	—	—	1	—	Bindekette —	—	156	Waldenburg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
157	—	—	1	Korb	leere Blechflaschen —	7	157	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
158	—	—	1	Kiste	4 Blechflaschen mit Bronzetinktur	3,5	158	Gummersbach	„	
159	—	roth	1	Kollo	3 Blechofenrohre —	3	159	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
160	—	—	1	Bund	Bleirohr —	69	160	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
161	—	—	1	—	eis. Bolzen —	24	161	Hof	Sächsische Stsb.	
162	—	—	1	—	eis. Bolzen mit 2 Muttern	14	162	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	aus Wagen 29 448 Essen entladen.
163	—	—	1	Wagen	Braunkohlenabfall —	—	163	Gräben	K. E.-D. Breslau	
164	—	—	1	Bund	Bretter	22	164	Pfalzburg	Reichsbahn	
165	—	—	33	—	Bretter, 4,5 m l., 13 cm br.	—	165	Beimerstetten	Württemberg. Stsb.	
166		—	2	—	Bretter, je 5 m lang u. 1 cm stark	—	166	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
167	—	—	4	—	Bretter, ca. 9 m lang, 2 cm stark	—	167	Grammen	K. E.-D. Königsberg	
168	—	—	6	—	Bretter, je 8 m lang u. 1 cm stark	—	168	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
169	—	—	1	Sack	Brot —	11	169	Triefenried	Bayerische Stsb.	
170	—	—	3	Pack	29 Bügeleisenbolzen	50	170	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
171	—	—	1	—	Buffer —	27	171	Altona	K. E.-D. Altona	
172	—	—	4	Pack	leere Cementsäcke —	20	172	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
173	Zur Packm.-Karte 895 v. 16./1. von Rastatt-Leipzig, M.	—	1	Holzkoffer	Damenkleider —	57	173	Leipzig, M., Gep.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	
174	—	—	1	Packet	Eilfrachtbriefe —	1	174	Strassburg Gep.-Abf.	Reichsbahn	
175	—	—	1	Pack	10 ineinandergesetzte Eimer	14	175	Peine	K. E.-D. Hannover	
176	—	—	1	Gebund	⊐-Eisen —	50	176	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
177	—	—	1	Stück	Eisen wie Figur zeigt: (Figur)	10	177	Berlin, Anh.	K. E.-D. Berlin	
178	—	—	3	Stäbe	Eisen —	52	178	Benshausen	K. E.-D. Erfurt	
179	—	—	1	Stange	○-Eisen —	29,5	179	Stolp	K. E.-D. Danzig	
180	—	—	1	—	Eisengestell mit Filz überzogen	25	180	Mainz	Direktion Mainz	
181	—	—	3	—	Eisenplatten —	7	181	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
182	—	—	1	—	Eisenstange —	15	182	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
183	—	—	1	—	gerippte Eisenstange	100	183	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
184	—	—	1	Pack	Eisentheile —	6	184	Bingerbrück	Direktion Mainz	
185	—	—	1	Kollo	3 Eisentheile (Zahnstangen)	7	185	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
186	—	—	1	Säckchen	Erbsen —	9	186	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
187	—	—	1	Kiste	Nudeln —	18	187	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
188	—	—	1	Fass	leer	15	188	Mainz	Direktion Mainz	
189	—	—	1	„	leer —	142	189	Kreuznach	„	
190	—	—	1	„	leer —	36	190	Niedobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
191	—	—	2	Fässer	leer —	41	191	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
192	—	—	2	—	Feuertöpfe —	15	192	„	„	
193	—	—	1	Gebund	Flacheisen —	35	193	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
194	—	—	1	Pack	Flaschen —	5	194	Diedenhofen	Reichsbahn	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
195	—	—	1	—	gusseiserner Fuss —	1	195	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	1	—	eis. Fusstritt z. Güterwagen	—	196	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
197	—	—	4	Paar	Galoschen —	4,5	197	Minden	K. E.-D. Hannover	
198	—	—	1	—	Gasrohr (1 m lang) —	30	198	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
199	—	—	1	Bund	eis. Gasrohre —	—	199	Wolfenbüttel	Braunschweig. L.-E.	
200	—	—	34 47	— —	Gerüsthölzer Gerüsthaken	—	200	Schalke	K. E.-D. Essen	
201	—	—	1	—	eisernes Gestell mit Griffen u. auf Rollen	24	201	Frankfurt a M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
202	—	—	60	Pack	Glascylinder —	30	202	Duisburg	K. E.-D. Essen	
203	—	—	1	—	Gummischlauch —	—	203	Bochum Süd	„	
204	—	—	1	Bund	Halbrundeisen —	51	204	Mainz	Direktion Mainz	
205	—	—	1	Ladung	Holz —	—	205	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 69870.
206	—	—	1	Sack	Holzstifte —	10	206	Dahlhausen Rhr.	„	
207	—	—	13	—	Kaminschieber —	13	207	Duisburg	„	
208	—	—	1	Bund	3 Kanteisen —	28	208	Recklingh.-Bruch	„	
209	—	—	1	Kiste	leer —	—	209	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
210	—	—	14	—	Kistendeckel —	75	210	Laaber	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
211	—	—	1	Kollo	2 Stück eis. Kinderwagen-Räder	?	211	Schkeuditz	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund b. Bde. 108.
212	—	—	2	Körbe	Klammern u. Seil —	20	212	Würzburg	Bayerische Stsb.	
213	—	—	1	Pack	Kleider —	9	213	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
214	—	—	1	Sack	Kleidungsstücke —	5,5	214	Utrecht	Niederl. Centralb.	
215	—	—	1	Pack	alte Kleidungsstücke	9	215	Münster	K. E.-D. Münster	
216	—	—	1	—	leere Korbkanne	3	216	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
217	—	—	4	Körbe	leer —	5	217	Soest	K. E.-D. Cassel	
218	—	—	1	Pack	Körbe —	12	218	Dornheim	Direktion Mainz	
219	—	—	1	—	Küfersitz —	2	219	Wanne	K. E.-D. Essen	
220	—	—	1	Rolle	Kupferblech —	40	220	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
221	—	—	1	—	Lattengitter —	27	221	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
222	—	—	1	-	etwa Daumen dicke u. 8–10 m lange Leine	—	222	Lüneburg	K. D.-E. Hannover	
223	—	—	1		Lehm —	—	223	Herne	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 92875.
224	—	—	2	—	Leitern u. 23 Bretter	—	224	Dortmund Km.	„	beschr.: Hamburg.
225	—	—	1	Pack	50 Stück Maschinenschrauben 13×35 mm, 6 kantig, Kopf und Mutter	4,5	225	Neunkirchen, Bez. Arnsberg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
226	—	—	1	Stück	Maschinentheil —	52	226	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
227	—	—	1	—	eiserne Matratze —	33	227	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
228	—	—	1	Päckchen	Messingtheile —	0 15	228	Basel	Badische Stsb.	
229	—	—	1	Korb	Obst —	23	229	Stuttgart H. Gep.	Württemberg. Stsb.	
230	roth	—	1	—	Gusseisen, ansch. Ofentheil	5	230	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
231	—	—	1		Petroleumfass —	—	231	Babenhausen	Direktion Mainz	
232	—	—	1		Puppensportwagen —	3	232	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	grün gestrichen.
233	—	—	1	—	Puppenwagen —	2,5	233	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
234	—	—	1	Säckchen	Putzpomade „Amor“	2	234	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
235	—	—	1	—	Reisekorb —	2	235	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
236	—	—	1	Bund	9 eis. Ringe —	9	236	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
237	—	—	1	Stück	Rohr mit Wasserstandsglas (anscheinend Sauge- oder Dampfdruckrohr); das obere Ende in Packleinwand und mit Steuerplombe des H. St.-A. Cöln versehen (ohne Gewichtsangabe)	—	237	Leipzig Th., Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
238	—	—	4	—	verzinkte Rohre —		238	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
239	—	—	2	—	eiserne Rohre —	14	239	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
240	—	—	2	—	Rohre mit Griff —	10	240	Mannheim	Badische Stsb.	
241	—	—	2	Bund	Röhren —	67	241	Duisburg	K. E.-D. Essen	
242	—	—	1	„	eis. Rohrklammern —	32	242	Recklingh.-Bruch	„	
243	—	—	1	Korb	Rosenkohl —	20	243	Leipzig M., Eilg.	K. E.-D. Halle a S.	
244	—	—	1	Stange	Rundeisen —	10	244	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
245	—	—	1	„	Rundeisen —	2	245	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
246	—	—	2	Bund	Säcke —	110	246	Colmar	Reichsbahn	
247	—	—	2	Pack	Säcke —	71	247	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
248	—	—	1	Sack	gefärbtes Salz —	50	248	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
249	—	—	1	Fass	Seife —	58,5	249	Herne	K. E.-D. Essen	
250	—	—	1	Pack	25 Schaufeln —	24	250	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
251	—	—	1	Packet*)	eis. Schraubbolzen —	2,5	251	Altona	K. E.-D. Altona	*) in grauer Leinwand.
252	—	—	1	-	gusseisernes Schwungrad	20	252	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	85 cm Durchmesser.
253	—	—	1	Wagen	Signaltheile —	—	253	Mochbern	K. E.-D. Breslau	25636 Brl.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
254	—	—	1	Stange	Stahl —	3	254	Budenheim	Direktion Mainz	*)
255	—	—	1	—	Stange Stahl —	28	255	Recklingh.-Bruch	K. E.-D. Essen	
256	—	—	1		eis. Stange 1,10 m lang	—	256	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
257	—	—	1	Steige	leer —	7	257	Simbach	Bayerische Stsb.	
258	—	—	1	—	gusseis. Strassenkappe für Gasleitung	10	258	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
259	—	—	1	—	Wagendecke —	34	259	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
260	—	—	1	—	Wagendecke (Nr. 3) —	42	260	„	„	
261	—	—	1	—	Wagendecke —	—	261	Alzey	Direktion Mainz	
262	—	—	1	—	hölz. Waschbank —	5	262	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
263	—	—	1	Pack	2 Stück Wiener Stühle	—	263	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
264	—	—	1	—	eisernes altes Zahnrad	2	264	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
265	—	—	1	—	Zahnradkette, 2 m lang	—	265	Hamm	K. E.-D. Essen	
266	—	—	1	Pack	Zinkkniee —	7	266	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
267	—	—	1	—	Zinkrohr —	8	267	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
268	—	—	2	Block	Zinn —	16,5	268	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B L	286	1	Kiste	Blechdosen —	18	1	Matzleinsdorf	K. k. priv. Südbahn	
2	E	1572	1	—	eiserner Waschtisch —	9	2	„	„	
3	F S	7	1	Kiste	Effekten —	32	3	Ala	„	
4	F	6515	1	Sack	Weinbeeren —	50	4	Franzensfeste	„	
5	F R	10	1	Fass	leer —	115	5	Franzensfeste	„	
6	H	4	1	Kiste	Bild —	72	6	Matzleinsdorf	„	
7	H	—	1	Sack	Kleider —	30	7	Mezö Laborcz	Ungarische Stsb.	Bezettelung: B. Kamnitz-Budafok.
8	J D	1217	1	leeres	Fass —	15	8	Budafok	„	
9	J K	3070	2	Ballen	Hadern —	78	9	Matzleinsdorf	K. k. priv. Südbahn	
10	J L	360	1	Kiste	Käse —	13	10	Innsbruck	„	
11	J L	824	1	„	Blechdosen —	18	11	Matzleinsdorf	„	
12	J W	466	1	„	alte Kleider —	41	12	Graz	„	
13	K	3	1	Sack	Holzstöcke —	40	13	Matzleinsdorf	„	
14	K C M L C A S B T S	18001 18007 18000 51 656 156/157	7 1	Kisten Stück	Zollgut —	590	14	Budapest Fövámház	Ungarische Stsb.	Bezettelung: Passau-Budapest.
15	O E S L	171	1	Kiste	Metallwaare —	37	15	Pozsony	„	von Berlin.
16	S B	16018	1	Ballen	Manufakturw. —	72	16	Graz	K. k. priv. Südbahn	Jägerndorf-Prag K.F.N.B.
17	W D	—	1	Bund	Möbelfedern —	10	17	Matzleinsdorf	„	
18	Donawitz	2. 18	2	Stück	Ketten —	50	18	Budapest Józsefváros	Ungarische Stsb.	
19	Hirschberg Kis Czell	—	1	„	Plache —	66	19	Kis Czell	„	Bezettelung: Wien K.F.N.B-Kis Czell.
20	Ignaz Pollack	—	1 3	Ballen „	leere Getreidesäcke — Hafersäcke —	34 35	20	Graz	K. k. priv. Südbahn	
21	Mineral Oehl Raff	992	1	leeres	Eisenfass —	47	21	Lipótvár	Ungarische Stsb.	
22	Spundfabrik Göding	—	1	Sack	Spunde —	44	22	Bozen	K. k. priv. Südbahn	
23	Victorinfabrik Wien	—	1	—	blecherner Ofen —	41	23	Matzleinsdorf	„	
24	—	27	3	—	leere Fässer —	74	24	Kőbánya alsó pályandvar	Ungarische Stsb.	von Siebenbrunn.
25	—	91	1	Kiste	Bücher —	34	25	Graz	K. k. priv. Südbahn	Stracho-Laibach.
26	—	100	1	„	Holzmodelle —	21	26	Graz	„	Mürzzuschlag Graz: Ternitz-Graz.
27	—	129	1	Sack	Heidenmehl —	85	27	Franzensfeste	„	
28	—	178/13	50	Brode	Zucker —	575	28	Tepla Tr. Teplitz	Ungarische Stsb.	von Ung. Ostra.
29	—	2744	1	Verschlag	Marmor —	38	29	Matzleinsdorf	K. k. priv. Südbahn	
30	—	461	1	„	Marmorplatte —	63	30	Matzleinsdorf	K. k. priv. Südbahn	
31	—	—	1	Block	Blei —	46	31	„	„	
32	—	—	1	Stück	Kinderwagen —	12	32	Trencsén-Isztebnik	Ungarische Stsb.	
33	—	—	1	Sack	Polster und Kleider —	25	33	Graz	K. k. priv. Südbahn	
34	—	—	1	—	Duchent —	—	34	Graz	K. k. priv. Südbahn	
35	—	—	1	Sack	Rindsfette —	51	35	Bozen	„	
36		—	1	Stange	[] Stahl —	19	36	Graz	„	
37	—	—	4	Bund	Röhren —	25	37	„	„	? Graz.
38	—	—	1	Verschlag	? —	26	38	Franzensfeste	„	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B	—	1 1	— —	Pulsometer — Eisenrohr —	70	1	Sandersleben	K. E.-D. Magdeburg	
2	roth B	—	1	—	Eisenring z. e. Walze	5,5	2	Triangel	„	

*) 1,25 m lang, 3 cm dick. Stanzzeichen: Schmitt & Clemens.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
3	G E	31	1	Kiste	Seife —	56	3	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
4	H 70 Berlin	-	1	„	Käse —	5	4	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
5	H W	8	1	Sack	Spinatsamen —	52	5	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
6	L M E	4056	1	Kiste	Amorette —	11,2	6	Wittingen	„	
7	M B	745	1	Pack	Piassavabesen (12 Stück)	8	7	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	beschr.: Osnabrück.
8	P	6174	1	Ballen	Tabak —	79	8	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
9	W	25	1	—	neue Wagendecke —	44	9	Aschersleben	„	
10	M E W S & Co.	10 19665	1	Sack	roh. Kaffee —	63	10	Magdeburg H.	„	
11	—	11	1	—	eis. Schornsteinschieber	4	11	Stassfurt	„	
12	gelber Strich	—	1	Stange	Eisen, 5,5 m lg. —	11	12	Harzburg	„	
13	gelber Strich	—	5	Stangen	Gasröhren mit Muffen	99	13	Magdeburg H.	„	
14	weiss ✕	—	1	—	alte Wringmaschine —	38	14	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
15	—	—	1	—	alte Eisenplatte —	65	15	Magdeburg-Alte Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
16	—	—	8	—	Eisenstäbe, 2 m lg. —	28	16	Magdeburg-Neustadt	„	
17	—	—	1	—	Kartoffeldämpfer —	7	17	Lüchow	„	
18	—	—	1	Pack	2 Rollen —	3	18	Magdeburg-Neustadt	„	
19	—	—	1	—	Pflugschaar —	2	19	Emden	K. E.-D Münster	
20	—	—	6	—	Unterlagshölzer —	—	20	Magdeburg Elbebhf.	K. E.-D. Magdeburg	
21	—	—	2	Stück	neue Waschkörbe —	4	21	Münster	K. E.-D. Münster	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 15. | 20. Februar 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der heutigen Nummer liegt der vom 1. April d. J. ab gültige XI. Nachtrag zu dem Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bei.

Die Staatsbahnen des Grossherzogthums Finnland.

Einleitung.

Seit die finnländischen Eisenbahnen durch Theilnahme an der Einrichtung des Vereins-Reiseverkehrs das „Land der Seen" dem Turistenstrome leichter zugänglich gemacht haben, lenkt sich die allgemeine Aufmerksamkeit mehr und mehr auf dieses so hartnäckig für seine politische Selbständigkeit kämpfende Volk und seine Einrichtungen, Sitten und Gewohnheiten. Aber nicht nur die Gegenwart, sondern auch der Werdegang dieses trotz seiner Armuth ungemein rührigen Volkes bietet dem Beobachter erfreuliche Lichtpunkte. Auch für den Eisenbahnfachmann ist dort viel belehrendes zu finden, weil er aus der Art der überstandenen Schwierigkeiten und ihrer endlichen Besiegung entnehmen kann, wie Opferfreudigkeit und Ausdauer selbst ein armes Land mit einem gut angelegten Schienennetz zu überspannen vermögen.

Wenngleich der Umfang des finnländischen Eisenbahnnetzes immerhin nur bescheiden ist, so ist doch sein Einfluss auf die Fortentwickelung der wirthschaftlichen Hilfsquellen, der Industrie, des Ackerbaues und des allgemeinen Wohlstandes kein geringer gewesen. Denn nur infolge des Baues von Schienenwegen hat dieses mit materiellen Hilfsquellen so stiefmütterlich bedachte Land einen ungeahnten Aufschwung nehmen können. Der Bahnbau konnte unter den gegebenen Verhältnissen aber nur erfolgen, weil von jeher das ganze Volk und insbesondere seine Vertreter sich mit grösster Begeisterung der Entwickelung des nationalen Bahnnetzes widmeten, einer Begeisterung, die sich als eines der hauptsächlichsten Ergebnisse des konstitutionellen Auflebens darstellt, das der Regierung Alexanders II. seinen besonderen Stempel aufdrückte. Auch die weitere Entwickelung des Bahnnetzes wird unausgesetzt von allen Klassen der finnländischen Gesellschaft mit grossem Interesse und tiefgehendem Mitempfinden verfolgt.

Der Zweck der nachstehenden Zeilen, die wir in Anlehnung an eine von der Generaldirektion der finnländischen Staatsbahnen für die Pariser Weltausstellung verfasste Abhandlung niederschreiben, geht nun dahin, zu zeigen, wie es einem kleinen, nicht weit vom nördlichen Polarkreise wohnenden und von der übrigen civilisirten Welt abgeschnittenen Volk möglich war, sein Vaterland mit einem Schienennetz auszurüsten, das sich in Bezug auf Bequemlichkeiten und schnelle Abwickelung des Verkehrs zwar nicht mit unseren heimischen Bahnen messen kann, das trotzdem aber den Bedürfnissen des Landes Rechnung trägt, und dessen finanzielle Ergebnisse völlig zur Verzinsung der Anlagekosten und zu deren Tilgung ausreichen.

Die Gesammtlänge der in der beigegebenen Uebersichtskarte dargestellten Eisenbahnen (die Dampfschiffsstrecken sind durch die Signatur — — — — bezeichnet) betrug zur Berichtszeit — d. i. Ende 1899 — 2 906 km, von denen 2 649 km dem Staate und 257 km Privatgesellschaften gehören. Das Gesammtnetz setzte sich aus folgenden Einzellinien zusammen:

A. Staatsbahnen:

I. a) Hauptstrecke der Staatsbahnen: Helsingfors-Hyvinkää - Riihimäki - Lahti - Kouvola - Simola-Viborg-St. Petersburg . . . . 441 km

Uebertrag	441 km
b) Zweigbahnen: Riihimäki-Tavastehus (37 km) und Simola-Villmanstrand am Saimasee (19 km) sowie einige kleinere Strecken	79 „
II. Hauptstrecke Hyvinkää-Karis-Hangö	154 „
III. Strecke Tavastehus-Toijala-Tammerfors mit Abzweigung Toijala-Åbo	212 „
IV. Wasabahn (Tammerfors-Haapamäki-Seinäjoki-Nikolaïstad)	310 „
V. Hauptstrecke Seinäjoki-Kovjoki-Bennäs-Lappi-Uleåborg und Abzweigung Bennäs-Jakobstad	359 „
VI. Savolakbahn (Kotka-Inkeroinen-Kouvola-Kuopio)	343 „
VII. Hauptstrecke Viborg-Antrea-Joensuu und Abzweigung Antrea-Imatra-Vuoksenniska	363 „
VIII. Hauptstrecke Björneborg-Peipohja-Tammerfors	156 „
IX. Jyväskyläbahn (Haapamäki-Suolahti)	120 „
X. Åbo-Salo-Karis (Theilstrecke der im Bau befindlichen Bahn Åbo-Karis-Helsingfors)	112 „
zusammen	2 649 km

B. Privatbahnen:

1. Borgå-Kerava 33 km; 2. Raumo-Peipohja 48 km; 3. Jokkis-Humppila (schmalspurig) 23 km; 4. Inkeroinen-Fredrikshamn 26 km; 5. Nykarleby-Kovjoki 13 km; 6. Brahestad-Lappi 32 km; 7. Lovisa-Lahti-Vesijärvi 82 km, zusammen . . . 257 km

insgesammt 2 906 km

C. Im Bau befindliche (und bis zum heutigen Tage noch nicht eröffnete) Staatsbahnen:

1. Kuopio-Idensalmi 85 km; 2. Uleåborg-Torneå (schwedische Landesgrenze); 3. Helsingfors-Karis 83 km.

Von den 37 Städten Finnlands sind deren 27 zur Zeit untereinander und mit St. Petersburg verbunden. Die gesammten Bahnen bilden immerhin noch kein „Bahnnetz" im eigentlichen Sinne, da sie grosse Landesstrecken ohne Anschluss an den Schienenweg lassen, sie stellen vielmehr nur ein die hauptsächlichsten Städte verbindendes und des planmässigen Ausbaues harrendes Gerippe dar, das man nicht mit Unrecht mit einem entlaubten Baume verglichen hat, der zwar einzelne lange Aeste, nicht aber die zur Ernährung des Stammes erforderlichen Zweige und reiche Belaubung aufweist. Finnland übertrifft mit seiner Bodenfläche von 373 604 qkm bei weitem Preussen, Italien und England, und doch entfallen in Finnland nur 0,8 km Eisenbahnen auf 100 qkm Bodenfläche. Was dies besagen will, ergibt sich aus der Betrachtung, dass in Frankreich auf die gleiche Fläche im Jahre 1897 an Schienenwegen 7,8 km, in Deutschland 8,9 km, in England 10,9, in Oesterreich-Ungarn 5,0, in Belgien 20,0, in Dänemark 6,5 und in Schweden 2,3 km, in ganz Europa aber durchschnittlich 2,7 km entfielen; für Russland stellt sich das Verhältniss auf 0,7, für Norwegen endlich auf nur 0,6 km. Günstiger gestaltet sich indessen das Verhältniss, wenn man die Anzahl der in den genannten Ländern auf je 10 000 Einwohner entfallenden Kilometer in Vergleich stellt. Es entfallen nämlich auf die genannte Anzahl Einwohner in Finnland (mit einer Bevölkerung von 2 667 000 Seelen) 10,2, in Frankreich 10,8, in Deutschland 9,2, in England 8,5, in Oesterreich-Ungarn 7,4, in Belgien 9,1, in Dänemark 11,1, in Schweden 20,5, in Russland 3,8 und in Norwegen 9,2 km Eisenbahnen. Der Durchschnitt für ganz Europa beträgt für je 10 000 Einwohner 6,9 km.

A. Bau des Bahnnetzes.

I. Bau der ersten finnländischen Eisenbahn.

Wie so viele andere Wohlthaten, verdankt Finnland dem Zar Alexander II. auch den Bau seiner ersten Eisenbahnen. Dieser Herrscher befahl nämlich in der denkwürdigen Senatssitzung vom 24. März 1856, in welcher er den Vorsitz persönlich führte, dass ein Ausschuss sich mit der Aufgabe befassen solle, das Innere des Landes durch Kanäle oder Eisenbahnen mit den Küstenstädten und mit St. Petersburg in Verbindung zu setzen.

Schon im Jahre 1849 hatte der Oberst A. Stjernvall, Chef des Ingeniörkorps, den Entwurf einer mit thierischer Kraft zu betreibenden Bahn von Helsingfors nach dem kleinen Dorf Turkhauta (90 km), das von einem in die Tavastlandseen mündenden Flüsschen durchquert wird, fertiggestellt. Turkhauta war nun zwar keine geeignete Endstation, allein bei den bedeutenden Anlagekosten glaubte man damals, die Länge der Bahn thunlichst auf ein Mindestmaass beschränken und sie dort enden lassen zu müssen, wo ein nur annähernd schiffbarer Flusslauf sich ihr in den Weg stellte. Das hiess allerdings den Nutzen der Bahn während der langen Wintermonate gänzlich aufheben, aber damals herrschte die Ansicht vor, dass das rauhe Klima Finnlands so wie so die Aufrechthaltung des Betriebes während des ganzen Jahres unmöglich machen würde. Ja, der berühmte Schriftsteller und Philosoph J. V. Snellman, der spätere Chef des Finanzdepartements des finnländischen Senats, sah sich noch viele Jahre nachher gezwungen, in einer Polemik gegen die Feinde der Eisenbahnen ausdrücklich hervorzuheben, dass die Eisenbahnen länger als die Kanäle, und zwar in jedem Jahre mindestens 9 Monate lang, im Betriebe blieben könnten.

Mit der Vornahme der Vorarbeiten wurden 1849 die Ingeniöre A. Appelberg und Georg Strömberg betraut. Die Bahn sollte bis Tavastehus verlängert und für 6 000 000 finnländische Mark (etwa 44 800 Reichsmark für 1 km) gebaut werden. Die politischen Verwickelungen, die schliesslich zu dem langen Orientkriege führten, verhinderten indessen die Ausführung des Baues. Der Krieg selbst hatte grossen Geldmangel in den Staatskassen zur Folge, und die wirthschaftliche Entwickelung Finnlands litt mehr und mehr, zumal die Handelsbeziehungen mit dem Auslande gänzlich unterbrochen wurden. Der Feind bombardirte und plünderte die bottnischen Häfen, die Schiffe der Handelsflotte wurden von englischen Kreuzern verbrannt oder mit Beschlag belegt, und der Tonnengehalt der Handelsmarine sank um 60 %. So kam es, dass niemand mehr an den Bau von Bahnen denken mochte oder konnte.

Erst 5 Jahre später nahm die Sache eine Wendung zum bessern, nachdem Alexander II. erneut den Befehl zur energischen Lösung der Frage gegeben. Nun entspann sich unter Führung von Snellman eine heftige Zeitungsfehde gegen die Gegner des neuen Transportmittels, die hauptsächlich geltend machten, dass in einem so wasserreichen Lande wie Finnland die Kanäle eine wichtigere Rolle zu spielen hätten, als die Eisenbahnen. Auch gegen die Bahnführung richteten sich die Angriffe der Gegner, die — was auch die Folge als richtig erwies — behaupteten, der Bau der Strecke Helsingfors-Tavastehus sei ein nicht wieder gut zu machender Fehler und man solle lieber eine Bahn Petersburg-Åbo mit Abzweigung nach Helsingfors an Stelle der in Aussicht genommenen Strecke herstellen. Schliesslich siegten die Freunde der Tavastehusstrecke, die denn auch am 4. März 1857 die kaiserliche Genehmigung erhielt.

Eine vom Senat ernannte Eisenbahndirektion, zu deren Präsidenten der Senator Nordenstam, eine energische und in Verwaltungsangelegenheiten sehr erfahrene Persönlichkeit, bestellt wurde, trat nun an die Spitze des Unternehmens. Von den leitenden Personen hatte mit Ausnahme des Obersten Stjernvall keiner jemals eine Eisenbahn gesehen, noch viel weniger sich am Bau einer solchen betheiligt! Man schickte deshalb die leitenden Ingeniöre auf Staatskosten zum Studium des Bahnbaues ins Ausland.

Der uns zugemessene Raum gestattet es leider nicht, auf Einzelheiten über die Art der Bauausführung einzugehen; wir müssen uns daher auf die Darlegung gewisser, für die Beurtheilung der ganzen Sachlage so recht charakteristischer Verhältnisse beschränken, die insbesondere zur starken Vertheuerung des Unternehmens und zu heftigen Angriffen gegen die leitenden Personen führten.

... Zur Unterbringung der als Arbeiter dienenden Staatsgefangenen musste in der Mitte der Strecke, in Hyvinkää, ein Sonderbagno errichtet werden. Der Bau der Bagnogebäude, das Gehalt der Gefangenenaufseher und die sonstigen Kosten beliefen sich allein hier auf 480 000 ℳ. Längs der Bahn fehlte jede telegraphische Verbindung; man zog es vor, an deren Stelle eine Strasse zu erbauen, welche die einzelnen Arbeitsplätze untereinander verband. Die Strasse kostete allein 140 800 ℳ! Zur Versorgung der Arbeiter mit Lebensmitteln hatte man eine Reihe von Kantinen errichtet, die zu den lebhaftesten Klagen der Arbeiter und der Wirthe gegen die Direktion Anlass boten. Infolge des herrschenden Geldmangels schritt der Bau so langsam vorwärts, dass zur Vollendung der 100 km langen Strecke fünf Jahre gebraucht wurden. Alljährlich durften nur geringe Summen verbaut werden, so 1861 nur 360 000 ℳ; 1857—1860 hatte man gar nur je 150 000 ℳ zur Verfügung.

Anfangs 1861 langten die ersten Lokomotiven in Helsingfors an und ein Jahr später, am 31. Januar 1862, konnte endlich der Betrieb auf der ganzen Strecke eröffnet werden. Vom 17. März 1862 an verkehrte Montags, Mittwochs und Freitags je ein Zug von Helsingfors nach Tavastehus und an den anderen drei Tagen (Sonntags ruhte der Betrieb) je ein Zug in umgekehrter Richtung.

Der Bau hatte statt 7 040 000 ℳ, Kosten in Höhe von 11 620 000 ℳ verursacht, d. h. 60 % mehr, als vorgesehen war. An Stelle der anfänglichen Begeisterung der weitesten Kreise trat eine tiefe Missstimmung, die lange Jahre hindurch die Fortentwickelung des Eisenbahnnetzes verhinderte. Dazu kam das traurige finanzielle Ergebniss des Betriebes, das selbst die begeistertsten Anhänger des Eisenbahnwesens völlig entmuthigte. Die Betriebsausgaben sollten nach dem Voranschlag 284 800 ℳ, die Einnahmen 684 000 ℳ, der Reinertrag also

399 200 ℳ betragen. Statt dessen deckten in den ersten sechs Monaten die Einnahmen kaum die Betriebskosten. Im Jahre 1861 wurde ein neuer Ausschuss mit dem Studium des Baues weiterer Strecken betraut, aber man gab seinen Vorschlägen keine Folge; die Ingeniöre und Arbeiter, die an der ersten Strecke thätig gewesen, wurden bis auf wenige entlassen und die kostspieligen Instrumente und Maschinen beiseite gestellt. Erst 1867 nahm Alexander II. wieder Veranlassung, den Bau einer Bahn von St. Petersburg nach Helsingfors anzuordnen.

II. Die ersten Reichstage und die Eisenbahnfrage.

Am 18. Juni 1863 trat — seit 1809 das erste Mal — der Reichstag wieder zusammen. Dieses Ereigniss hatte einen ganz aussergewöhnlichen Einfluss auf die Frage der Weiterentwickelung des Eisenbahnwesens, die seither nie mehr ins Stocken gerieth. Zum Bau von Riihimäki-Lahti wurden 4 800 000, für die Strecke Tavastehus-Tammerfors 7 200 000 ℳ bewilligt, die indessen erst dann aufgewendet werden sollten, wenn die Staatseinnahmen es zuliessen und nachdem die Ausgaben für den Bau von Volksschulen und Leuchtthürmen bestritten waren. Leider trat bald darauf eine wirthschaftliche Krise ein, die die industrielle Entwickelung völlig lähmte und den aus der Branntweinsteuer erhofften Millionengewinn zu Wasser werden liess. So kam das Jahr 1867 heran, ohne dass etwas auf dem Gebiete des Bahnbaues geschehen wäre. Erst gegen Schluss der Tagung des zweiten Reichstages (1867) befasste sich dieser mit dem Studium der Bahn Helsingfors-St. Petersburg, und bei Erörterung der Mittel und Wege, die Anlagekosten soviel als thunlich herabzumindern, lenkte sich die allgemeine Aufmerksamkeit auf die in Elsass-Lothringen und Norwegen durchgeführten Schmalspurbahnen. Zum Glück für das Land siegten aber schliesslich die Freunde der russischen Normalspur (1,524 m), und nach unendlich langen Verhandlungen, auf welche die inzwischen ausgebrochene Hungersnoth lähmend einwirkte, konnte ein kaiserlicher Ukas den Bau der Strecke Riihimäki-St. Petersburg anordnen.

III. Bau der Petersburger Strecke. Die Hungersnoth 1867.

Nie hat ein Volk mit schwachen Mitteln die Durchführung eines so bedeutenden Werkes unternommen, wie solches der Bau der St. Petersburger Strecke für das arme Finnland war. Wer zu dieser Zeit (1867) nicht im Lande selbst gelebt hat, kann sich unmöglich ein Bild von dem grässlichen Elend machen, das überall herrschte. Die durchweg missrathene Ernte hatte allgemeine Hungersnoth erzeugt, in deren Gefolge Fieber und namentlich Typhus auftraten; die Sterblichkeit erreichte 8 % der Bewohner und die Gesammtbevölkerung ging um 97 000 Seelen (5,3 %) zurück. Die Strassen waren dicht bedeckt mit Unglücklichen, Verhungerten, die sich, in Lumpen gehüllt, in der trügerischen Hoffnung auf Arbeit bei dem Eisenbahnbau, aus dem Norden nach den südlichen Provinzen schleppten. Wenn nun auch bis zur Beendigung der Vorarbeiten zeitweise täglich 10–11 000 Arbeiter beschäftigt werden konnten, so blieben doch immer noch Tausende ohne Arbeit, zumal die meisten durch den Hunger so heruntergekommen waren, dass sie zum Eisenbahnbau gänzlich untauglich waren. Von dem Lohn von 70–80 ₰ (!) für den Tag wurde ein Theil einbehalten und durch Vermittelung der Lokalbehörden an die Familien der Arbeiter abgeführt.

Die Krankheiten unter den Arbeitern verursachten der Eisenbahndirektion grosse Sorge, denn sie räumten unter den Befallenen fürchterlich auf. Elend und grosse Anstrengungen auf den zu Fuss unternommenen langen Reisen zu den Bauplätzen waren wohl hieran mit Schuld, in erster Reihe aber die jeder Vernunft Hohn sprechende Gefrässigkeit, mit der diese beklagenswerthen Leute bei ihrer Ankunft an den Arbeitsplätzen sich auf die ihnen gereichten Nahrungsmittel stürzten. Im April beherbergten die Hospitäler 22 % (!) Kranke, und so schrecklich auch diese Zahl sein mag, so gibt sie doch nur ein schwaches Bild von dem Elend dieser Unglücklichen. Denn die dem Tode Verfallenen werden in keiner Statistik erwähnt; doch geht ihre grosse Sterblichkeit daraus hervor, dass die Eisenbahndirektion besondere Kirchhöfe anlegen lassen musste (!), um die Tausende dieser Unglücklichen einscharren zu können, für die der Tod die einzige Befreiung von dem unsäglichen Elend bildete. Die Erinnerungen, die sich an den Bau der Petersburger Linie knüpfen, sind also lediglich solche traurigster Art, wenn auch wenige Jahre später von derselben Strecke die Keime einer blühenden Entwickelung des jungen finnländischen Eisenbahnnetzes ausgehen sollten.

Die erste Sorge der Bauleitung bestand in der Errichtung einer Telegraphenlinie längs der ganzen Strecke. Dann wurden grosse Mengen Mehl (zu 28,80 ℳ für 100 kg) aufgekauft und den Arbeitern zum Selbstkostenpreise abgelassen, Arbeiterküchen eingerichtet und vertrauenswürdigen Personen die Erlaubniss zum Verkauf von Lebensmitteln längs der Strecke ertheilt. Ueberall herrschte die grösste Sparsamkeit, die schliesslich so übertrieben wurde, dass der Rückschlag unausbleiblich war. Schon einige Tage nach der Eröffnung des Verkehres erwiesen sich alle Baulichkeiten als zu gering an Zahl und zu klein, und man musste sie überall vermehren und vergrössern.

Was die Linienführung anbetrifft, so bot sie in der Richtung auf Viborg zwar Vortheile durch die günstige (sandige) Bodenbeschaffenheit, aber von Riihimäki aus durchlief sie nur völlig wüste Gegenden, während bei einer mehr südlichen Anlage (näher der Meeresküste) die blühendsten und reichsten Gegenden des Nylandguvernements berührt worden wären. An Kunstbauten wies die Strecke eine 64 m lange Eisenbrücke, dann bei Viborg eine 23 m lange Drehbrücke auf. Die Schwierigkeiten der Einmündung in Petersburg wurden durch das Entgegenkommen der Behörden beseitigt und der Bahnhof an der Newa, d. h. im Mittelpunkt der Stadt, erbaut. Eröffnet wurde die Strecke Riihimäki-Lahti im November 1869, Viborg-Petersburg am 1. Februar 1870 und die ganze Strecke am 11. September 1870. Die Kosten des Landerwerbes betrugen durchschnittlich 1 920 ℳ für 1 km, wobei der Fürst Galitzin jede Entschädigung für eine von ihm zur Verfügung gestellte 9 km lange Strecke ablehnte. Auf russischem Gebiete stiegen diese Kosten aber ungeheuerlich; sie beliefen sich in der Stadt Petersburg selbst auf 451 200 ℳ, d. h. auf mehr als die Hälfte der für die ganze Bahn gezahlten Gesammtsumme von 724 000 ℳ.

Die Eröffnung der Petersburger Strecke stellt einen neuen Abschnitt in der Geschichte der Entwickelung der finnländischen Bahnen dar: das Ergebniss hatte gezeigt, dass bei grosser Sparsamkeit in Finnland vollspurige Bahnen billiger als anderswo schmalspurige Linien gebaut werden konnten. Der Verkehr entwickelte sich sofort in grossartiger Weise, besonders nach der Einführung amerikanischer Wagen mit Mittelgang und Heizeinrichtung. Leider hielt aber die Begeisterung für den Bahnbau nicht lange vor. Bald wollte niemand mehr von dem Ausbau des Netzes etwas hören, und da diese Periode der Unthätigkeit mehrere Jahre anhielt, musste man schliesslich das Baupersonal, das so gute Dienste geleistet hatte, entlassen.

IV. Die Åboer und Tammerforser Linie.

Dem im Jahre 1872 wieder zusammengetretenen Reichstage ging keine auf den Ausbau des Bahnnetzes bezügliche Vorlage zu, doch setzte man 160 000 ℳ (d. h. 100 ℳ für 1 km) zum Studium verschiedener Linien (Tavastehus-Tammerfors, Viiala-Åbo, Helsingfors-Nikolaïstad bezw. Uleåborg, eine nach Mittelfinnland führende Bahn, und Viborg-Joensuu bezw. Idensalmi und Uleåborg) aus. Wunderbarerweise aber beschäftigte sich der Reichstag mit der Frage des Verkaufes des bestehenden Netzes! Die Erklärung für dieses auffallende Vorgehen dürfte zum Theil darin zu finden sein, dass zu jener Zeit grosse Meinungsverschiedenheiten in der Frage der zweckmässigsten Betriebsart auftraten. Selbst Fachleute waren der im Publikum

vielfach vertretenen Ansicht, dass die Bahnbeamten ein persönliches Interesse an der Verwaltung der Eisenbahnen haben müssten und dass dieses Interesse beim Privatbetriebe viel besser gesichert erscheine als beim Staatsbetriebe. Zum Glück für das Land fand sich indessen im Reichstage keine Mehrheit für diese Anschauungen, und es blieb also beim Staatsbetriebe.

Im Jahre 1871 suchte die Stadt Åbo die Konzession für eine Bahn Åbo-Tammerfors (80 km) nach; ein Privatmann, der Fürst Uchtomsky, der hohe Gönner in Petersburg besass, erhielt ferner im selben Jahre die Konzession für eine Bahn Tammerfors-Tavastehus. Da Uchtomsky sich aber ausser Stande sah, den Bau auszuführen, beschloss der Reichstag, die Regierung zur Aufhebung der Konzession zu bewegen und die Genehmigung nachzusuchen, die Strecke Tammerfors-Tavastehus unter Uebernahme der Sicherheit für die aufzunehmende Anleihe selbst bauen zu dürfen.

V. Die ersten Privatunternehmungen und ihr gänzlicher Misserfolg.

Bevor der Bau der Strecke Tammerfors-Tavastehus beginnen konnte, schritt man zum Bau zweier Privatbahnen: Hyvinkää-Hangö (149 km) und Kerava-Borgå (33 km).

Was die erstere Strecke betrifft, so besass Hangö einen ziemlich eisfreien, sicheren und tiefen Hafen, so dass Aussicht bestand, einen grossen Theil der Einfuhr nach Petersburg über Hangö leiten zu können. Die drei Grosskaufleuten aus Helsingfors übertragene Konzession ging bald an eine Petersburger Gesellschaft über, die 6 400 000 ℳ an Aktien und 16 000 000 ℳ in Obligationen ausgab. Trotz grosser finanzieller Schwierigkeiten konnte die neue Bahn am 8. Oktober 1873 eröffnet werden. Infolge des Baues der Konkurrenzstrecke St. Petersburg-Reval, und da auch der Hafen in Hangö nicht genügend geschützt und ausgebaut wurde, blieb der erhoffte Durchgangsverkehr ganz aus. Von Lokalverkehr war erst recht keine Rede, da die Bahn durch ganz unbebaute Gegenden führte. So sah sich denn die Regierung gezwungen, die Bahn zu übernehmen. Der an die Gesellschaft gezahlte Preis betrug nur 8 448 000 ℳ, d. i. etwa 56 800 ℳ für das Kilometer.

Von dem Bau der Strecke Kerava-Borgå war schon im Jahre 1863 die Rede; da sich aber der Ausführung immer neue Schwierigkeiten entgegenstellten, so beschloss die Stadt Borgå, die Sache selbst in die Hand zu nehmen. Die ihr ertheilte Konzession übertrug sie auf eine Gesellschaft, die den Bau für 2 400 000 ℳ auszuführen hoffte. Leider stellten sich grosse Schwierigkeiten nur zu bald ein. Die Bodengestaltung war wider Erwarten höchst ungünstig, und die aus Belgien gekommenen Schienen mussten wegen übermässig schlechter Beschaffenheit zurückgewiesen werden. Trotzdem konnte endlich der Betrieb am 16. Juli 1874 eröffnet werden. Obgleich die Gesellschaft bald darauf in Konkurs gerieth, konnten die Massenverwalter den Betrieb noch volle 10 Jahre aufrecht erhalten; es wäre auch schliesslich wohl gelungen, die Verhältnisse zu ordnen, hätten nicht die Besitzer der Obligationen zu unverschämte Ansprüche erhoben. Im Jahre 1887 wurde dann die Bahn zwangsweise verkauft. Eine neue Gesellschaft erhielt den Zuschlag für den lächerlichen Preis von 320 000 ℳ; seither hat sich die Strecke aufs beste entwickelt und sie bringt sehr gute Erträgnisse.

VI. Bau der Åboer und Tammerforser Strecken.

Infolge der über die beiden Privatbahnen (V) hereingebrochenen Krisis wurde lange Jahre hinaus der Ausbau des gesammten Netzes lahmgelegt. Nachdem die Konzession des Fürsten Uchtomsky im Februar 1874 als erloschen erklärt worden war, setzte der Reichstag eine „Direktion der öffentlichen Arbeiten“ ein, welche im Mai desselben Jahres den Bau der Åboer und Tammerforser Bahn begann. Da die industrielle und kommerzielle Entwickelung des Landes zu dieser Zeit blühend war, so boten sich so wenig Arbeiter an, dass man solche aus Russland kommen und auch Soldaten zu den groben Arbeiten verwenden musste. Auch die Materialien waren durchweg stark im Preise gestiegen, so dass schliesslich das Kilometer Bahnlinie sich auf 73 600 ℳ stellte und die Gesammtkosten 15 600 000 ℳ betrugen. Nachdem der Betrieb im Juni 1876 eröffnet worden war, sah man sich zum dritten Male in die Nothwendigkeit versetzt, das Baupersonal zu entlassen, da kein vom Reichstag endgültig angenommener Entwurf für den weiteren Ausbau des Netzes vorlag.

(Schluss folgt.)

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1899.

Von der im Reichseisenbahnamte bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1899 umfassende Band XX im Verlage der königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin erschienen.

Nachstehend werden einige wesentliche Ergebnisszahlen des Werkes mitgetheilt und — soweit angängig — den entsprechenden Angaben aus dem vor zehn Jahren erschienenen X. Bande (Rechnungsjahr 1889) gegenübergestellt.

Die Eigenthumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen ist von 40 982 km am Ende 1889 auf 49 041 km am Ende 1899, also um 19,7 % gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1889: 36 584 km oder 89,3 % auf Staatsbahnen und 4 398 km oder 10,7 % auf Privatbahnen, 1899 dagegen 45 173 km oder 92,1 % auf Staatsbahnen und 3 868 km oder 7,9 % auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1889: 31 106 km oder 75,9 % Hauptbahnen und 9 876 km oder 24,1 % Nebenbahnen, 1899 dagegen 32 237 km oder 65,7 % Hauptbahnen und 16 804 km oder 34,3 % Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 3,6 %, die Nebenbahnen aber um 70,2 % zugenommen.

Bei einem Flächeninhalt von rund 540 658 qkm besass Deutschland 1889: 40 920 km, 1899 dagegen 48 989 km vollspurige Eisenbahnen, so dass auf 100 qkm entfielen: 1889: 7,57 km und 1899: 9,04 km Eisenbahnen. Auf 100 000 Einwohner, deren im Reiche im ersteren Jahre 48,51 Millionen, im letzteren 55,12 Millionen gezählt wurden, kamen 1889: 8,44 km und 1899: 8,89 km Eisenbahnen.

Zur Bewältigung des Verkehrs standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1899: 18 291 Lokomotiven, 27 Motorwagen, 36 613 Personenwagen, 398 052 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung. Gegen 1889 hat bei den Lokomotiven eine Zunahme von 35,53 %, bei den Personenwagen von 44,1 % und bei den Gepäck- und Güterwagen von 45,5 % stattgefunden. Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel haben sich von 1 593,18 auf 2 283,51 Millionen Mark oder um 43,3 % erhöht. Von letzterem Betrage entfallen 784,60 Millionen Mark auf Lokomotiven nebst Tendern, 0,65 Millionen Mark auf Motorwagen, 355,70 Millionen Mark auf Personenwagen und 1 142,56 Millionen Mark auf Gepäck- und Güterwagen.

Von den eigenen und fremden Lokomotiven und Motorwagen sind im Jahre 1899 in Zügen, im Vorspanndienste, bei Leerfahrten und im Rangirdienst 717,67 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 14 685 Lokomotivkilometer zurückgelegt worden, davon 484,85 Millionen als eigentliche Nutzkilometer, d. h. solche Wegelängen, auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente. Gegen 1889 haben die Lokomotivkilometer um 52,3 %, die Nutzkilometer um 55,7 % und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Lokomotivkilometer um 26,7 % zugenommen.

An Zügen entfielen auf das Betriebskilometer 1889: 7 216 oder täglich 19,77 Züge, 1899: 9 435 oder täglich 25,85 Züge.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1899: 18 228,53 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 373 002 Wagenachskilometer geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hiervon 4 034,88, auf die Gepäck- und Güterwagen 13 819,74 und auf die Postwagen 373,91 Millionen Achskilometer. Auch hier ist gegen das Jahr 1889 ein erhebliches Wachsthum zu verzeichnen: bei den Wagenachskilometern im ganzen um 47,35 %, bei den Personenwagen um 81,80 %, bei den Gepäck- und Güterwagen um 39,51 % und bei den Postwagen um 52,17 %. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 22,59 % gehoben. — Von den auf eigenen und fremden Betriebsstrecken geleisteten Achskilometern der eigenen Wagen entfielen auf eine Personenwagenachse 47 551, eine Gepäckwagenachse 50 984 und eine Güterwagenachse 16 149.

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehs und der Güter aller Art zusammensetzt, ist von 22 798,81 auf 36 421,15 Millionen Tonnenkilometer, also um 59,8 %, die todte Last, d. i. das Eigengewicht der Wagen, Lokomotiven, Tender und Motorwagen von 58 243,00 auf 98 535,16 Millionen Tonnenkilometer, also um 69,2 % gestiegen. Ausserdem wurden von den als Frachtgut beförderten Eisenbahnfahrzeugen auf eigenen Rädern im Jahre 1889 16,24 Millionen und im Jahre 1899 14,64 Millionen Tonnenkilometer oder 9,9 % weniger geleistet. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1899 eine Gesammtlast von 2,76 Millionen Tonnen gegen 1,99 Millionen Tonnen im Jahre 1889, mit 38,7 % mehr, bewegt.

Die Ausnutzung des Ladegewichts der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 23,45 auf 24,48 %, bei den Gepäckwagen von 2,11 auf 2,52 % gestiegen, bei den Güterwagen aber von 48,98 auf 45,42 % zurückgegangen, obgleich die auf die einzelne (leere oder beladene) Güterwagenachse entfallende Nutzlast von 2,39 t auf 2,73 t gestiegen ist. Der Rückgang findet seine Erklärung in der Erhöhung des Ladegewichts der Güterwagen, mit dem die Ausnutzung nicht gleichen Schritt gehalten hat.

Der Personenverkehr hat in dem Zeitraum von 1889 bis 1899 einen weiteren erfreulichen Aufschwung genommen. Im Jahre 1899 wurde eine Einnahme von 533,72 gegen 333,89 Millionen Mark im Jahre 1889, mithin ein Mehr von 59,9 % erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 11 139 gegen 8 350 Mark im Jahre 1889, mithin ein Mehr von 2 789 ℳ, d. h. 33,4 %. Dagegen ist die Einnahme auf je 1 000 Achskm der Personen- und Gepäckwagen von 115 auf 106 ℳ zurückgegangen, was sich vornehmlich durch den Hinzutritt neuer Bahnen mit anfänglich geringem Verkehr erklärt. — An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 29,78 % gegen 26,40 % im Jahre 1889 betheiligt.

Die reine Personenbeförderung, einschliesslich Militär- und Sonderzüge, hat ein Mehr von 189,85 Millionen Mark, das sind 58,7 %, die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 7,02 Millionen Mark, das sind 69,6 %, aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 2,96 Millionen Mark, das sind 524,9 %, erzielten. Die erhebliche Steigerung der Nebenerträge ist hauptsächlich durch die Einführung der Bahnsteigkarten entstanden.

Der Antheil der Wagenklassen an der Gesammteinnahme aus der Personenbeförderung stellt sich im Jahre 1899 auf 4,54 % in der I. Klasse, auf 23,16 % in der II. Klasse, auf 47,73 % in der III. Klasse, auf 22,42 % in der IV. Klasse und auf 2,15 % bei der Militärbeförderung, gegen 4,89, 26,87, 49,11, 16,73, 2,40 % im Jahre 1889.

Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1899 durchschnittlich 15 Eisenbahnfahrten gegen 8 im Jahre 1889; dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke von 26,99 auf 22,96 km gesunken. In dem Rückgange kommt die beträchtliche Zunahme der Stadt- und Vorortverkehre zum Ausdruck.

An Personenkilometern sind im Jahre 1899 im ganzen 18 653,77 gegen 10 172,39 Millionen im Jahre 1889, also 83,4 % mehr zurückgelegt worden; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 53,0 %.

Der Antheil der Wagenklassen an den Personenkilometern stellte sich 1899 auf 1,61 % in der I. Klasse, 13,68 % in der II. Klasse, 48,84 % in der III. Klasse, 31,43 % in der IV. Klasse und 4,44 % bei der Militärbeförderung, gegen 1,93, 16,50, 50,33, 26,28 und 4,96 % im Jahre 1889.

Die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkilometer hat im Jahre 1889 3,18 ₰ betragen und ist auf 2,75 ₰ im Jahre 1899 zurückgegangen. Die Ursache für diese Ermässigung von 13,5 % ist theils in der Herabsetzung der Fahrpreise, theils in der vermehrten Ausgabe von Arbeiterfahrkarten, der stärkeren Benutzung der Zeitkarten und in der durch Freigabe der Schnellzüge, Ausdehnung der Gültigkeitsdauer usw. begünstigten Zunahme des Rückfahr- und Rundreiseverkehres sowie in der vermehrten Benutzung der IV. Klasse gegenüber den höheren Klassen zu erblicken.

Wie der Personenverkehr hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfanges und der Erträgnisse in der Zeit von 1889 bis 1899 eine erhebliche Steigerung erfahren.

Während die Einnahme im Jahre 1899 873,24 Millionen Mark betragen hat, ist sie im Jahre 1899 auf 1 258,19 Millionen Mark gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 44,1 % stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 21 526 gegen 25 808 ℳ, also 19,9 % mehr ein.

Die Einnahme auf je 1 000 Achskm der Güterwagen hat sich von 95 auf 98 ℳ gehoben. Diese Steigerung, die auf den ersten Blick befremden könnte, weil der durchschnittliche Frachtertrag, wie weiter unten bemerkt, herabgegangen ist, rührt von der Erhöhung des Ladegewichtes der Güterwagen her. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Güterverkehr mit 70,22 gegen 69,05 % im Jahre 1889 betheiligt.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluss des Postgutes ist von 21 851,20 im Jahre 1889 auf 32 985,69 Millionen im Jahre 1899, also um 51 % gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 538 640 tkm im Jahre 1889 auf 676 606 tkm im Jahre 1899, mithin um 137 966 tkm oder 25,6 % ergeben. Die geringere Zunahme der Verkehrsdichtigkeit gegenüber der des Verkehrsumfanges erklärt sich daraus, dass die neu hinzugetretenen Strecken den älteren Bahnen hinsichtlich der Verkehrsdichtigkeit beträchtlich nachgestanden haben.

Die durchschnittliche Einnahme auf 1 tkm des Frachtgutes ist von 3,87 auf 3,57 ₰ gefallen. Die danach eingetretne durchschnittliche Verbilligung der Frachten um 7,8 % erklärt sich aus Tarifermässigungen verschiedener Art, wie Herabminderung der Einheitssätze, Versetzung vieler Artikel in niedrigere Tarifklassen, erweiterte Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Massentransporte usw.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Kursverluste, erste Ausstattung des Reserve- und Erneuerungsfonds usw.) zu verstehen sind, im Jahre 1889 im ganzen auf 10 016,20 Millionen Mark, somit auf 1 km der Eigenthumslänge auf 246 297 ℳ. Sie sind im Rechnungsjahre 1899 im ganzen auf 12 169,73 Millionen Mark und für 1 km der Eigenthumslänge auf 248 844 ℳ gestiegen. Beim Gesammtbetrage hat also eine Zunahme von 21,5 % und für 1 km eine solche von 1 % stattgefunden.

Die Kosten des letzten Erwerbes, also das eigentliche Anlagekapital der jetzigen Eigenthümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1889 auf 10 259,01 und im Jahre 1899 auf 12 403,04 Millionen Mark oder 253 614 ℳ auf 1 km.

Die gesammten Betriebseinnahmen ausschliesslich des Pachtzinses sind von 1 264,61 Millionen Mark im Jahre 1889 auf 1 942,15 Millionen Mark im Jahre 1899, also um 53,6 % gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 20,2 % zugenommen hat. Auch die auf 1 km Betriebslänge sowie auf 1 000 Wagenachskm aller Art berechneten Einnahmen sind gestiegen und zwar von 31 104 auf 39 741 ℳ = 27,8 % bezw. von 102 auf 107 ℳ = 4,9 %. Dagegen sind die auf 1 000 Nutzkm berechneten Einnahmen von 4 061 auf 4 006 ℳ = 1,3 % gesunken.

Die Betriebsausgaben ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und der Pachtzinse sind in der Zeit von 1889 bis 1899 von 683,12 auf 1 165,09 Millionen Mark, also um 70,6 %, die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von 16 801 auf 23 841 ℳ, also um 41,9 % gestiegen. Die Mehraufwendungen sind zumeist auf die nachstehend erörterte Erhöhung der Besoldung der Beamten und Arbeiter, auf die Vermehrung ihrer Anzahl und auf die Steigerung der Materialpreise zurückzuführen. Auch die auf 100 Nutz- und auf 1 000 Wagenachskm aller Art berechneten Ausgaben sind gestiegen, nämlich von 2 194 in 1889 auf 2 403 ℳ in 1899 bezw. von 55 auf 64 ℳ. Der Prozentsatz der Betriebsausgaben im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1889 auf 54,02 und im Jahre 1899 auf 59,99 gestellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen sowie der Pachtzinse hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen im Jahre 1889: 581,54, im Jahre 1899: 777,06 Millionen Mark, er hat also um 33,6 % zugenommen; dagegen ist er im Verhältniss zu der Gesammteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses von 45,98 auf 40,01 % gesunken.

Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagekapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuss im Jahre 1889: 5,74, im Jahre 1899 dagegen 6,68 %. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1899: 15 901 gegen 14 303 ℳ im Jahre 1889, mithin ein Mehr von 1 598 ℳ oder 11,17 %.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter einschliesslich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen betrug im Jahre 1899 521 760 Personen, mithin kam auf je 106 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter. Gegen das Jahr 1889 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter von 150 106 Personen oder 40,3 % stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigenthumslänge der Eisenbahnen nur um 19,7 % zugenommen hat. Das grössere Anwachsen der Zahl der Beamten und Arbeiter erklärt sich einerseits aus der inzwischen eingetretenen Verkehrssteigerung, andererseits aus den grossen Erleichterungen, die im Dienste namentlich des niederen Personals eingeführt wurden. — Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1899 unter Hinzurechnung von 38,5 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke im ganzen 701,65 gegen 419,02 Millionen Mark im Jahre 1889: sie haben mithin um 67,5 % zugenommen. Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben ist hiernach beträchtlich mehr gewachsen, als die Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter, so dass die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von 1 128 auf 1 345 ℳ = 19 % gestiegen ist.

Die Eigenthumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen — ausschliesslich der sogen. Kleinbahnen — betrug am Ende des Jahres 1889: 872,72 km; bis Ende 1899 ist sie auf 1 712,78 km, also um 840,06 km oder um 96,3 % gestiegen. — An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Jahre 1899: 366 Lokomotiven, 948 Personenwagen und 7 807 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1889 nur 177 Lokomotiven, 390 Personenwagen und 4 151 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1889 3 154 664 Nutz- und 47 048 692 Wagenachskilometer, im Jahre 1899 7 818 771 und 120 967 102. — An Baukosten wurden aufgewendet im Jahre 1889 im ganzen 45,43 Millionen Mark und auf 1 km Eigenthumslänge 52 066 ℳ, im Jahre 1899 dagegen 94,10 Millionen Mark bezw. 61 003 ℳ. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 17,2 % gestiegen. — Ausschliesslich der Ergebnisse der oberschlesischen Schmalspurbahnen sind die Betriebseinnahmen von 3,15 Millionen Mark im Jahre 1889 auf 9,32 Millionen Mark und die Betriebsausgaben von 2,24 auf 7,68 Millionen Mark gestiegen, während der Betriebsüberschuss von 0,91 auf 1,64 Millionen Mark zugenommen hat.

Wettbewerb um den Entwurf für das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofes in Hamburg.

Die mit dem Umbau der Bahnhofsanlagen in Hamburg betraute königliche Eisenbahndirektion Altona hatte im Frühjahr des vergangenen Jahres einen Wettbewerb zur Erlangung eines Entwurfes für das Stationsgebäude und die architektonische Gestaltung der Bahnsteighalle des Hauptbahnhofes in Hamburg ausgeschrieben und waren bis zum 20. Dezember 19 Entwürfe mit 283 Zeichnungen eingelaufen. Zu dem Preisgericht waren berufen 6 Hamburger, nämlich die beiden Senatoren O'Swald und Dr. Predöhl, der Baudirektor Zimmermann an Stelle des erkrankten Oberingeniörs A. Meyer, der Bauinspektor Vermehren sowie die beiden Architekten Hauers und Haller, 6 preussische Beamte und Architekten, und zwar aus Berlin der Oberbaudirektor Hinckeldeyn, Geheime Baurath Schürmann, Regierungs- und Baurath Rüdell, Geheime Regierungsrath Professor Jakobsthal aus Altona, Eisenbahndirektionspräsident Jungnickel und Geheime Baurath Caesar, ferner der Professor Friedrich von Tiersch aus München, Geheime Baurath Waldow aus Dresden und Oberbaudirektor Professor Dr. Durm aus Karlsruhe.

Die genannten Herren traten am 23. Januar zum Preisgericht zusammen.

Nach der ersten Besichtigung der Entwürfe wurde beschlossen, nur den Entwurf mit dem Motto „Grüne Scheibe“ von der eingehenderen Prüfung auszuschliessen, weil alle Arbeiten beachtenswerth erschienen. Der Entwurf „Grüne Scheibe“ musste deshalb ausgeschlossen werden, weil der Verfasser, wie er in seinem Erläuterungsbericht ausdrücklich erklärte, sich bewussterweise nicht an das Bauprogramm gehalten hatte, auch gar nicht beabsichtigte, mit in den Wettbewerb einzutreten. Die Absicht des Verfassers ging vielmehr nur dahin, zu beweisen, dass auf Grund des von ihm aufgestellten Bauprogramms ein besserer Entwurf für das Empfangsgebäude möglich sei, als auf Grund des Programms der Eisenbahndirektion Altona. Da das Schiedsgericht zu einer Prüfung dieser Frage nicht berufen war, musste wie oben erwähnt entschieden werden. Es wurden sodann 3 Gruppen, jede bestehend aus 3 Architekten und 1 Ingeniör, gebildet und diesen von den 18 Entwürfen durch das Loos je 6 Entwürfe zur eingehenden Prüfung überwiesen. Das Ergebniss wurde in einem schriftlichen Gutachten niedergelegt. Auf Grund desselben wurden sodann durch gemeinschaftlichen Beschluss sämmtlicher Preisrichter zunächst die Entwürfe: „Zero“, „Fortschritt“, „Massenverkehr“, „SO.“, „Kumm doch einmal en bitschen neger ran“, „Dunst“, „Sprich für Dich“ ausgesondert, weil sie wegen erheblicher Verstösse gegen die Forderungen des Programms und wegen mangelnder künstlerischer Ausgestaltung des Grundrisses und des Aufbaues für eine Preisvertheilung nicht in Frage kommen konnten. Nach nochmaliger Sichtung wurden sodann aus gleichem Grunde die 6 Entwürfe: „Bilde Künstler, rede nicht“, „Ratio“, „1901“, „Brahms“, „Stein und Eisen“ zurückgestellt, so dass für die engere Wahl die Entwürfe: „Brunellesco“, „Sprich für mich“, „Weihnachtsruthe“, „1900“, „Eisen“, „Alster“ verblieben.

Da keiner der Entwürfe über die anderen eine genügend hervorragende Ueberlegenheit auswies und zur Ausführung empfohlen werden konnte, entschied das Preisgericht, von der Ermächtigung des Programms, nach welcher innerhalb der Gesammtsumme die Zahl und Höhe der Preise je nach den Leistungen auch anderweitig festgesetzt werden durfte, Gebrauch zu machen und anstatt der vorgesehenen Preise von 12 000, 6 000 und 2 × 3 000 ℳ 2 Preise von je 8 000 und 2 solche von je 4 000 ℳ zu vertheilen. Je 8 000 ℳ wurden alsdann zuerkannt mit 13 gegen 2 Stimmen dem Entwurfe „Sprich für mich“ (Verfasser Bauinspektor E. Möller in Altona) und mit 8 gegen 7 Stimmen dem Entwurfe „Weihnachtsruthe“ (Verfasser die Architekten Reinhardt und Süssenguth in Charlottenburg); ferner je 4 000 ℳ dem Entwurfe „Alster“ mit 12 Stimmen (Verfasser Baurath Schwarz in Altona) und „1900“ mit 10 Stimmen (Verfasser Architekt Jürgen Kröger in Berlin). 3 Entwürfe und zwar mit dem Motto: „Eisen“, „Brunellesco“ und „Brahms“ wurden zum Ankauf empfohlen.

Das Urtheil der Preisrichter über die beiden Hauptentwürfe war im wesentlichen folgendes:

Der von dem Bauinspektor Möller eingereichte Entwurf zeichnet sich durch einen wohldurchdachten und den betriebstechnischen Anforderungen in vortrefflicher Weise entsprechenden Grundriss aus. Die Façaden entwickeln sich klar aus dem Grundriss und sprechen die Zweckbestimmung des Gebäudes angemessen aus. Leider fehlt es der Architektur im ganzen und in den Einzelheiten etwas an Frische und Eigenart der Erfindung.

Die Verfasser des Entwurfes „Weihnachtsruthe“, die Architekten Reinhardt und Süssenguth in Charlottenburg, haben eine Aenderung des Gleisplanes vorgenommen, welche in dem angenommenen Umfange nicht zulässig ist. Die Hauptbahnsteighalle ist 5 m höher angenommen wie vorgeschrieben, auch zeigt der Grundriss mannigfache Mängel. Dagegen muss die Architektur als eine phantasievolle, interessante, mit Meisterschaft dargestellte anerkannt werden. Dieselbe hat auch den Vorzug vortrefflicher Massenvertheilung, ist aber in den Einzelheiten gesucht und absonderlich und leidet auch an erheblichen Maassstabsfehlern.

Wie aus der Entscheidung hervorgeht, ist das Ergebniss leider kein völlig befriedigendes, sondern bieten die Entwürfe nur werthvolles Material für die Bearbeitung neuer Pläne.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Januareinnahme der preussischen Staatseisenbahnen.** Mit besonderem Interesse sah man in diesen Tagen der Januareinnahme der preussischen Staatseisenbahnen entgegen. Wenn die Gesammtkonjunktur wirklich — wie vielfach angenommen wird — eine tiefgehende Abflauung erfahren haben sollte, dann war beim Güterverkehr der Eisenbahnen gegen den gleichen Monat des Vorjahres eine nennenswerthe Mindereinnahme zu erwarten. Der Rückschlag musste die diesjährige Januareinnahme der Staatsbahnen um so tiefer herabdrücken, als gerade in dem hier zum Vergleich stehenden Januar des Vorjahres die infolge der vorhergegangenen Verkehrsstockung nicht beförderten Kohlenmengen thunlichst nachgeliefert worden sind. Im Monat Dezember 1899 hatte die Mehreinnahme des Güterverkehrs bekanntlich nur 147 000 ℳ betragen, während der folgende Monat Januar 1900 die beträchtliche Mehreinnahme von 6 218 000 ℳ aufzuweisen hatte.

Wenn über diese hohe Einnahmeziffer hinaus der Januar des laufenden Jahres noch eine weitere Mehreinnahme im Güterverkehr von über einer Million Mark gebracht hat, so ist dies relativ günstige Ergebniss für den sachkundigen Beobachter als ein beruhigendes Anzeichen dafür anzusehen, dass die Verkehrsentwickelung, wenn auch mit ruhigerem Grundton, doch eine fortgesetzt gesunde geblieben ist. Jedenfalls steht soviel fest, dass die wirthschaftliche Gesammtlage zur Zeit keine tief erschütterte sein kann.

Auch im Personenverkehr ist gegen die Januareinnahme des Vorjahres noch eine — wenn auch nur geringe — Mehreinnahme erzielt.

— **Schlussberathung des Etats der Reichsbahnen im Reichstag.** Im Anschluss an unsere ausführlichen Mittheilungen in voriger Nummer ist über die Verhandlung, betr. den ausserordentlichen Etat, das sogen. Extraordinarium, nur noch zu berichten, dass die von der Budgetkommission beantragten Streichungen (vergl. Nr. 9, 10 und 11 d. Ztg.), insbesondere auch die den Bahnhofsumbau Metz betreffende, nach kurzer Berathung vom Reichstag beschlossen wurden. Nunmehr ist der gesammte Etat der Reichs-Eisenbahnverwaltung vom Reichstag erledigt.

— **Der Etat der preussischen Staatseisenbahnverwaltung** wurde in diesen Tagen in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses berathen. Es kamen beim Personenverkehre die jetzt überall erörterten Fragen der Unfälle im Strassenbahnverkehre, der Beleuchtung der Wagen, der elektrischen Betriebskraft zur Sprache, auf die Minister v. Thielen in ähnlicher Weise antwortete, wie in den bekannten, auch von uns mitgetheilten Verhandlungen im Abgeordnetenhause und Reichstage. In Bezug auf die Anwendung der elektrischen Betriebskraft äusserte der Minister seine Ansicht dahin, dass der elektrische Schiffszug früher zur Anwendung kommen werde, als der elektrische Schnellbetrieb auf dem Lande.

Ueber eine grosse Anzahl von Fragen des Personenverkehres gab der Minister die gewünschte Auskunft. Die Mitführung der III. Klasse in den Schnellzügen finde bereits bei 83 % der Schnellzüge statt. Die Schnellzüge erfreuten sich eines starken Verkehres, und es sei allmählich gelungen, die Geschwindigkeit der grossen durchgehenden Züge zu erhöhen. Im Bezirk Halle sei der Versuch gemacht worden, die übermässige Belastung der Abtheile mit Handgepäck einzuschränken. Eine Abschaffung des Freigepäcks werde für die Tarifreform vorbehalten. Es sei der Versuch gemacht worden, in Bezug auf Vereinfachung der Personentarife ohne erhebliche Herabsetzung eine Einigung mit den übrigen deutschen Staaten herbeizuführen, bis jetzt aber ohne Erfolg.

Aus dem Schoosse der Kommission wurde darüber geklagt, dass im vergangenen Sommer die Schnellzüge sehr oft überfüllt, dass also zu wenig Züge eingestellt gewesen seien. Minister v. Thielen erkannte das Bedürfniss für die Erleichterung des Gepäckverkehres an, die Aufhebung der IV. Wagenklasse und Uebertragung ihres Preises auf die III. Klasse würde ohne Anrechnung der möglicherweise eintretenden Zunahme des Verkehres einen Ausfall in den Einnahmen von 50 bis 60 000 000 ℳ verursachen. Unter diesen Umständen wäre die Aufhebung der IV. Klasse doch bedenklich, welche zudem in der Form der III. Klasse beibehalten werden müsse. Die IV. Klasse sei für den Markt- und Arbeitsverkehr, wo die Frau mit ihren Körben, der Handwerker mit seinem Geräth bequem Platz nehmen könne, gar nicht zu entbehren. In Hessen, wo man zuerst misstrauisch der IV. Klasse gegenüber gestanden, habe sie jetzt allgemeine Anerkennung gefunden und man habe dem Minister im Reichstage dafür gedankt. Die Vorzüge des Zonentarifes stehen doch nicht so unzweifelhaft fest. Der ursprüngliche Zonentarif bestehe weder mehr in Ungarn, noch in Oesterreich, noch in Belgien. Derselbe sei die ungerechteste Vertheilung der Lasten, die es gebe. Die Bedenken des Ministers hinsichtlich einer Tarifreform mit Abschaffung der IV. Wagenklasse wurden aus der Kommission anerkannt.

Dann wurden auch die Fragen des Güterverkehrs gestreift. Eine grundsätzliche grosse Tarifreform im Güterverkehr sei nicht möglich ohne grosse Verschiebungen, die Verwaltung habe hier jedoch vielfache Fortschritte gemacht. — Dabei seien die Gehälter der hessischen Eisenbahnbeamten um 3 000 000 ℳ erhöht worden. — Das Verhältniss der Eisenbahnverwaltung zu den Luxuszügen der Internationalen Schlafwagengesellschaft sei so, dass diese das ganze Material mit Bedienung stelle, die Eisenbahnverwaltung die Lokomotive und das Zugpersonal. Die Verwaltung erhalte den Ertrag der Fahrkarten, die Gesellschaft die Zuschläge. Der Erfolg sei ein günstiger. — Die Verträge über Kohlenlieferungen seien im laufenden Jahre schwieriger gewesen als sonst. Die Verträge seien wegen der sinkenden Konjunktur nur für ein Jahr abgeschlossen, und zwar für die Ruhrkohle zu 11,10 ℳ, für die oberschlesische zu 10,70 ℳ. Ueber Saarkohle sei noch nicht abgeschlossen. — Eine Vergrösserung der Güterwagen würde einen einheitlichen Betrieb sehr stören und Komplikationen verursachen. Schon die Verwendung der 15 Tonnen-Wagen stosse vielfach auf Schwierigkeiten. In Amerika, wo der Verkehr sich in ganz bestimmten Richtungen bewege und lange nicht so mannigfaltig sei wie bei uns, könnten grössere Wagen Anwendung finden.

Von einer Seite wurde geklagt, dass dem Bedürfniss des Umbaus und der Verbesserung der kleinen Bahnhöfe nicht genügend entsprochen werde und dass den Anliegern bei Anlegung von Haltestellen zu grosse Opfer auferlegt würden. Der Minister wies nach, wie erheblich in den letzten zehn Jahren die Vermehrung der kleinen Bahnhöfe und Haltestellen gewesen sei und erklärte, dass er zur Vermehrung der Haltestellen dem Bedürfniss entsprechend geneigt sei. Es bestehe jedoch der Grundsatz, dass eine neue Haltestelle nur dann errichtet werde, wenn die Interessenten sich angemessen betheiligten. Der Verkehr auf den Bahnhöfen sei sowohl im Interesse des Publikums als auch des Dienstes sehr erleichtert worden. — Bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr wurde auf Anfrage erklärt, dass geheizte Güterwagen sehr wenig gebraucht würden. Sodann wurde für die Kleinbahnen mit normaler Spurweite die Gewährung direkter Tarife gewünscht. Ferner wurde mit Rücksicht auf die grossen Mehreinnahmen gewünscht, dass zur Konkurrenz mit dem Auslande die Tarife zu benutzen seien zur Verbilligung der landwirthschaftlichen und industriellen Produkte. Die Ansätze der Einnahmen wurden unverändert genehmigt.

Bei den Ausgaben wurden die Wirkungen der Neuorganisation der Eisenbahnbehörden besprochen und von der Regierung nachgewiesen, dass die neue Organisation zu einer wesentlichen Vereinfachung der Abfertigung, der Kontrole und des Kassenwesens geführt habe. Die erhebliche Vermehrung der Eisenbahnsekretärstellen (61 technische und 1 003 nichttechnische) wurde freudig begrüsst, die Umwandlung jeder zweiten freigewordenen Betriebssekretärstelle in eine Assistentenstelle als zweckmässig anerkannt, ebenso die Umwandlung der Telegraphistenstellen in Stationsassistentenstellen. Die dauernden Ausgaben sind mit 875 678 380 ℳ ausgeworfen. Die Kommission bewilligte im Kapitel 23 (vom Staate verwaltete Eisenbahnen 858 194 800 ℳ), Titel 1—7, 186 312 000 ℳ an Besoldungen, 23 054 200 ℳ Wohnungsgeldzuschüsse, 125 412 200 ℳ andere persönliche Ausgaben, 32 767 000 ℳ Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, 1 489 800 ℳ zu ausserordentlichen Remunerationen und Unterstützungen für Zeichen-, Kanzlei- und Unterbeamte, 718 400 ℳ für höhere, technische und mittlere Beamte, 1 159 200 ℳ zu ausserordentlichen Unterstützungen für höhere und mittlere Beamte, 632 100 ℳ zu Unterstützungen für ausgeschiedene Beamte sowie zu Pensionen und Unterstützungen für Hinterbliebene von Beamten, 803 000 ℳ für Arbeiterunterstützungen, 24 179 000 ℳ für Wohlfahrtszwecke, 108 151 000 ℳ für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien.

Zu Titel 8 (für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen) sind 167 159 000 ℳ angesetzt. Die Regierung erklärt zu diesem Titel, dass sie mit der Aenderung der Bahnverhältnisse in Potsdam in der Vorbereitung sei und zunächst sich damit beschäftige, Untersuchungen über die Höherlegung der Bahn und Hochlegung der Brücke vorzunehmen und Projekte über die Umänderung der Bahnhofsverhältnisse aufzustellen. Ob diese Projekte zu einer Verlegung des allerdings nicht mehr ausreichenden Bahnhofs führen würden, müsse abgewartet werden. — Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der Maschinenanlagen sind 144 500 000 ℳ gefordert. Hier wurde auf Anfrage

von der Regierung erklärt, dass die Verträge über Lieferung von Rädern und Achsen bis 1. April 1902 liefen. Der Preis sei 300 ℳ für die Achse. Ferner wurde mitgetheilt, dass im laufenden Jahre 11 900 Stück Buchenschwellen geliefert seien. Bei dem Titel: Kosten des Landes-Eisenbahnraths wurde über den Ausnahmetarif für Kohlen von den Seehäfen und Umschlagshäfen für eine Strecke von 350 km ins Land hinein Klage geführt; dadurch werde die englische Kohle begünstigt. Die Regierung erklärte, dass der Ausnahmetarif auf Beschluss des Landeseisenbahnraths und im Interesse der Verbraucher in den hinter den Seehäfen liegenden Bezirken eingeführt sei.

Die sämmtlichen Titel der dauernden Ausgaben wurden unverändert genehmigt.

Bei dem Extraordinarium wurde der Baubericht der Eisenbahnverwaltung besprochen. Der Berichterstatter machte einige allgemeine Bemerkungen; er hob hervor, dass nach dem Baubericht zwar noch Bauten seit 1884 rückständig seien, dass das aber keinen Grund zum Tadel abgebe. Die Einsicht in die Baupläne ergebe überall eine sparsame und zweckmässige Veranlagung. Der Etat beruhe auf der Erwägung, dass man in guten Jahren für etwaige schlechtere Jahre vorsorgen müsse. Das gelte auch in Bezug auf Grunderwerbungen für künftige Bahnanlagen. Weiter werden Wünsche vorgetragen betreffend Herstellung eines zweiten Gleises im Herzogthum Schleswig. Nach einer Aeusserung von Seiten des Regierungskommissars sei für solche Anlagen ein Verkehr von etwa 40 Zügen maassgebend. Ein solches Bedürfniss sei bis dahin doch noch nicht nachgewiesen. Zu Titel 11 (Eisenbahndirektion Berlin) wurde eine Petition, betreffend Legung eines vierten Gleises auf der Strecke Johannisthal-Grünau, erledigt. Ein Bedürfniss über die Etatforderung hinaus bis Grünau wurde in Abrede gestellt. Die Petition wird der Regierung als Material überwiesen. Bei der Forderung zur Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Schönholz-Tegel wurde über die traurigen Verhältnisse der Eisenbahnverbindung mit Tegel Klage geführt und um möglichste Beschleunigung der Abhilfe gebeten. Auch die Herstellung eines Wasserwerks auf Bahnhof Halensee wurde als besonders dringlich empfohlen. Zur Betheiligung der Staatseisenbahnverwaltung an der Ausstellung zu Düsseldorf im Jahre 1902 sind als erste Rate 100 000 ℳ ausgesetzt. Diese Forderung wurde allgemein gebilligt, ebenso die Betheiligung der Verwaltung durch Vorführung von Modellen und Zeichnungen und der für die Verwendung im Betrieb bestimmten Einrichtungen, um ein eindrucksvolles Bild zu geben von der Entwickelung der Eisenbahnen in Rheinland, Westfalen und den benachbarten Bezirken. Die ersten 88 Titel (von den 176) des Extraordinariums wurden genehmigt.

— **Konferenzen über Wagenbedarf.** Zwischen Vertretern der zur mittleren Wagengruppe (Gruppe III) gehörigen königlich preussischen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Halle a/S., Hannover und Magdeburg sowie einer grösseren Anzahl von Vertretern der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie fanden am 5. d. Mts. in Bremen Berathungen über den voraussichtlichen Wagenbedarf zu den verkehrsstärksten Zeiten des laufenden Kalenderjahres statt. Mit Rücksicht auf die in dem mittleren Bezirke vorzugsweise als Massentransporte in Betracht kommenden Güter, wie Düngemittel, Zucker, Kohlen und Rüben, werden als verkehrsreichste Zeiten für den Bedarf an gedeckten Wagen die Monate März, September-November und für den Bedarf an offenen Wagen die Monate September-November angesehen. Die Berathungen erfolgen auf Grund vorher von den Interessenten durch Vermittelung der königlichen Oberbergämter und Verkehrsinspektionen eingezogenen Angaben. Da sowohl der Umfang der fraglichen Transporte, als die Vertheilung derselben auf die einzelnen Monate im wesentlichen von dem Ertrage der Ernte und von den Witterungsverhältnissen abhängt, wurde allseitig die Schwierigkeit einer zuverlässigen Schätzung betont. Für den Monat März glaubte man eine Verkehrssteigerung von etwa 10 % in Aussicht nehmen zu sollen; schriftlich war dieselbe auf 13,9 % geschätzt. Für die Herbstmonate war bei den Düngemitteln eine Transportsteigerung von 31,7 %, bei Zucker eine solche von 11,1 % angenommen. Im Laufe der Verhandlungen wurde jedoch festgestellt, dass die thatsächliche Vermehrung der Düngemitteltransporte in der kritischen Zeit gegen das Vorjahr im Jahre 1900 nur + 0,3 % betragen, dass die Menge der Zuckertransporte dagegen 1900 gegen das Vorjahr um 20 % zugenommen habe; dass eine gleiche Zunahme im laufenden Jahre zu erwarten sein werde, glaubte man selbst bei Berücksichtigung des Umstandes, dass Getreideboden noch umgepflügt werden müsse, nicht annehmen zu sollen, da neue Abschlüsse bisher kaum vorlägen. Da die Kalitransporte im Durchschnitt der letzten acht Jahre um 9,91 % zugenommen, die Vermehrung der sonstigen Düngemitteltransporte auf mindestens 10 % veranschlagt wurde, glaubte die Mehrheit der Interessenten die gesammte Verkehrssteigerung auf 7,5 - 10 % schätzen zu sollen, während die Verwaltungen mit Rücksicht auf die voraufgegangenen Jahre schon eine Zunahme von 5 % als reichlich gegriffen erachteten.

Bezüglich der in offenen Wagen zu befördernden Güter lauteten die schriftlichen Schätzungen für Kohlen auf eine Zunahme von 21,8 %, für Rüben auf 13,5 %, während die im Jahre 1900 eingetretene Steigerung thatsächlich nur 11,4 % und 6 % betragen hat. Bei der mündlichen Verhandlung wichen die Schätzungen für die einzelnen Braunkohlenreviere erheblich von einander ab, so dass sich Unterschiede von 15 % ergaben. Seitens der Vertreter der Eisenbahnverwaltungen wurde hervorgehoben, dass man bei den hohen Schätzungen (über 20 % Zunahme) wohl mehr die thatsächlich vorliegende Möglichkeit der Produktionserhöhung — namentlich bei der Brikettherstellung —, als die Sicherheit eines entsprechenden Absatzes berücksichtigt habe. Weise schon das überaus günstige Jahr 1900 nur eine Zunahme von 11,4 % auf, so werde man schwerlich über 10 % hinausgehen können, zumal die Kohlenförderung schon gegenwärtig etwas zurückgegangen sei. Man könne bei Annahme einer Vermehrung der Rübentransporte um 5 %, wie sie dem Gutachten der anwesenden Interessenten entspräche, höchstens auf eine Gesammtzunahme von 8—9 % für die in offenen Wagen in der kritischen Zeit zu befördernden Güter schliessen.

Die so geschätzte Verkehrsvermehrung hoffe man mit den vorhandenen und nach dem Etat noch zu beschaffenden Transportmitteln in derselben Weise rechtzeitig zu bewältigen, wie dies auch im vergangenen Jahre der Fall gewesen sei, in welchem, wie seitens der Interessenten anerkannt war, die Wagengestellung eine gute gewesen sei und zu erheblichen Ausstellungen Anlass nicht gegeben habe.

— **Erhöhung der Betriebssicherheit auf den deutschen Bahnen.** Die in der zweiten Hälfte der vergangenen Woche unter Leitung des Reichseisenbahnamtes abgehaltenen Berathungen von Vertretern der meistbetheiligten Bundesregierungen haben, wie wir hören, eine erfreuliche Uebereinstimmung der Anschauungen über die zu weiterer Erhöhung der Betriebssicherheit auf den deutschen Eisenbahnen geeigneten Maassnahmen erkennen lassen. Vermuthlich werden die Verhandlungen über den Etat des Reichseisenbahnamtes in der Budgetkommission des Reichstages den Vertretern der Regierung zu näheren Mittheilungen Gelegenheit geben.

— **Krümmungshalbmesser der Anschlussgleise.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat für den Bereich der preussischen Staats- und Privatbahnen bestimmt, dass bei Anschlussgleisen, auf welche die Betriebsmittel der Staatsbahnen übergehen sollen, folgende Krümmungshalbmesser einzuhalten sind: 1. wenn die Beförderung der Wagen ohne Lokomotivkraft oder nur mittelst Nebenbahnlokomotiven mit einem festen Radstand bis zu 3 m erfolgen soll (insbesondere also bei Anschlussgleisen an Nebenbahnen, bei denen die spätere Umwandlung in eine Hauptbahn oder die Beförderung mit Hauptbahnlokomotiven ausgeschlossen erscheint sowie bei Anschlussgleisen an grössere Bahnhöfe, auf denen stets Rangirlokomotiven des bezeichneten Radstandes zur Verfügung stehen werden): a) der Krümmungshalbmesser von 100 m, wenn auf dem Anschlussgleis in der Regel nur Wagen mit einem festen Radstand bis zu 4,5 m verkehren, b) der Krümmungshalbmesser von 140 m, wenn auf den Verkehr von Wagen mit grösserem festen Radstand (Glaswagen, Kokswagen usw.) zu rechnen ist. 2. bei Anschlussgleisen, auf denen die Beförderung der Wagen durch Hauptbahnlokomotiven beliebiger Art erfolgen soll, der Krümmungshalbmesser von 180 m.

— **Der Brand eines Motorwagens der Wannseebahn** verursachte am 15. d. Mts. auf Bahnhof Zehlendorf eine 20 Minuten dauernde Verkehrsstockung. In dem zum elektrischen Versuchsbetriebe gehörenden Zuge 755 versagte bei der Abfahrt (5 Uhr 10 Minuten Nachmittags) der Antrieb. Während der Wagenführer abstieg, um die Ursache zu erforschen, schossen plötzlich hohe Stichflammen aus dem Führerraum, die bald die Hälfte des Wagens ergriffen. Die Fahrgäste mussten schleunigst den Zug räumen, der dann aus dem Bahnhofe heraus auf ein todtes Gleis geleitet wurde. Der losgekuppelte Wagen brannte lichterloh, bis die Ortsfeuerwehr die Flammen erstickte. Menschen sind bei dem Vorgange nicht verunglückt. Von zuständiger Seite wird den „Berl. N. Nachr." mitgetheilt, dass der Brand im Führerraum entstanden ist, und zwar höchstwahrscheinlich aus Anlass einer äusseren Beschädigung der elektrischen Leitung und dadurch herbeigeführten Kurzschlusses. Der betreffende Motorwagen ist im Untergestell noch völlig unversehrt geblieben, während der hölzerne Wagenkasten allerdings stark gelitten hat. Die Wiederherstellungsarbeiten werden so gefördert werden, dass der elektrische Versuchsbetrieb in kürzester Frist wieder aufgenommen werden kann. Zur Vermeidung ähnlicher Vorkommnisse sind entsprechende Maassnahmen getroffen worden.

— Die Kleinbahnen in Preussen nach dem Stande vom 30. September 1900.

Laufende Nr.	Name der Provinz	Kleinbahnen mit einer Spurweite von 0,60 m	0,75 bis 0,8 m	0,9 bis 1 m	1,435 m	im ganzen	Strassenbahnen	Gesammtlänge	Anlagekapital der Kleinbahnen	der Strassenbahnen	im ganzen
		km	km	km	km	km	km	km	M.	M.	M.
1.	Ostpreussen	—	524,348	—	114,552	638,900	30,390	669,290	25 204 377	6 710 908	31 915 277
2.	Westpreussen . . .	—	222,754	—	85,656	308,410	38,203	346,613	12 619 000	7 149 916	19 768 916
3.	Polizeipräsidium Berlin	—	—	—	—	—	376,812	376,812	—	129 851 759	129 851 759
4.	Brandenburg	5,490	206,667	85,100	285,740	582,977	83,645	666,642	16 485 506	17 895 403	34 380 909
5.	Pommern	146,622	529,576	355,950	190,588	1 222,736	48,150	1 270,886	37 967 162	6 385 500	44 352 662
6.	Posen	296,751	82,350	54,700	41,100	474,901	19,135	494,036	11 439 177	3 042 456	14 481 633
7.	Schlesien	—	308,675	36,000	119,454	464,129	97,752	561,881	37 443 364	15 684 460	53 127 824
8.	Sachsen	13,600	127,005	95,820	246,744	483,169	95,967	579,136	29 605 021	17 934 024	47 539 045
9.	Schleswig-Holstein .	—	3,807	271,935	68,599	344,341	70,106	420,447	15 956 397	15 981 337	31 937 734
10.	Hannover	—	132,840	235,486	74,112	442,538	160,099	602,607	19 460 500	37 542 379	57 002 879
11.	Westfalen	17,220	—	198,097	33,511	284,560	194,791	482,351	17 185 540	23 971 158	41 156 698
12.	Hessen-Nassau . . .	—	8,790	162,675	86,684	258,049	101,263	359,312	18 627 665	18 440 451	37 068 116
13.	Rheinprovinz	—	54,953	625,592	90,098	776,593	402,558	1 179,151	59 756 585	57 438 242	117 194 827
	im ganzen . .	479,683	2 201,780	2 121,460	1 436,830	6 281,323	1 724,871	8 006,198	299 750 294	358 027 985	659 778 279

Bemerkungen. Im Gegensatz zu den Strassenbahnen sind hier Kleinbahnen im engeren Sinne zu verstehen. — Das Anlagekapital kann in vielen Fällen nur annähernd angegeben werden. — Bei dem Polizeipräsidium Berlin sind bei den Strassenbahnen auch die Hoch- und Untergrundbahnen eingeschlossen.

Vorstehende Uebersicht ist auf Grund der in der „Zeitschrift für Kleinbahnen“, Heft 1 d. J. enthaltenen Mittheilungen aufgestellt. Sollte es möglich sein, dass für die Folge diese Mittheilungen in Uebereinstimmung mit der Reichseisenbahnstatistik am 1. April abgeschlossen und mit einer Uebersicht wie die vorstehende, der vielleicht noch eine Tabelle über die kilometrischen Baukosten beigefügt werden könnte, verbunden würden, so würde dadurch der vergleichenden Statistik ein Dienst geleistet. Sollte es ausserdem noch thunlich sein, eine, wenn auch nur auf die nothwendigsten Angaben beschränkte Statistik der Betriebsergebnisse mitzutheilen, so würde dadurch einem oft hervortretenden Bedürfniss entsprochen werden.

Für die Strassenbahnen würden wohl die monatlichen Aufzeichnungen der Betriebsergebnisse in den der Zeitschrift beigelegten Mittheilungen ein geeignetes Material bieten.

— Die Abnahme der Elberfelder Schwebebahn hat am 15. d. Mts., Mittags 1 Uhr, in Gegenwart von Vertretern der königlichen Regierung, der Eisenbahndirektion, der Stadtvertretung und der unternehmenden Firma stattgefunden. Ferner nahm an der Abnahme theil der älteste Sohn des Erfinders der Schwebebahn, Gottlieb Langen. Die Fahrt erstreckte sich von der Kluse bis zur Station Zoologischer Garten und zurück zum Schwebebahnhof Döppersberg und erfolgte durchweg in einer Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde.

— Eine Verfügung der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen, den bayerischen Eisenbahnerverband betreffend. In Bezug auf die von uns in Nr. 13 S. 198 d. Ztg. ausführlich behandelte Angelegenheit schreibt jetzt der „Eisenbahner“, das Organ des bayerischen Eisenbahnerverbands, folgendes: „In der Sitzung der Vorstandschaft am letzten Sonntag wurde die Frage behandelt: Wie stellen wir uns zu dem Erlasse der königlichen Generaldirektion? Die Antwort, die sich aus der Debatte ergibt, lässt sich in die Sätze zusammenfassen: Das Darlehensgesuch der Verbandsleitung schildert die Lage eines Theiles des Eisenbahnpersonals so, wie sie thatsächlich ist. Ob die Form, in der diese Schilderung zum Ausdruck gebracht wird, der königlichen Generaldirektion zu Bedenken Anlass gibt oder nicht, darüber hat die königliche Generaldirektion als Aufsichtsbehörde zu entscheiden. Wir können nur erklären, dass uns die Absicht, die königliche Staatsregierung und die Volksvertretung irgendwie in der öffentlichen Meinung herabzusetzen, vollständig fern lag. Wenn diese Absicht aus unserem Schreiben herausgelesen werden kann, so ist das ein Fehler in unserem Schreiben, den wir richtigstellen können, ohne uns etwas zu vergeben. Unsere nächste Aufgabe wird sein, nachzuweisen, dass ein Theil des Eisenbahnpersonals in Noth sich befindet. Die Verbandsleitung hat vor allem dafür zu sorgen, dass unsere Organisation erhalten bleibt. Sie hat sich deshalb um die Anzapfungen der sozialdemokratischen Presse nicht zu kümmern, da es für uns viel wichtiger ist, den Verband zu erhalten, als den Beifall der Sozialdemokratie zu gewinnen, die nichts anderes will, als uns in einen Konflikt mit der königlichen Generaldirektion hineinzutreiben. Der Verbandsvorsitzende Lehner wird, dem Erlass der königlichen Generaldirektion entsprechend, ein Schreiben an die betreffenden Adressen hinaussenden. Wir werden mit diesem Schritte den Beifall der sozialdemokratischen und liberalen Presse nicht finden. Wir geizen auch gar nicht darnach. Wir wollen weiter existiren, damit wir weiter wirken können.“

Es ist nach unserer Auffassung sehr erfreulich, dass die königliche Generaldirektion mit ihrem Wasserstrahl die beabsichtigte Wirkung erziel hat und so weitere bedauerliche Folgen vermieden sind.

— Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth). Die Gesellschaft vereinnahmte im Jahre 1899: 320 725 M. (gegen 331 362 M. im Vorjahr), wovon die Ausgaben 285 284 M. (279 956 M.) erforderten. Es verblieb daher ein Ueberschuss von 35 440 M., von dem laut Generalversammlungsbeschluss vom 14. d. Mts. 35 400 M. zur Vertheilung unter die Aktionäre gelangen, und zwar entfallen auf jede Aktie 20 M. = $11^7/_{10}$ % (16 %). Der Rest mit 40 M. wurde dem Bahnerneuerungsfonds zugewiesen. Zur Beförderung gelangten im verflossenen Jahre 2 751 437 Personen, d. s. 126 352 weniger als im Jahre 1899. Der Personenverkehr brachte 22 707 M. weniger, dagegen lieferte der Gepäckverkehr bei 10 428 M. Erträgniss ein Mehr von 612 M. Aus dem Güterverkehr wurde eine Einnahme von 32 773 M. und somit ein Mehr von 6 412 M. erzielt. Das Heizmaterial erforderte dagegen bei einem Aufwande von 60 734 M. Mehrkosten von über 11 000 M. Die Betriebskosten sind auf 79,88 % der Roheinnahmen gestiegen, während sie in den Jahren 1898 und 1899 nur je 74,08 % ausmachten. Im Jahre 1895 betrugen die Betriebskosten nur 66,08 %, sie sind also in 5 Jahren um fast 14 % gestiegen.

— Eisenbahnbrücken in Bayern. Ein Meisterwerk technischer Kunst wurde am 1. Oktober v. J. begonnen und kürzlich fertiggestellt. Es ist dieses die Ersetzung des nördlichen Theiles der mächtigen Eisenbahnbrücke bei Emskirchen (Bahnlinie Fürth - Würzburg) durch eine neue Konstruktion. Der „Fürther Centralanzeiger“ schreibt darüber Folgendes:

Der Uebergang der Trasse wurde in den Jahren 1863 bis 1865 durch Erbauung einer Riesenbrücke, wohl der höchsten Bahnbrücke in Bayern, hergestellt. Diese eiserne Brücke wird ausser von zwei Widerlagern von zwei mächtigen Steinpfeilern unterstützt, wodurch drei Oeffnungen mit je einer Länge von 35 m entstehen. Die Höhe vom Wasserspiegel (der Aurach) bis zur obersten Schienenkante beträgt 37,5 m bei einer Länge von 105 m. Bis zum Jahre 1899 war der Betrieb auf der ganzen Linie eingleisig; in diesem Jahre wurde das zweite, südliche Gleis und somit auch eine zweite Brücke hergestellt. Da jedoch für die neuesten und schwersten Güterzugmaschinen (B 11) die Konstruktion des im Jahre 1864 erbauten Theils der Brücke zu schwach war, so galt es nun, diesen durch eine neue tragkräftigere Brücke zu ersetzen. Die Schwierigkeiten bei der gewaltigen Höhe des Baues wurden noch gesteigert durch den Umstand, dass der starke Zugverkehr durch die Brückenbauarbeiten keinerlei Störung erleiden durfte. Die Herstellung der neuen Brücke war gleich den beiden früheren Bauten der Nürnberg-Augsburger Maschinenbau-Aktiengesellschaft Filiale für Brückenbau in Gustavsburg übertragen, welche die Riesenaufgabe in erstaunlich kurzer Zeit löste.

Die Hauptarbeit bildete die Herstellung der Gerüste. Für jeden Brückenbogen waren zwei aus Eisentheilen erbaute Thürme nöthig, die dann mit einander verbunden und überbrückt wurden. Von diesem Gerüst aus wurde die alte Brücke abgetragen, oben auf Eisenbahnwagen gleich verladen und fortgeschafft, der Abbruch aber durch die neuen Theile sofort wieder ersetzt. Mehr als 60 Arbeiter hatten ohne Unterbrechung

zu thun, um das Werk in kürzester Zeit zu vollenden. Die neue Brücke enthält 240 t Eisenbestandtheile, die Bögen haben wie die bisherigen eine fischleibige Gestalt. Jeder derselben hat je ein festes und bewegliches Lager, welche auf den Steinpfeilern ruhen. Der ganze Bau konnte ohne Unfall zu Ende geführt werden; die interessante Arbeit lockte täglich Schaulustige an, welche gespannt aus tiefstem Thale das ameisengleiche Hin und Her in luftiger Höhe beobachteten.

In kurzer Zeit sind die umfangreichen Arbeiten von drei Uebergängen auf dieser Linie (bei Emskirchen, bei Kitzingen und bei Markt Einersheim) glücklich vollendet worden.

— **Ueber das Beschwerdebuch** schreiben die „Deutschen Verkehrsblätter" unter dem Schriftzeichen R.: „Obwohl schon vieles über das Beschwerdebuch geschrieben ist, so haben sich die Bahnverwaltungen von diesem alten Zopfe bislang nicht befreien können. Es scheint sich auch hierbei wiederum zu bewahrheiten, dass die Eisenbahn ihrer älteren Schwester, der Post, ganz bedeutend nachhinkt. Das Beschwerdebuch schien in vergangenen Zeiten, als die Beamten noch so zu sagen absolute Herrscher über das Publikum waren, ganz angebracht zu sein, zumal die Leute damals noch weniger schreiblustig waren, um an eine Behörde einen Beschwerdebrief von Stapel zu lassen. Auch würde sich mancher sparsame Reisende gehütet haben, wegen einer kleinen Beschwerde das damalige hohe Porto auszugeben. Diese Bedenken sind in neuerer Zeit fast ganz verschwunden. Die Post hat sich dieser Einsicht auch nicht verschlossen und das Beschwerdebuch längst abgeschafft. Nur bei der Eisenbahn besteht es noch und es denkt noch keine deutsche Bahnverwaltung daran, es nach langjähriger Dienstzeit in den wohlverdienten Ruhestand zu versetzen, besonders nachdem es in die neue Verkehrsordnung Aufnahme gefunden hat. Wenn in der Eile und Hast des stetig wachsenden Verkehrs einem Reisenden ein kleines Unrecht geschehen ist, so stürzt dieser, vom Reisefieber bereits aufgeregt, womöglich sofort in das Stationsbüro, um sich in das Beschwerdebuch einzutragen. In welcher Gemüthsbewegung sich solche Beschwerdeführer oft befinden, kann man nicht selten schon an der Handschrift erkennen, wenn man derartige Bücher auf den Stationen durchblättert. Würde aber nicht manche Beschwerde nach ruhiger Ueberlegung unterbleiben? Beim Militär ist die Bestimmung getroffen, dass jede Beschwerde erst am folgenden Morgen angebracht werden kann. Hat nun wirklich ein Reisender Grund zu derselben, so kann er es brieflich thun. Die Verwaltung könnte aus Billigkeitsrücksichten, um dem Publikum das Porto zu ersparen, den Brief durch ihre Stationen annehmen und als Eisenbahndienstsache befördern lassen."

Wir haben uns bereits wiederholt eingehend (S. 693 und 724 Jahrg. 1897 d. Ztg.) mit diesem Gegenstande beschäftigt und zuletzt noch vor kurzem auf die Entbehrlichkeit des Beschwerdebuchs hingewiesen. Die Ueberflüssigkeit desselben für das Publikum und seine Lästigkeit für den Dienstbetrieb ist im vorstehendem wirksam genug beleuchtet. Auch die Thatsache, dass das Beschwerdebuch im § 4 der Deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 eine gesetzliche Erwähnung gefunden hat, dürfte seiner baldigen Beseitigung nicht allzu stark im Wege stehen. Denn nach der in Nr. 101 des vorigen und Nr. 5 des laufenden Jahrgangs d. Ztg. vertretenen und von der überwiegenden Mehrzahl der Juristen getheilten Ansicht ist der Bundesrath jederzeit befugt, diese Bestimmung aufzuheben. Die gegentheilige, von Prof. Laband in Strassburg aufgestellte Behauptung findet in der Presse — wenigstens in der wissenschaftlichen Presse! — keine Zustimmung, und nur der Erfinder hält in einem, neuerdings in der „D. Juristen-Zeitung" erschienenen Aufsatze hartnäckig an seiner „Erfindung" fest, allerdings ohne sich auf eine Bekämpfung der ihm in unserer Zeitung und in der „Deutschen Verkehrszeitung" zu Theil gewordenen Widerlegungen einzulassen. Um übrigens auf das Beschwerdebuch zurückzukommen, so erfahren wir, dass dessen Benutzung von Jahr zu Jahr abnimmt, und unter diesen Umständen wäre es u. E. ein sehr zweckmässiges Beginnen, wenn einmal eine Eisenbahnverwaltung — oder eine einzelne Direktion — aus den Beschwerdebüchern ihres Bereiches für die letzten zehn Jahre zusammenstellen liesse, wie viele der eingetragenen Beschwerden als begründet anerkannt und wie viele als unbegründet zurückgewiesen worden sind, namentlich aber auch, wie viele nach Ausweis der Handschrift und der Schreibweise von „übermässig" erregten Reisenden eingeschrieben wurden. Wir glauben mit Sicherheit, dass das Ergebniss dieser Untersuchung ein geradezu überraschendes und in unserem Sinne überzeugendes sein würde.

— **Personenbeförderung in Berlin im Jahre 1900.** Nach amtlichen Erhebungen wurde im Jahre 1900 in Berlin die ungeheure Zahl von 458 445 648 Personen durch die Strassen- und Pferdebahnwagen, die Stadt- und Ringbahn und die Omnibusse befördert, das macht auf den Tag über 1 256 000 Personen. Der Verkehr wächst von Jahr zu Jahr; die Zahl der beförderten Personen ist im Jahre 1900 um 43 763 227 gestiegen, das sind, auf den Tag berechnet, 119 900 mehr als im Jahre 1899, wo die Gesammtsumme 414 682 421 betrug. — Die Strassen- und Pferdebahnwagen wurden von 280 349 160 Personen benutzt (gegen 244 633 937 im Jahre 1899). Von dieser Zahl beförderte die Grosse Berliner Strassenbahn 236 300 000 (gegen 188 000 000 im vorhergehenden Jahre), über 13 000 000 die Berlin-Charlottenburger Strassenbahn und die elektrische Strassenbahn Siemens & Halske. — Die Stadt- und Ringbahn, einschliesslich der Station Grunewald, beförderte 97 527 774 Personen gegen 94 870 081 im Jahre 1899, also mehr 2 657 693. — Durch Omnibusse wurden 80 568 714 Personen befördert gegen 75 178 403 im vorhergehenden Jahre; der Verkehr ist gegen das Vorjahr um 5 390 311 gewachsen.

— **Schutzvorrichtungen an den Berliner Strassenbahnwagen.** Ende Januar wurde in der Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses die von uns schon früher mitgetheilte erschreckende Statistik der Berliner Strassenbahnunfälle und ihr Anwachsen seit Einführung des elektrischen Betriebes zur Sprache gebracht; bei dieser Gelegenheit erklärten die Regierungsvertreter, dass eine Anzahl von Schutzvorrichtungen versucht wurden. Die Berliner Tagespresse hat sich fortdauernd eingehend mit der Sache beschäftigt. Jetzt heisst es, dass vor einigen Tagen eine Anzahl von Schutzvorrichtungen den Ministern v. Thielen und Freiherr v. Rheinbaben im Beisein von Vertretern der Aufsichtsbehörden (der Verkehrspolizei und Eisenbahndirektion) vorgeführt worden sind. Die Versuche mit den Probevorrichtungen fanden auf dem Strassenbahnhofe in der Kreuzbergstrasse zu Berlin statt, führten aber noch immer nicht zu einem endgültigen Ergebniss. Theoretisch erfüllen die Fang- und Schutzbretter wohl ihren Zweck: sie verhindern, dass ein vor den Wagen niederfallender Körper unter die Räder geräth und überfahren wird; in den meisten Fällen aber geht dem Fallen des Körpers ein Stoss voraus, dem selbst kräftig gebaute Leute nicht gewachsen erscheinen. Man befürchtet daher, dass trotz der Auspolsterung des vorderen Schutzrahmens die Verunglückten schwere Verletzungen erleiden werden. Die nächste Aufgabe wird daher die sein, die Vorrichtungen durch weitere Abmilderung der Stosswirkung noch ungefährlicher zu machen. Nach dieser Richtung hin sollen die Versuche noch fortgesetzt werden.

Dieser Vorführung der Schutzvorrichtungen ist, wie wir der „Nat.-Ztg." entnehmen, nunmehr eine gemeinsame Konferenz der betheiligten Ressortvertreter gefolgt, in welcher interessante Aufschlüsse über die Vorgänge bei Strassenbahnunfällen gegeben wurden. Danach ist in der Mehrzahl der Fälle festgestellt worden, dass die auf das Gleis gerathenen Personen von daherfahrenden Wagen umgerissen worden sind, nur in wenigen Fällen waren die Verunglückten schon vorher zu Falle gekommen. Die betreffenden Personen haben in der Regel die Gefahr im letzten Moment bemerkt, das Läuten und Rollen zu spät gehört, sich ängstlich nach dem auf sie losfahrenden Wagen umgesehen und sind fast in demselben Augenblicke von der Vorderwand des Wagens am Kopfe, meist am Kinn, getroffen worden, so dass sie rücklings, mit dem Hinterkopfe aufs Pflaster aufschlugen. Dann erst folgten die weiteren Verletzungen durch die Aschenstreuer oder Trittbretter, zuletzt die Quetschung durch die Schutzbretter usw. Es ist daher, wie erwähnt, nunmehr die Aufgabe, die verhängnissvolle Wirkung des ersten Stosses nach Möglichkeit abzumildern und in zweiter Linie für Vorkehrungen Sorge zu tragen, dass der zu Fall gekommene Körper nicht unter die Schutzvorrichtung oder sonstige Wagentheile gelangt. Zu dem Behufe wird aus den von den Ministern geprüften drei Schutzvorrichtungen eine solche zusammengestellt werden, die nach beiden Richtungen hin die meiste Gewähr der Unfallverhütung bietet. Es wird dabei vornehmlich auch darauf Bedacht genommen werden, dass der erste Stoss von einer federnden und gepolsterten Fläche ausgeht und der Verunglückte noch vor dem Falle Gelegenheit hat, sich an dieser Sicherheitsvorrichtung anzuklammern. Gelingt ihm dies nicht, so soll doch die weitere Wirksamkeit der Schutzvorrichtung ihn möglichst vor gefährlichen Verletzungen bewahren. Das amerikanische Fangnetz (Providence) hat den Ministern zwar sehr gefallen, seine Einführung verbietet sich aber schon aus dem Grunde, weil man in Berlin mit viel zahlreicheren und kürzeren Krümmungen zu rechnen hat, durch welche die weit ausladenden Vorrichtungen nicht hindurch können. Mit der von den Ministern bestimmten Schutzvorrichtung, welche in den nächsten Tagen fertig gestellt wird, sollen im Beisein der Vertreter des Polizeipräsidiums und der Eisenbahndirektion noch einige Versuche angestellt und danach eine grössere Anzahl von Wagen damit ausgerüstet werden, um die Wirksamkeit dieser Schutzvorrichtung im Betriebe zu erproben. Beide Minister haben auf schleunigste Förderung der Angelegenheit energisch gedrungen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Staatsvoranschlag und Investitionsprogramm.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. d. Mts. hat die Regierung den Staatsvoranschlag für das Jahr 1901 sowie einen Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten, und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogramms der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905 eingebracht. Wir behalten uns vor, über beide Vorlagen in der nächsten Nummer dieser Zeitung ausführlich zu berichten.

— **Verstaatlichungsgerüchte.** In den letzten Tagen war in Börsenkreisen das Gerücht verbreitet, dass die Regierung die demnächstige Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung plane. In erster Linie wurde hierbei die österreichische Nordwestbahn genannt. Diesen Gerüchten gegenüber wird von berufener Seite versichert, dass vor der Hand in den maassgebenden Kreisen der staatlichen Eisenbahnverwaltung eine Verstaatlichungsaktion nicht in Aussicht genommen sei. Was im besonderen die österreichische Nordwestbahn anbelangt, so wäre der gegenwärtige Zeitpunkt für die Verstaatlichung kaum als der geeignete zu bezeichnen. Bekanntlich steht die Nordwestbahn vor der Nothwendigkeit, grössere Investitionen, insbesondere Stationserweiterungen, Fahrbetriebsmittel-Vermehrung usw. vorzunehmen, möglicherweise auch die Legung des zweiten Gleises durchzuführen. Die für das garantirte Netz zu Investitionszwecken verfügbaren Geldmittel sind nahezu vollständig erschöpft. Demnächst sollen die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Verwaltung der Nordwestbahn wegen des Investitionsprogramms sowie der Kostenbedeckung eingeleitet werden, und dürften diese Verhandlungen voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen. Es kann — zumal nach den bei früheren Verstaatlichungen gemachten Erfahrungen — als wahrscheinlich bezeichnet werden, dass die Regierung sich mit der Verstaatlichung der Nordwestbahn erst beschäftigen werde, wenn man bei den einzuleitenden Verhandlungen ein vollständiges Einverständniss über den Umfang der Investitionen, über das Programm ihrer Durchführung und über die Beschaffung der nöthigen Geldmittel erzielt haben würde. Möglicherweise dürfte die Regierung Werth darauf legen, dass die vom Betriebsstandpunkt dringendsten Investitionen nicht blos sichergestellt, sondern auch thatsächlich ausgeführt sind, ehe die Bahn an den Staat übergeht.

— **Betriebseinnahmen der österreichischen Bahnen im Jahre 1900.** Im Jahre 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 159 213 407 Personen und 108 802 722 t Güter, gegen 143 643 407 Personen und 104 124 141 t Güter im Vorjahre, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1900 auf 611 769 011 Kr., im Vorjahre auf 583 085 039 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1900 19 182,3 km, im Vorjahre dagegen 18 454 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer des Jahres 1900 auf 31 892 Kr., gegen 31 597 Kr. im Vorjahre, d. i. um 295 Kr. oder 0,9 % günstiger.

Eine Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Jahre 1900 weisen im Vergleiche mit dem Vorjahre die nachstehenden Hauptbahnen aus:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13,8 %
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	10,1 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	8,7 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	5,1 „
Oesterr.-ungar. St.-E.-G. (öst. Linien)	4,9 „
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	4,4 „
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	3,9 „
K. k. österr. Staatsbahnen	3,9 „
Südbahngesellschaft	3,6 „
Eisenbahn Wien-Aspang	0,6 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	1,2 „

Eine Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Jahre 1900 ergibt sich im Vergleiche mit dem Vorjahre bei nachstehenden Hauptbahnen:

Böhmische Nordbahn	0,8 %
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1,6 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	3,9 „
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	4,6 „

Die grössten kilometrischen Einnahmen weisen im Jahre 1900 aus: die Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) mit 127,780 km und die österreichische Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit 99,167 km.

— **Stand der Eisenbahnbauten mit Schluss des Jahres 1900.** Im Dezember 1900 standen gar keine Hauptbahnen, dagegen waren am 1. Dezember 1900 545,6 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau. Hierzu sind durch den Baubeginn einer Linie der Wiener elektrischen Kleinbahnen 0,7 km zugewachsen, dagegen durch die Eröffnung der Theilstrecke Kolin-Neuhof a S. der Lokalbahn Kolin-Cercan sammt Abzweigung Rattay-Kaćow, ferner durch die Bauvollendung der Theilstrecke Jenbach-Fügen der Zillerthalbahn und durch die Eröffnung einer Linie der elektrischen Kleinbahnlinien in Wien insgesammt 41,7 km Lokal- und Kleinbahnlinien hiervon abgefallen. Es verblieben somit Ende Dezember 1900 an Lokal- und Kleinbahnlinien 504,6 km in Bauausführung.

— **Vintschgaubahn.** Die Baukosten für diese Bahn sind trotz aller Bemühungen bisher noch nicht vollständig sichergestellt. Zur Bedeckung der Herstellungskosten ist ausser der Staatsbeihilfe ein Beitrag von 1 300 000 fl. durch das Land und die Interessenten aufzubringen. Da der Tiroler Landtag eine Beihilfe für die Vintschgaubahn bereits vor längerer Zeit bewilligt hat und auch die Interessenten entsprechende Beiträge zu den Kosten dieses Bahnprojektes gezeichnet haben, erübrigt noch die Auseinandersetzung über den von dem Hauptinteressenten, nämlich der Bozen-Meraner Bahn, zu übernehmenden Beitrag. In dieser Angelegenheit hat in den jüngsten Tagen eine Besprechung zwischen den Vertretern der Regierung und der Gesellschaft stattgefunden, in welcher letztere die Voraussetzungen feststellte, unter denen die Gesellschaft zur Beitragsleistung bereit wäre. Da diese Voraussetzungen zum Theil schwierige Einzelfragen betreffen, so werden zunächst diese einem Studium unterzogen werden, worauf die Verhandlungen ihre Fortsetzung erfahren werden.

— **Auflösung des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.** In der letzten Sitzung der Wiener Handels- und Gewerbekammer rief die Auflösung des in der Kammer bestandenen Schiedsgerichtes für Streitigkeiten aus den Frachtgeschäften der Eisenbahnen und Dampfschifffahrtgesellschaften eine längere Erörterung hervor. Die Nordwestbahn hatte als geschäftsführende Direktion der Eisenbahndirektorenkonferenz der Wiener Handelskammer vor kurzem mitgetheilt, dass nach den seit dem Inkrafttreten des neues Civilprozesses gemachten Erfahrungen die Rechtsstreitigkeiten nach dem neuen Prozessverfahren rasch und einfach erledigt werden, dass hiermit die früher bestandenen Klagen über die Langsamkeit der Rechtspflege verstummt sind und das Bedürfniss, anstatt an die staatlichen Gerichte sich an freigewählte Schiedsrichter zu wenden, aufgehört habe, dass sonach auch die Nützlichkeit des Fortbestandes des Eisenbahn-Schiedsgerichtes nicht mehr anzuerkennen sei. Da überdies die Entscheidungen dieses Schiedsgerichtes wiederholt den Rechtsanschauungen der staatlichen Gerichte widersprachen und eine lästige Rechtsunsicherheit hervorriefen, habe die Konferenz der österreichischen Eisenbahndirektoren beschlossen, die Theilnahme der Transportunternehmungen an dem Schiedsgerichte nicht mehr weiter in Aussicht zu nehmen, welchem Beschluss die Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft beigetreten sei.

Der Berichterstatter knüpfte an diese Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung der Eisenbahndirektorenkonferenz die Bemerkung, dass nach dem Beschlusse der Direktorenkonferenz nichts erübrige, als das Schiedsgericht aufzulösen. Der von den Bahnen angeführte Grund des Widerstreites zwischen den Urtheilen der Schiedsgerichte und den staatlichen Gerichten sei nicht stichhaltig, da oft auch staatliche Gerichte widersprechende Urtheile fällen. Es wurde beschlossen: 1. der Eisenbahndirektorenkonferenz mitzutheilen, dass von ihrer Erklärung mit Bedauern Kenntniss genommen und die Auflösung des Schiedsgerichtes verfügt werde; 2. hiervon die Oeffentlichkeit unter gleichzeitiger Bekanntgabe der Ursachen in Kenntniss zu setzen; 3. dem Handelsminister Bericht zu erstatten und hierbei das Bedauern zum Ausdruck zu bringen, dass das Eisenbahnministerium seine Zustimmung zu einer Maassregel gegeben habe, welche berechtigtes Aufsehen und Misstrauen beim Publikum erregt habe. (Die praktische Bedeutung des Eisenbahn-Schiedsgerichtes war, wie ausdrücklich hervorgehoben zu werden verdient, eine höchst geringfügige. In manchen Jahren wurde kein einziger Rechtsfall vor dem Schiedsgerichte angemeldet.)

— **Haftpflicht bei Unfällen.** Ein Reisender, welcher während der Eisenbahnfahrt im Wagen stand, erlitt durch einen infolge eines heftigen Ruckes erfolgten Sturz gegen eine Bankkante mehrfache Verletzungen am Kopfe und eine Nervenerschütterung, wofür ihm vom Handelsgericht Wien statt des begehrten Schmerzensgeldes von 20 000 Kr. nur 10 000 Kr. aus dem Grunde zugesprochen wurden, da er an dem Unfall theilweise selbst schuldtragend sei. Sein Verschulden liege darin, dass er trotz seines hohen Alters von 67 Jahren und obwohl gar keine Nöthigung hierzu vorlag, im Wagen gestanden habe, und dass er sonach wissen konnte, dass er den im Bahnverkehr immer vorkommenden Schwankungen und Erschütterungen nicht widerstandsfähig begegnen könne. Infolge Berufung beider

Theile erachtete das Oberlandesgericht Wien das Schmerzensgeld für angemessen, verwarf jedoch in der Begründung die Ansicht des Erstrichters, dass in dem Stehen im Wagen ein Mitverschulden des Klägers liege, da das Stehen im Eisenbahnwagen nicht verboten, sondern etwas gewöhnliches sei, zudem ja selbst Wagengattungen verkehren, in welchen sowohl das Gehen wie das Stehen ermöglicht sei. Ueberdies sei der Kläger ein kräftiger, gesunder Mann gewesen und habe die ungewöhnliche Stärke des Ruckes nicht voraussehen können. Der Oberste Gerichtshof, an welchen die Sache gelangte, verwarf die Revision des Klägers, gab aber jener der verklagten Eisenbahn dahin statt, dass dieselbe als Schmerzensgeld nur den Betrag von 5000 Kr. zu zahlen habe; denn ein Mitverschulden des Klägers liege wohl nicht vor, doch sei das Schmerzensgeld zu hoch bemessen und genüge ein Betrag von 5000 Kr. Das Schmerzensgeld sei eine Entschädigung für die erlittenen Schmerzen, und es werde weit über die Absicht des Gesetzes hinausgegangen, wenn aus diesem Titel dem Verletzten ein Betrag zugesprochen werde, der für ihn nach seinen Verhältnissen ein Vermögen bedeute und fast einen gänzlichen Umschwung seiner materiellen Lage herbeizuführen geeignet sei.

— **Vergrösserung des Netzes der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1900.** Das verflossene Jahr brachte dem Betriebsnetze der ungarischen Staatsbahnen einen nur sehr geringen Zuwachs. Es wurden, soweit Hauptbahnen in Frage kommen, nur die 10 km lange Linie Nagy-Surány-Ersekujvár und die 3 km lange Abzweigung der Fiumaner Linie Brajdicza-Fiume eröffnet. Auch auf dem Gebiete der Lokalbahnen zeigt sich nur ein ganz geringer Zuwachs. Von neu eröffneten Lokalbahnen gingen die 52,5 km lange Strecke Szigetvár-Kaposvár und die 48,5 km lange letzte Theilstrecke der Linie Körös-Belovár-Veröcze in den Betrieb der Staatsbahnen über. Ausserdem übernahmen im verflossenen Jahre die ungarischen Staatsbahnen den Betrieb der 348 km langen Torontaler Lokalbahnen nebst der 52 km langen Temesvar-Módoser sowie der schmalspurigen 24 km langen Taraczvölgyer Lokalbahn. Insgesammt befanden sich am Ende des Jahres 1900 14526 km im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen, um 522 km mehr, als am Ende des Vorjahres, wovon 114 km auf neue Bahnen entfallen.

— **Ministerialrath v. Jekelfalussy †.** Am 12. d. M. ist der Direktor des königlich ungarischen statistischen Landescentralamts, Ministerialrath v. Jekelfalussy, gestorben. Jekelfalussy hat sich um die Entwickelung der verschiedenen Zweige der Statistik, insbesondere auch um jene der Eisenbahnstatistik, grosse Verdienste erworben.

Uebrige europäische Länder.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** An Stelle des verstorbenen Obersten Tschiemer hat der Verwaltungsrath der Bundesbahnen den Direktor der Vereinigten Schweizerbahnen, Sand, zum Mitglied der Generaldirektion gewählt. Er erhielt 28, sein Gegenkandidat Dinkelmann, Direktor der Emmenthalbahn, 20 Stimmen. In der schweizerischen Presse macht sich immer noch die Eifersucht der verschiedenen Landestheile wegen Besetzung der oberen Stellen bei den Bundesbahnen geltend. So ist man in der Ostschweiz unzufrieden, dass von den 6 Stellen der Dienstabtheilungsvorstände 5 Westschweizern (Bern) zufielen, von denen wieder 4 der Jura-Simplonbahn angehören. In der Ostschweiz wirft man besonders den Bernern vor, dass sie sich selbst zu viel berücksichtigen usw. Auf derartige Ausführungen in der „N. Zürcher Ztg." antwortet der Berner „Bund" sehr scharf: es seien Verdrehungen und Unwahrheiten. Der Verwaltungsrath hat auch die Besoldungen der Vorstände der Dienstabtheilungen festgesetzt. Der Generalsekretär erhält 8200, der Hauptbuchhalter 7000, der Vorstand des Gütertarifbüros 9000, der Oberbetriebschef und der Obermaschineningeniör erhalten 10000, der Vorstand des Rechtsbüros 8200 Franken.

— **Schweizerische Nebenbahnen.** Gegen die durch Beschluss des Bundesraths erfolgte Einreihung in die Kategorie der Nebenbahnen hat eine Anzahl schweizerischer Bahnlinien den „Rekurs" an die Bundesversammlung ergriffen. Es wird behauptet, dass die betreffenden Linien, die eine „Degradation" erfahren würden, nicht blos dem Binnenverkehr, sondern zum Theil auch dem grossen Durchgangsverkehr dienten, und dass die Anwendung der im neuen Nebenbahngesetz vorgesehenen Bau- und Betriebserleichterungen unter Umständen zu ganz unzulässigen Verschlechterungen des bisherigen Verkehrs, ja sogar zur Gefährdung der Sicherheit führen könne. Der Bundesrath bestreitet in seinem Bericht an die Bundesversammlung die Richtigkeit der Einwürfe. Es hätten als Nebenbahnen solche Linien bezeichnet werden müssen, welche schon jetzt zweifellos den Charakter als Nebenbahnen tragen und dementsprechend betrieben werden. Dass die betreffenden Linien seiner Zeit nach den Bestimmungen für Hauptlinien erstellt worden sind, sei nicht maassgebend, auch nicht, dass sie je einem der fünf schweizerischen Hauptnetze angehören. Eine Verschlechterung des Betriebes gegenüber dem status quo sei nicht in Aussicht genommen und dürfe im allgemeinen als ausgeschlossen bezeichnet werden. In Bezug auf die Tarifbildung dürften den Nebenbahnen höhere Taxen als die in den Konzessionen im Höchstmaass vorgesehenen nicht bewilligt werden. Auch für die als Nebenbahnstrecken erklärten Linien der künftigen Bundesbahnen seien die Höchstsätze des Tarifgesetzes verbindlich. Der Bundesrath erklärt, dass auch diese Linien und die von denselben bedienten Landesgegenden alle Vortheile des Bundesgesetzes über das Tarifwesen der Bundesbahnen geniessen werden.

— **Brünigbahn.** Schon seit Jahren streben die anliegenden Kantone danach, dass die Jura-Simplonbahn-Gesellschaft über den Brünig den Winterbetrieb einführe. Dem Bundesrath ist neuerlich ein mit zahlreichen Unterschriften versehenes Gesuch eingeliefert. Nach den Erhebungen der Gesellschaft würde der Winterbetrieb schwach und nicht gewinnbringend sein. Trotzdem hat sie sich jetzt bereit erklärt, unter gewissen Bedingungen vom 1. Dezember 1901 ab den Betrieb den ganzen Winter durch auf eigene Kosten zu führen.

— **Eisenbahnprojekt in Serbien.** Wie der Wiener „Pol. Korr." gemeldet wird, hat der serbische Bautenminister der Skupschtina den Vertrag, betreffend die Konzessionirung der Bahn Paracin-Zajcar, unterbreitet. Die Konzession, welche den Bau und Betrieb umfasst, ist den einheimischen Firmen Dimitrije N. Krsmanovic, Peter Jovanovic, Dr. Djuric und der Belgrader Baugesellschaft ertheilt worden. Durch diesen Schienenweg soll die Linie Belgrad-Nisch-Konstantinopel mit dem fruchtbaren Timokthal, in dessen Mitte Zajcar liegt, in direkte Verbindung gebracht werden.

— **Korsische Eisenbahnen.** Aus Ajaccio wird berichtet, dass das Handelsgericht die Eisenbahngesellschaft zu 3000 Fr. Entschädigung verurtheilte wegen der Entlassung einiger Arbeiter, und dass, nachdem vorläufige Vollstreckbarkeit erklärt worden war, die Interessenten zwei Lokomotiven mit Beschlag belegten. Der Berufungsrichter verwarf das Verlangen der Gesellschaft, den Verkauf der beiden Lokomotiven zu hindern. So sei zeitweilig der Dienst auf dem ganzen Netz unterbrochen gewesen.

— **Die Gesammteinnahmen der russischen Eisenbahnen** für September und für die abgelaufenen neun Monate des Jahres 1900 sind in dem Dezemberheft der statistischen und kartographischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten veröffentlicht worden. Aus dieser Veröffentlichung können die nachfolgenden Angaben mitgetheilt werden.

Es sind im Laufe des September die Linien Moskau-Birjulewo (12 Werst) und Birjulewo-Kaschira (87 Werst) für den regelmässigen Verkehr eröffnet worden. Ferner wurden im September 7427689 Reisende befördert gegen 7063875 Reisende im September 1899. Die sibirische Bahn hat 1899: 65047 Reisende, 1900: 37216 Reisende befördert. Die Güterbewegung erreichte eine Höhe von 676436000 Pud (= 11080000 t) gegen 604896000 Pud (= 9908000 t) im vorhergehenden Monat (August). Die Einnahmen betrugen 49900344 R., gegen 45356189 R. im September 1899; hiervon entfallen auf die Staatseisenbahnen des europäischen Russlands 31992266 R., die Privatbahnen 15055552 Rubel, die Zufuhrwege 202123 R. und die Bahnen Asiens 2650403 R. Die Einnahme für neun Monate 1900 ergab 403947692 R., d. h. fast um 43000000 R. mehr als in der gleichen Zeit 1899, wobei für eine Werst entfallen: 1900: 8430 R., 1899: 8243 R. Die Einnahmen der Staatseisenbahnen betrugen 268472531 R. oder 10113 R. für eine Werst der im Betriebe befindlichen Bahnen, d. h. um 2,5 % mehr als im Vorjahre, die der Privatbahnen 113553825 R. oder 7997 R. für eine Werst; sie sind um 5,3 % im Vergleich zum Vorjahre gestiegen; die Eisenbahnen Asiens haben für neun Monate 20497827 R. oder 3211 R. für eine Werst vereinnahmt, was ein Steigen um 9,2 % gegen das Vorjahr bedeutet, die Zufuhrwege 1423509 R. oder nur 1811 R. für eine Werst, d. h. 5,2 % weniger als im vorhergehenden Jahre.

Was die Wersteinnahme der einzelnen Bahnen anbetrifft, so ist dieselbe überall, abgesehen von der Baskuntschaksker, transkaukasischen, Moskau-Kursk-Nishni-Nowgoroder, Periner, St. Petersburg-Warschauer, Südwestbahnen, Moskau-Kiew-Woronesher und einiger Zufuhrwege, gestiegen.

— **Süd-Dnjeprbahn.** Die „Birsh. Wedom." theilen mit, dass in diesen Tagen die Satzungen der Gesellschaft zum Bau

der Süd-Dnjepr-Eisenbahn, die eine Länge von 700 Werst haben soll, an den Reichsrath gelangen wird. Die Hauptlinie soll in der Richtung zur Dsharylgagschen Bucht zum neuen Hafen auf der Halbinsel Charly geführt werden. Diese Linie durchschneidet die Linie von Nikolajew nach Kachowka - Perekop-Dshankoi mit der Zweiglinie nach Chersson. Der Entwurf für den Bau dieser Linien ist bereits von der Kommission für den Bau neuer Eisenbahnen gut geheissen worden.

Fremde Welttheile.

— **Die Bedeutung Turkestans in industrieller und kommerzieller Beziehung.** Seitdem Mittelasien durch die Transkaspibahn zugänglich gemacht worden, ist schon wiederholt auf die Bedeutung Turkestans in industrieller und kommerzieller Beziehung hingewiesen worden, und das mit Recht, denn Turkestan und die anschliessenden Gebietstheile Mittelasiens haben nicht nur einen sehr fruchtbaren Boden, sondern erfreuen sich auch einer alten Kultur, die dem Lande bei seinem neuen Erblühen, nachdem es eine Eisenbahn erhalten hat, eine erhöhte Bedeutung gibt. Vor kurzem ist nun von sehr berufener Seite in St. Petersburg in der Gesellschaft für Industrie und Handel mit Bezug auf Turkestan und seine Produktion ein sehr interessanter Vortrag gehalten worden, dem folgende kurze Mittheilungen entnommen sind.

Der Vortragende besprach die einzelnen Bezirke des Gebiets und wies darauf hin, dass die Mineralreichthümer Transkaspiens vorzugsweise in Salz bestehen, wovon jährlich etwa 1 000 000 Pud (= 16 380 t) gewonnen werden. Ferner wird in Transkaspien Naphta in einer Menge von etwa 100 000 Pud (= 1 638 t) jährlich gefördert, doch ist diese Produktion noch einer ganz bedeutenden Entwickelung fähig. In kleineren Mengen werden gewonnen: Gyps, Schwefel, Salpeter, Asphalt, Braunkohle usw. Von werthvollen landwirthschaftlichen Kulturen ist in erster Linie die Baumwolle zu nennen, die etwa 8 000 Dessjatin (= 8 736 ha) einnimmt und in einer Menge von 1 000 000 Pud (= 16 380 t) jährlich ausgeführt wird. Im Gebiet von Ssamarkand wird neben Salz Steinkohle und Marmor gefunden, doch werden die starken Lager bis jetzt nur wenig ausgenutzt. Reiche Fundstätten von Graphit, Blei und Schwefel harren gleichfalls der Ausbeutung. Die Baumwollenkultur entwickelt sich in der erfreulichsten Weise; die jährliche Ausfuhr beträgt etwa 1 000 000 Pud (= 16 380 t). In steigender Entwickelung ist auch die Seidenraupenzucht begriffen, zu deren Hebung die Einfuhr von Grains viel beigetragen hat. An gutem Landwein liefert das Gebiet 70 000 Wedro (= 861 000 l), doch muss die Produktion steigen, da das Klima ein für den Weinbau ungemein günstiges ist. Im Ssyr-Darjagebiet stehen 25 000 Dessjatin (= 26 300 ha) unter Baumwolle; die Ausfuhr beträgt 3 500 000 Pud (= 57 330 t) jährlich. In der letzten Zeit sind dort Anbauversuche mit der Zuckerrübe gemacht worden, die überraschend günstige Ergebnisse hatten; es erwies sich bei Polarisationsversuchen der ausserordentlich hohe Zuckergehalt von 23 %. Diese Versuche sind für die Zuckerindustrie in vielfacher Beziehung von grossem Interesse. Im Ferghanagebiet wird vorzügliche Baumwolle gebaut, von der jährlich 6 000 000 Pud (= 98 280 t) im Werthe von 45—60 000 000 R. ausgeführt werden. Das Ssemiretschjegebiet ist die Kornkammer Mittelasiens, was insofern wichtig ist, als die Baumwollenkultur den Getreidebau bald ganz verdrängt haben wird. Der Vortragende schloss seine Ausführungen mit dem Bemerken, dass Eisenbahnverbindungen mit Europa und Sibirien Mittelasien zu einem wichtigen wirthschaftlichen Gebiete erheben würde.

Da seit zwei Jahren die Transkaspibahn oder die mittelasiatische Eisenbahn, wie sie jetzt heisst, dem Ministerium der Verkehrsanstalten unterstellt ist, so lässt sich für die nächsten Jahre auch über die Entwickelung dieses Theiles des russischen Eisenbahnnetzes ein zahlenmässiges Bild erwarten, wie ein solches alljährlich über das übrige Netz geboten wird. Bisher wurden keinerlei Zahlen über die Zunahme des Verkehres veröffentlicht, weil das Kriegsministerium, von dem die Bahn verwaltet wurde, auf diesen wichtigen Theil des Verkehres und die Bedeutung der Bahn keinen Werth legte. Für das Kriegsministerium kam die Bahn nur mit Rücksicht auf die strategische Bedeutung in Frage. Diesen Erwägungen verdankt die Bahn ja allerdings ihren Bau, aber nachdem schon viele Jahre des Friedens über Mittelasien gekommen sind, tritt die hohe wirthschaftliche Bedeutung dieses Schienenweges immer mehr hervor und deswegen ist es recht und billig, dass gerade diese Seite des Einflusses der Transkaspi-Eisenbahn in das rechte Licht gerückt und der Handelswelt gezeigt wird, was Mittelasien erzeugt, um damit andererseits die Fingerzeige zu gewinnen, was und wie viel das Land an Erzeugnissen der Industrie aufzunehmen vermag. Diese Gebiete, von denen hier die Rede ist, werden aller Voraussicht nach in verhältnissmässig kurzer Zeit zu den sehr aufnahmefähigen gezählt werden, weil sie hochwerthige Erzeugnisse in den Handel bringen, also vermuthlich kapitalkräftig sein werden.

Dass übrigens schon jetzt europäische Reisende Mittelasien ausgiebig benutzen, um Land und Leute kennen zu lernen, ist ja bekannt. Der Strom der Reisenden scheint sogar, wie aus einem Nothschrei, dem die „St. Petersburger Zeitung" Aufnahme gewährt hat, hervorgeht, recht erheblich zu sein, denn es heisst da, dass die Beschwerlichkeiten der Reise auf der mittelasiatischen Bahn sich mit der rapiden Zunahme des Verkehres steigern, besonders seitdem die Bahn bis Taschkent und Andishan weitergeführt worden ist. Ausser dem Mangel an rollendem Material, worauf wiederholt hingewiesen worden ist, verlauten immer häufiger Klagen über die Unsauberkeit der Personenwagen und die Belästigungen, denen die europäischen Reisenden durch die Eingeborenen, Sarten, bucharische Juden und Kirgisen ausgesetzt sind. Der den Eingeborenen eigene Geruch, ihre Gewohnheit, mit untergeschlagenen Beinen auf den Polstern zu sitzen, die Verrichtung ritueller Waschungen im Wagen oder auf den Stationen in nächster Nähe des Zuges verletzen das ästhetische und ethische Gefühl der Europäer. Widerlich wirkt auf jeden gesitteten Menschen das bei den Eingeborenen gewohnheitsmässige Abwischen der die Dienste einer Gabel leistenden Finger an der Kleidung oder Polstern; auch die wattirten Matratzen, die jeder Einheimische auf Reisen mitnimmt und auf seiner Bank im Wagen ausbreitet, riechen oft übel und enthalten Ungeziefer. Der Wunsch, die Eisenbahnverwaltung möchte dafür sorgen, dass die europäischen Reisenden von den Einheimischen getrennt in besonderen Wagen befördert werden, wird daher immer häufiger laut.

Nach dieser Darstellung kann man sich das Reisen allerdings nur als eine sehr grosse Anstrengung denken. Warum aber nicht auch hier wie in Sibirien für die Bequemlichkeit der Reisenden in ausgiebigerem Maasse gesorgt wird, ist nicht recht zu erkennen.

— **Eröffnung der Strecke Onon-Kutaiskij-Borsja (Zweig der Transbaikalbahn).** Mit dem neuen Jahre ist, der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" zufolge, der zeitweilige Verkehr auf der Strecke Onon-Kutaiskij-Borsja der Kaidalowschen Zweiglinie der Transbaikalbahn eröffnet. Die Länge der neueröffneten Strecke beträgt 94 Werst, auf ihr befinden sich zwei Stationen: Turga und Komarnaja. Die Gesammtausdehnung der ganzen Zweiglinie von der Station Kitaiskij bis zur Station Kitaiskaja Granitza beträgt 322 Werst.

— **Eisenbahnbau im portugiesischen Kongogebiet.** Die portugiesische Regierung ist, wie die Münchener „Allg. Ztg." mittheilt, zum Bau einer schmalspurigen Eisenbahn im Kongogebiet ermächtigt worden. Diese soll von Benguella nach der östlichen Grenze der Provinz Angola führen. Die Bahn wird von einer Telegraphenleitung begleitet sein, und eine Reihe von Zweigbahnen und Landstrassen wird die durchschnittene Gegend der Ausnutzung zugänglich machen. Ferner sollen wichtige Ergänzungs- und Verbesserungsarbeiten im Hafen von Benguella, der Lobitobai und der anliegenden Gegend vorgenommen werden. Die für diese Arbeiten benöthigten Geldmittel sollen durch ausserordentliche Ausfuhrtaxen für Kautschuk, einen Theil der Branntwein- und Baumwollsteuern, einen Theil der Zölle der Kolonie, ferner durch die Einnahmen auf den fertiggestellten Strecken der Bahn und den Erlös aus Landverkäufen in den Landstreifen von 2 km Breite zu jeder Seite der Bahn aufgebracht werden. Die Bahn wird hauptsächlich zur Ausbeutung der Hochebene dienen, die sich in der Richtung auf Kakonda erstreckt und für die Kolonisation durch Europäer geeignet erscheint. Zum Ausgangspunkt der Bahn ist die Lobitobai nördlich von Benguella ausersehen worden, die sich vorzüglich zur Anlage eines Seehafens eignet. Für die Ausführung der ersten 11 km der Bahn ist der Plan genehmigt worden. Diese Strecke bietet keine Schwierigkeiten für den Bau. Die sich anschliessenden 13 km führen durch sehr unebenes Gelände und werden der Bautechnik grössere Aufgaben stellen.

— **Ueber einen kühnen Streich der Buren gegen zwei Züge der Delagoabahn** bringt die „Berl. B.-Ztg." folgenden etwas romantisch gefärbten Bericht aus Durban vom 14. d. Mts.: Trotzdem es, nach Lord Kitchener's und Reuter's Meldungen wenigstens, in Belfast und Umgegend von englischen Truppen nur so wimmelt, erschienen vor drei Tagen, Morgens, eine handvoll gutberittener Buren auf einer kleinen Eisenbahnstation in der Nähe von Belfast. Ein schwer beladener Güterzug stand, von einigen Khakihelden bewacht, auf einem Seitengleise, um den von Pretoria fälligen Personenzug passiren zu lassen.

Der Personenzug fuhr in die Station, wurde, kaum dass er angehalten hatte, von den Buren besetzt, die die Eisenbahnbediensteten und zahlreiche Fahrgäste ebenso höflich als ener-

gisch zum Aussteigen aufforderten. Die englischen Soldaten, gleichwie die Eisenbahnbediensteten und Fahrgäste wurden hierauf von den Buren ersucht, die in den beiden Zügen befindlichen Vorräthe an Munition und Lebensmitteln nach einigen in einem naheliegenden Gebüsch versteckten Burenwagen zu tragen, was sich auch sehr rasch vollzog. Nachdem die kühnen Reiter ihren Hauptzweck erreicht hatten, krönten sie sie noch in folgender erheiternden Weise, die im Kriegsfalle vollkommen gerechtfertigt ist. Sie veranlassten die beiden Lokomotivführer, die Züge je eine kurze Strecke aus der Station hinauszufahren, dann Gegendampf zu geben und so die beiden Eisenbahnzüge mit voller Gewalt aufeinander losfahren zu lassen. Da sich keine Menschenseele auf den beiden Zügen oder in unmittelbarer Nähe befand, so hat die englische Regierung blos den Verlust der gesammten Frachten, zweier Lokomotiven und einer Anzahl Eisenbahnwagen zu beklagen. Die Buren bestiegen dann ihre Rosse und trabten mit ihren wohlgefüllten Wagen ins Unbekannte. Die Reisenden jedoch mussten sehen, dass sie so gut es eben ging, Belfast zu Fuss erreichten.

— **Bogenhalbmesser auf amerikanischen Güterbahnhöfen.** In Deutschland herrscht in weiten Kreisen eine ziemliche Scheu vor der Anwendung kleiner Halbmesser für die Krümmungen der Eisenbahngleise. So wünschenswerth grosse Halbmesser für die Sicherheit des Betriebes und die Unterhaltung der Gleise und Betriebsmittel sind, so ist doch nicht zu verkennen, dass besonders innerhalb der B a h n h ö f e die Anwendung kleiner Halbmesser in vielen Fällen eine bedeutend vortheilhaftere Ausnutzung des Geländes und günstigere Entwickelung der Gleis- und Weichenanlagen gestattet als die bisher üblichen (und nach den Bestimmungen zulässigen) kleinsten Halbmesser von 180 m, die nur selten auf 150 oder sogar 100 m ermässigt werden.

Demgegenüber seien einige den „Engineering News“ (1900, S. 376) entnommene Beispiele angeführt, wie weit die Amerikaner in der Anwendung schärfster Krümmungen gehen in Gleisen, die nur von einzelnen Güterwagen im Verschubdienst befahren werden. Auf dem Bahnhof der Harlem Transfer Co. in Newyork liegt ein Ladegleis in einem Bogen von 32 m Halbmesser bei 13 mm Spurerweiterung und 50 mm Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges. Auf dem Atlanticbahnhof der Brooklyn Wharf and Warehouse Co. in Brooklyn wurde ein Bogen von nur rund 24 m Halbmesser eingebaut mit 19 mm Spurerweiterung, aber ohne Schienenüberhöhung. Letzteres verursachte bedeutende Schwierigkeiten bei der Bewegung der Wagen, die aber nach Ueberhöhung der äusseren Schiene um 100 mm vollkommen beseitigt wurden. In diesen scharfen Gleisbogen werden von der Lokomotive häufig bis zu sieben zusammengekuppelte Wagen hineingestossen, ohne dass jemals Unfälle vorgekommen sind. Nur wenn zwei sehr lange Wagen (von 12 m ab) hinter einander stehen, ist ein unmittelbares Kuppeln nicht möglich, es muss vielmehr in diesem Falle eine besondere Kuppelstange zwischen beide Wagen eingeschaltet werden. Auch auf den — allerdings nur von besonderen Betriebsmitteln befahrenen — städtischen Hochbahnen in Nordamerika kommen Halbmesser von 30 und sogar nur 27,4 m Halbmesser nicht selten vor. Unsere Quelle fügt noch hinzu, dass auf Güterbahnhöfen Halbmesser bis herab auf 15,2 m nichts besonders ungewöhnliches sind.

Sicherlich würde auch in Deutschland die Verwendung schärferer Krümmungen als bisher üblich, besonders auf beengten Güter- und Verschubbahnhöfen, in den nicht von ganzen Zügen, sondern nur von einzelnen Güterwagen langsam durchfahrenen Gleisen vielfach sehr zweckmässig und wirthschaftlich sein. Allerdings ist dabei noch zu beachten, dass die amerikanischen Wagen zum allergrössten Theile Drehgestelle mit kleinem Achsstand (2,5 m) haben, während dieser bei den grösstentheils zweiachsigen deutschen Güterwagen 4 bis 4,5 m beträgt; aber auch für diese würden Halbmesser von 60 bis 80 m wohl noch verwendbar sein. Dass dabei die Unterhaltungskosten für Gleise und Wagen grösser werden, ist selbstverständlich. Aber diese würden in vielen Fällen durch geringere Anlagekosten und billigere Betriebsverhältnisse ausgeglichen werden. („Centralbl. d. Bauverw.“)

Bücherschau.

— W. Pietsch, Geheimer exp. Sekretär im Reichs-Eisenbahn-Amt: **Der Eisenbahngüterverkehr (deutsch und international).** Bei M. Pasch, Berlin 1901.

Den beiden im letzten Jahrgang S. 1142 und 1174 d. Ztg. besprochenen Schriften über den Eisenbahngüterverkehr — Fischer's Auskunftsbuch und Schwarzkopf's Handbuch — ist bald darauf das obige, denselben Gegenstand behandelnde Werkchen gefolgt. Hat die erste dieser, sämmtlich rein praktische Zwecke verfolgenden Darstellungen den Vorzug grosser Kürze, die zweite den eines reichen Quellenmaterials, so schlägt die vorliegende dritte Schrift gewissermaassen einen Mittelweg ein.

Nachdem in der E i n l e i t u n g auf den Unterschied zwischen dem inneren deutschen und dem internationalen Güterverkehr kurz hingewiesen ist, werden im A b s c h n i t t I die allgemeinen Vorschriften für diese beiden Gebiete, unter Zusammenfassung des Gemeinsamen und Hervorhebung der Unterschiede, ihrem wesentlichsten Inhalt nach mit Anführung der Quellen kurz erörtert. Die Anordnung des Stoffes folgt im allgemeinen derjenigen der Eisenbahn-Verkehrsordnung, unter Heranziehung der entsprechenden Vorschriften der Dienstanweisungen und der Tarife sowie des Internationalen Uebereinkommens. Im einzelnen ist indess von dieser Anordnung mehrfach abgewichen. Namentlich sind in einer grösseren Abtheilung (2) alle die Behandlung der abgehenden Güter betreffenden Vorschriften unter Zugrundelegung der Rubriken des Frachtbriefes zusammengefasst. Im Zusammenhang damit ist in den — mit Beispielen ausgefüllten — Frachtbriefformularen für den internen und für den internationalen Verkehr in jeder Spalte auf die bezüglichen Stellen der vorangehenden Ausführungen verwiesen. Auch sonst sind zahlreiche erläuternde Beispiele und Tabellen in die Darstellung aufgenommen, auch vielfach praktische Winke, namentlich für die Erhebung von Reklamationen, gegeben. Der A b s c h n i t t II enthält die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation für die deutschen Bahnen, auch ein Verzeichniss der wichtigsten allgemeinen Ausnahmetarife, wie für Holz, Kohlen und andere Rohstoffe usw., unter Angabe des Gegenstandes, des Geltungsbereiches und der Bedingungen der Anwendbarkeit. Im A b s c h n i t t III ist die allgemeine Kilometer-Tariftabelle abgedruckt und vervollständigt durch die Frachtsätze für die wichtigsten Güter der allgemeinen Ausnahmetarife. Der A b s c h n i t t IV bringt — nebst einem Auszug aus den Vorschriften über die Eisenbahnräthe, die Generalkonferenz, die ständige Tarifkommission und den Verkehrsausschuss — ein Verzeichniss der den Sendungen nach dem Ausland beizugebenden Begleitpapiere, eine Uebersicht der Eisenbahnverwaltungen Deutschlands und verschiedene andere wissenswerthe Mittheilungen. Ein kurzes, aber vollständiges Sachregister erleichtert das Nachschlagen.

Das Buch soll, wie der Titel besagt, ein R a t h g e b e r für Speditöre und andere Kaufleute sowie für Eisenbahnbeamte sein und scheint zur Erreichung dieses Zweckes durchaus geeignet. Die einfache, gemeinfassliche Art der Darstellung macht den Stoff auch für den Laien ohne weiteres verständlich. Die vielen Beispiele und praktischen Anleitungen erleichtern die Anwendung. Selbst für eine annähernde Frachtberechnung findet der Geschäftsmann, eventuell unter Zuhilfenahme eines Kursbuches, das erforderliche Material. Auch für die Vorbereitung zu Prüfungen in den bezüglichen Fächern wird das Buch gute Dienste leisten.

Wir möchten der inhaltsreichen und nützlichen Schrift, deren Preis 3 ℳ für das broschirte Exemplar beträgt, eine recht weite Verbreitung wünschen. G.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Güterladestelle L e n n e an der Strecke Altenhundem - Fredeburg des Direktionsbezirks Elberfeld und die Güterladestelle L e n n e der Vorwohle - Emmerthaler Eisenbahn häufig miteinander verwechselt werden. Handschriftliche Ergänzung des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen mit gleichlautender usw. Namensbezeichnung wird anheimgestellt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. ö s t e r r e i c h i s c h e S t a a t s b a h n e n. Die bisher nur für den Personen- und beschränkten Stückgutverkehr

eingerichtet gewesene Haltestelle und Betriebsausweiche Seiz der Linie Amstetten - Pontafel wird am 1. März 1901 für den Transport von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden sowie für den beschränkten Wagenladungs- und beschränkten Stückgutverkehr eröffnet.

Daselbst können Stückgüter bis zum Höchstgewichte von 50 kg für das Frachtstück und 100 kg für die einzelne Sendung zur Aufgabe und Frachtgüter in Wagenladungen (mit Ausnahme von Leichen, explosiven Gütern, lebenden Thieren, Gegenständen von mehr als 7 m Länge und Fahrzeugen) zur Auf- und Abgabe gelangen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 417 vom 8. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Aenderung der *Anmerkung zu Ziffer 14 Absatz 1 der „Ausführungsvorschriften" zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 11. Februar d. J.).

Nr. 460 vom 12. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag der königlichen Eisenbahndirektion Cöln auf Feststellung des Begriffs „Verbindungsstrecken im Vereinsinlande" (abgesandt am 16. Februar d. J.).

Nr. 511 vom 12. Februar d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses und dessen Nachtrages durch eine Uebersicht der ungültig gewordenen und gegen neue umzutauschende Fahrscheine (abgesandt am 16. Februar d. J.).

Nr. 599 vom 15. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Vorberathung der Frage, betreffend die Ausgabe von französischen Fahrscheinheften in Verbindung mit Vereins-Fahrscheinheften, Begleitschreiben zum Protokoll der am 10./11. Januar d. J. in Berlin abgehaltenen Unterausschusssitzung (abgesandt am 16. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 5. März d. J. ab wird der Artikel Seifensiederfluss (Seifensieder-Unterlauge, auch konzentrirt, Abfallwasser der Seifenfabrikation) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief zu den direkten Frachtsätzen des Sp.-T. III abgefertigt.

Breslau, den 16. Februar 1901. (424)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 1.

Mit dem 1. März l. J. wird die Station Oswitz in den Ausnahmetarif Nr. 32 Harz) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 11. Februar 1901. (425)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-russischer Gütertarif, Theil II.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar a./1. März n. St. 1901 treten folgende Aenderungen und Ergänzungen der Güterklassifikation in Kraft:

Seite 96/97. Die Position „Anilin, eine gelbbraune Flüssigkeit" erhält den Wortlaut „Anilin (Anilinöl und Anilinsalz)".

Seite 172/73. In der Position „Kuppelungsvorrichtungen usw." ist nach dem ersten Worte einzuschalten „Zugapparate". Als östliche Tarifirung ist daselbst die Differentiale 9 einzustellen.

Seite 182/83. Die Position „Schiffsplatten" ist nebst Tarifirung zu streichen. Nach „Schiffspanzer" ist dann das Wort „Schiffsplatten" zuzusetzen.

Seite 224/25. Die Position „Glaserkitt siehe Kitt jeder Art" ist zu streichen.

Seite 236/37. Nach „Harpins" ist neu aufzunehmen „Hartblei siehe Schriftmetall".

Seite 264/65. Die Position „Kitt jeder Art usw." erhält den Wortlaut „Kitt jeder Art mit Ausnahme von Asphalt-, Cement- und Glaserkitt".

Seite 282/83. In der Position „Lehmmasse usw." ist nach „Lehmmasse" einzuschalten „Thonmasse"; in der Klammer ist dann statt „Isolirmasse" zu setzen „Wärme nicht durchlassende, isolirende Masse".

Seite 288/89. In der durch II. Nachtrag aufgenommenen Position „Magnesitplatten" ist die Tarifirung zu streichen und nach „Magnesitplatten" zuzusetzen „siehe Steine, Magnesit usw.".

Seite 366/67. Nach „Schriftmetall" ist zuzusetzen („Hartblei").

Seite 376/77. Die Position „Spath, Feld-" ist durch die Worte „und Kalk-" zu ergänzen.

Seite 404/5. (Siehe II. Nachtrag, Seite 40/41.) In der Position „Thonmasse usw." ist die Tarifirung zu streichen und der Wortlaut durch den Hinweis „siehe Lehmmasse" zu ergänzen.

Seite 414/15. Bei dem Artikel „Waagen jeder Art und Waagentheile etc." ist in den Spalten 12–15 statt der Normalklasse II die Differentiale 43 einzustellen.

Seite 426/27. „Zinkasche" tarifirt auf den östlichen Strecken nach Differentiale 14.

Bromberg, den 10. Februar 1901. (426)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes.

In den besonderen Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth etc. vom 1. August 1899 wird mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab als Empfangsstation die Station Krölpa (Grossh. Sachsen) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt für den Verkehr von Station Diedenhofen einbezogen.

Die Entfernung von Diedenhofen nach Krölpa (Grossh. Sachsen) beträgt 633 km und der zur Berechnung kommende Frachtsatz 1,24 ℳ für 100 kg bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbriefe auf einem Wagen.

Erfurt, den 14. Februar 1901. (427)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Der 1. Nachtrag zu dem Tarife Theil II, Heft 9 vom 15. März 1899, der nach unserer Bekanntmachung vom 5. l. Mts. auf 10. Februar ausgegeben werden sollte, tritt erst am 10. März 1901 in Kraft. Zu demselben ist ein Berichtigungsblatt ausgegeben worden, durch welches die im Nachtrage enthaltenen Frachtsätze für Safenwyl theilweise um einen Centime erhöht werden.

Karlsruhe, den 15. Februar 1901. (428)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Hanseatisch-ostdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. wird die Position 6 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs)

„Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzsägespäne (Holzsägemehl)"

auf den Verkehr mit sämmtlichen Verbandsstationen der Altdamm-Kolberger Eisenbahn ohne jede Einschränkung ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die

Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüro auf Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 13. Februar 1901. (429)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.
Am 20. Februar d. J. wird die Station Zeuthen in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe als Versandstation einbezogen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Breslau, den 13. Februar 1901. (430)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-ung.-bayer. Gütertarif.
Theil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.
Mit Wirksamkeit vom 1. März 1901 wird die Stationsverbindung Waldershof-Neusattl in den Ausnahmetarif Nr. 51 für Kalksteine aufgenommen.
München, den 14. Februar 1901. (431)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Nassau-württembergischer Viehverkehr.
Tarif vom 1. September 1892.
Vom 1. März d. J. ab können Viehsendungen im Verkehre mit württembergischen Stationen, soweit für diese Theilentfernungen bis Eppingen im Tarife aufgeführt sind, auch über Eppingen-Steinsfurth-Heidelberg direkt abgefertigt werden.
Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (432)
Frankfurt a/M., den 11. Februar 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-russischer Güterverkehr.
Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.
Ausnahmetarif 7 für Getreide etc.
Mit Gültigkeit vom 19. März / 1. April 1901 a./n. Stils treten folgende Tarifveränderungen ein:
1. Die Vorschrift A. 3. d. auf Seite 2 des Tarifes erhält folgende neue Fassung:
„d. Zur Beförderung in loser Schüttung werden auf den russischen breitspurigen Eisenbahnen folgende Getreide- usw. Arten zugelassen:
Roggen, Weizen, Spelz, Emmerweizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Mais, Erbsen, Fisolen, Bohnen, Linsen, Wicken, Tschina (Platterbsen), Malz, Kleie, Samenpresslinge und Sonnenblumensamen.
Ferner werden zur Beförderung in Aermelsäcken des Ingeniörs M. K. Okunjew auf den russischen Eisenbahnen gleicher Spurweite sämmtliche Getreidearten und Oelsaaten zugelassen.
Dagegen sind von der Beförderung in loser Schüttung sowohl als auch von der Beförderung in Aermelsäcken alle solche Wagenladungen ausgeschlossen, welche aus verschiedenen, im Frachtbriefe getrennt aufgeführten Partien der oben angeführten Getreidearten, Hülsenfrüchte oder Sämereien bestehen.“
2. Im Verkehr nach Königsberg i. Pr., Königsberg i. Pr. Kaibahnhof, Königsberg Pregelbahnhof der ostpreussischen Südbahn sowie dem Königsberger Lagerhause daselbst treten infolge anderweiter Berechnung die Frachtsätze für die Station Balaschow der russischen Süd-Ostbahnen ausser Kraft.
3. Für die Station Rjäsan-Oka Hafen der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn kommen anderweite erhöhte Frachtsätze zur Einführung. Die eintretenden Erhöhungen betragen für 750 Pud Getreide 0,15 *M.*, für 750 Pud Oelsamen 0,16 *M.* oder je 0,13 *₰* für 100 kg gleich 0,07 Rubel für 750 Pud Getreide und Oelsamen oder je 0,06 Kop. für 100 kg. (433 H & V)
Königsberg, den 15. Februar 1901.
Direktion
der ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1901 wird die Station Weiler bei Thann der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen in die Klasse 1 (Baumwolle, rohe etc.) neu aufgenommen.
Zu demselben Zeitpunkte kommen in Klasse 9 (Reis, Reisgries, Reismehl) für die Stationen Amanweiler Gr., Avricourt St. und Gr., Metz, Novéant St. und Gr. (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen), Marburg (Direktionsbezirk Cassel), Bockenheim, Diez, Frankfurt a. M., Fulda, Giessen, Hanau, Limburg, Offenbach, Wiesbaden (Direktionsbezirk Frankfurt a. M.), Mainz (Direktionsbezirk Mainz) ermässigte Frachtsätze zur Einführung.
Die im Tarife enthaltenen Frachtsätze der Klasse 9 (Reis etc.) für die übrigen, oben nicht genannten Stationen der Direktionsbezirke Cassel und Frankfurt a. M. werden mangels eines vorhandenen Bedürfnisses zum 1. Mai 1901 aufgehoben.
Schliesslich fällt im Waarenverzeichniss der Klasse 9 der Artikel „Abfälle von Reis“ fort, nachdem die normale Berechnung nach dem Spezialtarif III sich billiger stellt. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.
Hannover, den 14. Februar 1901. (434)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-sächsischer und norddeutsch-sächsischer Verband.
Am 20. Februar d. J. treten für den Verkehr mit den Stationen Eger, Franzensbad, Gera (Reuss), Hof, Weida, Weida-Altstadt und Zeitz der sächsischen Staatseisenbahnen Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren, für Baumwolle, rohe usw., für Petroleum und Naphtha und für Kassia, Katechu, Fische usw. ein. Insoweit mit diesen Neuerungen Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung verbunden sind, bleibt letztere bis mit 14. April d. J. in Wirksamkeit.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.
Dresden, den 18. Februar 1901. (435)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Personen- und Gepäckverkehr.
Die Fahrpreisermässigung für Schulfahrten wird vom 23. d. Mts. ab auch der Reform-Werkmeisterschule in Apolda gewährt. In der besonderen Bestimmung des Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifs Theil II unter C 1 zur Zusatzbestimmung IV zu § 11 der Verkehrsordnung ist nachzutragen:
„i. Reform - Werkmeisterschule in Apolda.“
Die Ergänzung ist gemäss den Vorschriften unter 1 (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.
Erfurt, den 16. Februar 1901. (436)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämmtlicher preussisch-hessischen Staatsbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.
Am 5. März d. J. tritt für Fette des Ausnahmetarifs Nr. 12 bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief zwischen Ohlau und Brünn K. F. N. B. und St. E. G. der direkte Frachtsatz von 162 *₰* für 100 kg in Kraft.
Breslau, den 15. Februar 1901. (437)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Mit Wirksamkeit vom 1. April d. J. ab wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 3b für Steinsalz von Wilhelmsglück, Station der württembergischen Staatsbahnen, nach Käferthal (Wohlgelegen), Station des Direktionsbezirks Mainz, aufgehoben.
Frankfurt a/M., den 13. Februar 1901. (438)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Wirkung vom 15. Februar 1901 werden für die Beförderung von Cement aus der Schweiz von den Stationen Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut nach Ludwigshafen a Rh. mit der Bestimmung nach dem Zollausland die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 17 im Rückvergütungswege gewährt. Für die Anwendung derselben sind die Bestimmungen des § 14 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil 1 maassgebend.
Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.
Karlsruhe, den 12. Februar 1901. (439)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Für die Beförderung von Elektrodenkohle (gepresste Kohle in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken zu elektrochemischen Zwecken) bei Aufgabe in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für diese Gewichtsmenge für jeden verwendeten Wagen treten mit Wirkung vom 25. Februar 1901 an folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Ratibor nach	für Sendungen von 5 000 kg	10 000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes	
Bern	823	604
Biel	814	597
Brig	1 084	831
Gampel	1 063	812
Genf	980	740
Langenthal	771	560
Luterbach	783	570
Monthey	989	748
Vernayaz	993	752

Karlsruhe, den 12. Februar 1901. (440)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 5. März d. J. treten für Eisenschlacken zum Hochofenbetriebe unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr. 57 folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von \ Nach	Beuthen O. S. E.	Bobrek	Borsigwerk	Chorzow	Friedrichshütte	Gleiwitz	Königshütte in Oberschl.	Laurahütte	Ludwigsglück	Morgenroth	Rosdzin	Schwientochlowitz	Tarnowitz	Zabrze
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig													
Budweis K. K. St. B.	116	116	115	114	120	114	114	113	115	115	112	114	118	115

Breslau, den 14. Februar 1901. (441)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Halsbrücke der königlich sächsischen Staatseisenbahnen mit den Frachtsätzen der Gruppe Berthelsdorf im Erzgebirge usw. in den Verband aufgenommen.

Altona, den 15. Februar 1901. (442)
Namens der Verbandsverwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 24. Dezember 1900 erfolgte Einbeziehung des Artikels „Kalisalze, rohe, mit gemahlenen Phosphaten oder Superphosphat gemischt“ unter die im Abschnitt I, 1, A (Frachtsätze des Spezialtarifs III) genannten Güter des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation wird vom 20. Februar d. J. ab auf den Verkehr mit sämmtlichen Eisenbahnen ausgedehnt, die den Ausnahmetarif angenommen haben.

Vom gleichen Tage ab ist die Stralsund-Tribseer Eisenbahngesellschaft mit der bisher eröffneten Theilstrecke Stralsund-Franzburg und die Meppen-Haselünner Eisenbahn mit der Kanalumschlagstelle Meppen dem Ausnahmetarif für den Binnenverkehr und für den direkten Verkehr unter einander beigetreten.

Berlin, den 12. Februar 1901. (443)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-sächsischer Güterverkehr.

Vom 20. Februar d. J. an werden die Artikel Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzsägespähne (Holzsägemehl) auch im Verkehr mit Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn auf Grund des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) abgefertigt.

Dresden, den 18. Februar 1901. (444)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr vom 1. September n. St. 1896.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar n. St. 1901 werden in oben bezeichnetem Verkehr für die deutsche Strecke Landesgrenze-Ottlotschin folgende Frachtsätze für Pferde und Ponies sowie Fohlen im Alter von über einem Jahre eingeführt:

A. Wagenladungen.
Für das Quadratmeter Ladefläche 0,25 ℳ. Fracht (einschl. Abfertigungsgebühren).

B. Einzelne Stücke (in gewöhnlichen Wagen).
Für ein Stück . . 0,40 ℳ. Fracht,
für jedes weitere Stück . . . . 0,10 „ „
und
für die ersten 4 Stück je 0,50 ℳ.,
für jedes weitere Stück . 0,40 „
Abfertigungsgebühren, mindestens jedoch 3,00 ℳ. für die Sendung.

Für die russische Strecke Alexandrowo-Landesgrenze kommen in beiden Fällen die im Tarif bereits vorgesehenen Frachten zur Berechnung.

Das Fahrgeld für je einen Begleiter beträgt auf der Strecke Alexandrowo-Ottlotschin 0,25 ℳ., sofern der Begleiter im Viehwagen oder in einem Personenwagen III. Klasse Platz nimmt.

Bromberg, den 14. Februar 1901. (445)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Wolle, animalische.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1901 wird die Nomenklatur des im oben bezeichneten Tarifhefte enthaltenen, derzeit für: „Wolle, animalische“ lautenden Ausnahmetarifes Nr. 11 wie folgt abgeändert:

„Wolle und Wollkämmlinge, animalische (mit Ausnahme von Kammzug), Abfälle von Schafwolle, auch Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Shody-Wolle.“

Wien, am 14. Februar 1901. (446)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Adriat.-norddeutscher Eisenbahnverband.
Einbeziehung der Station Stahlhammer in den Anhang C des Verbands-Gütertarifes, Theil II.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1901 wird die Station Stahlhammer des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz in den Anhang C (Druck-, Pack-, Strohpapier, ordinär, zur Seeausfuhr über Triest oder Fiume nach indischen, sowie nach China- und Japanhäfen) des vorbezeichneten, vom 1. Januar 1901 gültigen Gütertarifes, Theil II einbezogen.

Die Frachtsätze von Stahlhammer nach Triest/Fiume betragen:
für Abth. a) des Anhanges C . . 413 ₰
„ „ b) „ „ „ . . 306 „
für je 100 kg.

Wien, am 15. Februar 1901. (447)
K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.
(Kartirungsfrachtsätze für gebrauchte, leere Metallcylinder.)

Die mit Gültigkeit vom 10. Januar 1901 verlautbarten Kartirungsfrachtsätze für gebrauchte, leere Fässer etc., dann für gebrauchte, leere Metallcylinder zur Beförderung von Spiritus (siehe Bekanntmachung 61 auf Seite 30 in Nr. 2 dieses Blattes vom 5. Januar l. J.) finden mit Wirksamkeit vom 25. Februar 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901 auch auf gebrauchte, leere Metallcylinder zur Beförderung von Chemikalien, Oel, Firnissen, Hopfen und dergl. Anwendung.

Wien, am 14. Februar 1901. (448)
Priv. öst.-ung. Staats-Eisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Adriatisch-sächsischer Eisenbahnverband.
Einbeziehung der Station Plagwitz-Lindenau in den Ausnahmetarif 2 des Gütertarifes, Theil II.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1901 wird die Station Plagwitz-Lindenau in den Ausnahmetarif 2 des Gütertarifes Theil II für den obenbezeichneten Verband einbezogen.

Die Frachtsätze betragen:

Zwischen Triest/Fiume und	Pfennig für je 100 kg a	Pfennig für je 100 kg b
Plagwitz-Lindenau (S. St. E.)	549	435
Plagwitz-Lindenau (Pr. St. B.)	549	435

Wien, am 15. Februar 1901. (449)
K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.
(Kartirungsfrachtsätze für gebrauchte leere Fässer und Metallcylinder.)

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901 gelangen für gebrauchte leere Fässer unter 8 Hektoliter Gehalt, wenn dieselben zur Verladung durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen geeignet sind, dann für gebrauchte leere Metallcylinder

zur Beförderung von Spiritus, Chemikalien, Oel, Firnissen, Hopfen und dergl. von den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen nach Raitz oder umgekehrt direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 14. Februar 1901. (450)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für amerikanisches Nussbaumholz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	
a) Wien K. F. N. B., Oe.N.W.B., St.E.G., Wien II (K.F.J.B.), Wien Lagerhaus K. K. St. B., Wien PraterkaiK.K.St.B.	153 ₰
b) Wien I (K. E. B.), K. K. St. B. . . .	166 „
c) Wien Donauuferbhf. K. F. N. B. . Wien Donaukaibhf. K. K. St. B. .	155 „
d) Korneuburg . . .	146 „
Von Schönpriesen-Umschlag nach	
a) Wien K. F. N. B., Oe.N.W.B., St.E.G., Wien II (K.F.J.B.), Wien Lagerhaus K. K. St. B., Wien PraterkaiK.K.St.B.	148 ₰
b) Wien I (K. E. B.), K. K. St. B. . . .	161 „
c) Wien Donauuferbhf. K. F. N. B. . Wien Donaukaibhf. K. K. St. B. .	150 „
d) Korneuburg . . .	141 „
Von Dresden-Elbkai nach	
a) Wien K. F. N. B., Oe.N.W.B., St.E.G., Wien II (K.F.J.B.), Wien Lagerhaus K. K. St. B., Wien PraterkaiK.K.St.B.	189 ₰
b) Wien I (K. E. B.), K. K. St. B. . . .	202 „
c) Wien Donauuferbhf. K. F. N. B. . Wien Donaukaibhf. K. K. St. B. .	191 „
d) Korneuburg . . .	182 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 15. Februar 1901. (451)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Einführung von Frachtsätzen für die Beförderung von Kastanienholzextrakt.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von flüssigem Kastanienholzextrakt in Fässern mit Herkunft von Couze und La Rochette bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Nach	von Verrières transit — für Sendungen mit Herkunft von Couze, Station der Orléansbahn (Departement Dordogne)	von Genf transit — für Sendungen mit Herkunft von LaRochette, Station der Schmalspurbahn Pontcharra-Rochette-Allevard (Departement Isère)
	Francs Gold für 100 kg	
Station der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft:		
Leitmeritz . .	6,45	7,20
Station der k. k. priv. österr. Nordwestbahn:		
Leitmeritz . .	6,45	7,20
Station der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft:		
Raudnitz . . .	6,40	7,15
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:		
Pilsen	5,03	5,78
Saaz	5,68	6,43
Wels	4,38	5,13
Wolin	5,57	6,32
Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft:		
Marburg an der Drau . . .	5,79	5,82

Die Abfertigung der betreffenden Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A, und auf Grund der Tarifbestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B des österreichisch - ungarisch - schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Hierdurch wird der in Nr. 96 dieses Blattes vom 8. Dezember 1900 auf Seite 1465 unter fortl. Z. (3060) verlautbarte Frachtsatz für die Beförderung von Kastanienholzextrakt von Genf transit nach Wels aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 14. Februar 1901. (452)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Petroleum etc.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901, gelangen für die frachtgutmässige Beförderung von Petroleum, roh und raffinirt, Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen, Asphaltkoks oder Petroleumkoks, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der bezüglichen allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Von	nach Bludenz	Bregenz u. Lochau	Feldkirch	Lindau (Stadt) und Rangirbahnhof
	Heller für 100 kg			
Skawina . .	295	310	300	—
Hütteldorf-Hacking . .	—	—	—	187
Nussdorf . .	—	—	—	192

Die vorstehenden Frachtsätze gelangen auch für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige leere Mineralölfässer bei Aufgabe als Frachtgut in umgekehrter Richtung und Einhaltung der hierfür im Ausnahmetarife für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900 enthaltenen Bestimmungen zur Berechnung.

Wien, am 9. Februar 1901. (453)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr.

Theil II, Heft 2.
(Einbeziehung der Station Eisersdorf.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1901 wird die Station Eisersdorf in das Tarifheft 2 des obenbezeichneten Verkehres einbezogen.

Demzufolge ist auf Seite 23, Schnitttafel 1b des Tarifes, die Station Eisersdorf mit folgenden Schnittfrachtsätzen aufzunehmen:

Schnitttafel 1 b.

Kilometer	vom Schnittpunkte nach	Eigenthumsbahn	A und B: a Getreide etc.	A und B: b Kleie etc.
			in Pfennig für 100 kg	
219	Eisersdorf	Breslau	124	73

Wien, am 13. Februar 1901. (454)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eisenbahneffektenverkehr.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre

der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1900 auf 20 M. für jede Aktie festgesetzt. Dieselbe kann vom Mittwoch, den 20. Februar 1901, ab bei dem Bankhause der Herren Carl Conrad Cnopf & Sohn, hier, Vormittags von 9—12 Uhr und Nachmittags von 2—4 Uhr gegen Abgabe der Anweisung (Kupon) pro 1900 erhoben werden.

Nürnberg, den 14. Februar 1901. (455)
Das Direktorium.
Ley.

3. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 4300 Tons Schienen und Verbindungstheilen ausverdungen werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 Reichsmark vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colljórnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin am 12. März 1901, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Februar 1901. (456)
Der Bahnchef.

Ausschreibung der Lieferung von 3120 m gusseiserne Muffenrohre von 150-225 mm l. W. nebst Formstücken für eine Wasserleitung zu Hetzerath etc.

Der nachstehenden Ausschreibung werden die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen zu Grunde gelegt.

Die Ausschreibungs-Unterlagen liegen in unserem Verwaltungsgebäude zur Einsicht offen und können auch gegen kostenfreie Einsendung von 1,00 M. — in baar — bezogen werden.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung: „Lieferung von Muffenrohre" bis zum 5. März d. J., Vormittags 11½ Uhr, postfrei an die unterzeichnete Betriebs-Inspektion einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Trier, den 14. Februar 1901. (457)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

Die eisernen Ueberbauten für 11 Durchlässe und Brücken bis 4,5 m Lichtweite im Gesammtgewicht von etwa 29 t Flusseisen und Flussstahlguss sollen im Wege öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Bedingungen etc. können hier eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eiserner Ueberbauten" versehen bis Montag, den 4. März d. J., Vorm. 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hirschberg i/Schl., 16. Febr. 1901. (458)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Ankauf von 785 000 kg Oelgastheer und 68 000 kg Kohlenwasserstoff in 5 Loosen für die königl. Eisenbahndirektion Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 6. März 1901, Nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 M. **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 26. März 1901.

Berlin, den 16. Februar 1901. (459)
Königliche Eisenbahndirektion.

Aenderung und Erweiterung der Sicherungsanlagen auf Bahnhof Gäbersdorf-Beckern.

Die vorgenannten Arbeiten sollen öffentlich verdungen werden. Angebote in gehörig verschlossenem und entsprechend bezeichnetem Umschlage sind postfrei bis zum 2. März d. J., Vorm. 11 Uhr, an die unterzeichnete Eisenb.-Betriebsinspektion einzusenden, zu welchem Zeitpunkte die Eröffnung in Gegenwart etwa erschienener Anbieter stattfinden wird. Von ebenda sind auch Bedingnisshefte gegen postfreie Einsendung von 1 M. zu beziehen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Liegnitz, im Februar 1901. (460)
Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

Verdingung
der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Rechnungsjahr 1901 für die königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Hannover, Münster i/W., und zwar:

A. 53 000 kg **Zinn in Blöcken**, 6 000 kg **Antimon**, 48 000 kg **Blockblei**, 14 000 kg **Walzblei**, 7 900 kg **Zink**, 13 600 kg **Zinkblech**,

B. 4 730 kg **Eisendraht**, 4 190 kg **Stahldraht**, 13 100 Stück **Sprungfedern**, 5 230 Stück **Schmierkissengestelle** ohne Polster, 1 290 kg **Stahlblech**, 15 950 Tafeln **Weissblech**, 1 775 qm **Drahtgewebe**, 8 420 m **Draht- und Halfterketten**, 73 200 kg eis. u. mess. **Ringe**, 59 000 kg **Drahtstifte**, 2 720 000 **Splinte**, 171 265 kg **Kesselniete**, 1 940 000 **Blechniete**, 5 940 000 **Holzschrauben**, 42 700 Stück **Schlüsselschrauben**, 542 600 Stück eis. **Unterlagsscheiben**,

C. 418 000 **Bekleidungs-Schrauben**, 1 611 000 **Schrauben mit Muttern**, 785 000 **Schraubenmuttern**.

Eröffnung der Angebote A. und B. am Dienstag, den 5. März 1901, zu A. Vormittags 10 Uhr, zu B. Vormittags 10½ Uhr.

C. am Dienstag, den 12. März 1901, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist für **Zinn und Antimon bis 8. März 1901**, für die übrigen Materialien bis 31. März 1901.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von:
50 ₰ für A. } **(von auswärts mittelst**
80 „ „ B. } **Postanweisung ohne Be-**
90 „ „ C. } **stellgebühr einzusenden)**
vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben.

Bei Anforderung der Bedingungen ist das Material genau zu bezeichnen.

Hannover, den 15. Februar 1901. (461)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 14 410 qm klarem Glase Sorte I in 8 Loosen, 940 qm dergl. Sorte II in 6 Loosen, 980 qm mattgeschliffenem Glase in 5 Loosen, 1 790 qm Milchglas, 210 qm lichtdurchlässigem Milchglas (Ueberfangglas), 1 180 qm rothem Glase, 830 qm gelblichgrünem Glase und 5 350 Stück Glasglocken für Personenwagen in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 5. März 1901, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 M. **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 28. März 1901.

Berlin, den 14. Februar 1901. (462)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 2 510 m rothem Plüsch in 2 Loosen, 8 200 m grauem Plüsch mit braunen Streifen in 4 Loosen, 120 m Teppichstoff in einem Loose, 12 920 m Gardinenstoff (Wollenzeug) in 2 Loosen, 460 m blauem Tibet, 2 840 kg Wollgarn, 4 000 kg roher Schafwolle in je einem Loose, 253 900 Stück Schmierpolstern in 13 Loosen, 500 kg Pferdehaaren, 9 600 kg Waldwolle, 1 350 m hanfenen Gurten zu Fensterzügen, 9 870 m gewöhnlichen Gurten in je einem Loose, 21 000 m Naht- und Plattschnur in 2 Loosen, 2 280 kg Hutnetzschnur aus Manilahanf, 250 kg rothwollener Hutnetzschnur, 1 410 kg Federschnur, 280 kg Rundschnur, 330 kg Sägeschnur in je einem Loose, 2 501 kg Seilerbindfaden in 6 Loosen, 1 955 Stück Bindestricken in einem Loose, 4 140 m Fensterzugborden, 3 265 Stück Quasten zu Fensterzugborden in je 2 Loosen und 57 300 Stück Vorhangringen aus Horn in einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 12. März 1901, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 1,00 M. **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 13. April 1901.

Berlin, den 15. Februar 1901. (463)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Offene Stellen.

Bahnassistent
für Kontrolearbeiten und Kalkulaturgeschäfte, sowie aushilfsweise Beschäftigung im Stations- und Abfertigungsdienste gesucht.

Antritt 15. April 1901. Gehalt 1 000 M., steigend von 3 zu 3 Jahren bis zum Höchstbetrage von 1 600 M. Ausserdem wird freie Dienstkleidung gewährt. Gesuche mit Lebenslauf und beglaubigten Zeugnissabschriften bis 28. Februar d. J. erbeten. (464)

Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 16. 23. Februar 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 6 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Der Betriebsbericht der preussischen und hessischen Staatsbahnen für das Rechnungsjahr 1899.

Gleichzeitig mit dem Etat für das bevorstehende Rechnungsjahr ist dem preussischen Landtag bei seiner am 8. Januar d. J. erfolgten Eröffnung auch der „Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen im Jahre 1899" durch den Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt worden. Wir entnehmen daraus, dass sich die Gesammtlänge der preussisch-hessischen Staatsbahnen im Berichtsjahre von 29 785 auf 30 170 km — von denen 951 km hessischer Besitz waren —, also um rund 395 km, gehoben hat. Auf die einzelnen preussischen Provinzen vertheilten sich die preussischen Staatsbahnlinien in folgender Weise: Ostpreussen 1 696, Westpreussen 1 364, Brandenburg einschliesslich Berlin 2 940, Pommern 1 484, Posen 1 967, Schlesien 3 812 km (darunter Schmalspurbahnen 129 km), Sachsen 2 549 km, Schleswig-Holstein 1 100 km, Hannover 2 303 km, Westfalen 2 173 km, Hessen-Nassau 1 652 km, die Rheinprovinz 3 499 km. — Die überwiegende Mehrzahl der neu in Betrieb gesetzten Linien waren Nebenbahnen, an Hauptbahnen wurden nur verschiedene kurze Strecken — im ganzen 11 km, von denen die 6 km lange Strecke Morgenroth-Borsigwerk in Oberschlesien die wichtigste war — dem Verkehr übergeben. Unter den neueröffneten Nebenbahnen waren von grösserer Bedeutung im Bezirk Breslau die Strecke Bolkenhain-Merzdorf (16 km), im Bezirk Danzig die Strecken Riesenburg-Jablonowo (48 km), Lauenburg-Leba (32 km) und Marienwerder-Freistadt i/Wpr. (28 km), im Bezirk Königsberg die Strecken Angerburg-Goldap (50 km), Landsberg-Heilsberg (20 km) und Heilsberg-Rothfliess (37 km), im Bezirk Kattowitz die Strecke Jellowa-Kreuzburg (25 km), im Bezirk Stettin die Strecken Misdroy-Wollin (17 km) und Templin-Fürstenberg (30 km). Während die bislang aufgezählten Neubaulinien sich sämmtlich auf die östlichen Provinzen der preussischen Monarchie vertheilen, wurde westlich der Elbe nur eine einzige längere Bahnstrecke neu in Betrieb gesetzt, und zwar die 33 km lange Linie von Bünde i/Westf. nach Rahden im Regierungsbezirk Minden. — Dem oben angegebenen Zuwachs von nahezu 400 km stand ein Abgang von 10 km gegenüber, bestehend aus kurzen Strecken, die durch Bahnhofsumbauten und Betriebsveränderungen für den öffentlichen Verkehr entbehrlich wurden. Unter den letzteren befanden sich namentlich verschiedene Strecken auf den Bahnhöfen Stettins (zusammen 7,40 km). Der Personenverkehr wurde neu eingeführt auf der 20 km langen Strecke Poulheim-Grevenbroich im Bezirk Köln, der Güterverkehr wurde aufgehoben auf den Strecken zwischen dem Hauptbahnhof zu Frankfurt a/M. und Bockenheim, Rebstock und Mainstation. Im Bezirk Mainz wurde die bisher als Haupteisenbahn betriebene Strecke Arnsheim-Flonheim (6 km) in eine Nebenbahn umgewandelt, dagegen wurde im Bezirk Kattowitz auf der bislang als Nebenbahn betriebenen 8 km langen Strecke Morgenroth-Beuthen der Hauptbetrieb eingeführt.

In sehr erheblichem Maasse ist der Ausbau zweiter Gleise gefördert worden. Nicht nur, dass in den Kohlenrevieren und in der Nachbarschaft grosser Verkehrsmittelpunkte wie Köln, Frankfurt a/M., Halle a/S. und Hannover verschiedene bislang noch eingleisige Strecken ihr zweites Gleise erhielten, es wurden namentlich auch auf der alten Märkisch-Posener Bahn die 68 km langen Strecken Frankfurt a/O.-Reppen und Rothenburg a/O.-Bentschen mit dem zweiten Gleise ausgestattet und dadurch dem Verkehr in den westposenschen und neumärkischen

Kreisen eine wesentliche Erleichterung und Förderung geschafft.

Seit Jahren hat die Staatsbahnverwaltung bereits dem Lehrlingswesen ihre ernste Aufmerksamkeit zugewandt, indem sie in zahlreichen ihrer Werkstätten eine grosse Zahl von Lehrlingen in den für den Bahnbedarf nothwendigen Handwerken ausbilden liess. Die Gesammtzahl dieser Lehrlinge stieg im Berichtsjahre von 2318 auf 2370, und um den Eifer der Lernenden anzuspornen, wurden an 78 derselben nach Abschluss der Lehrzeit, an 5 aber noch innerhalb der Lehrzeit Belohnungen für besonders gute Probeleistungen bei tadelfreier Führung gewährt. Auch für den erfolgreichen Besuch von Handwerkerfortbildungsschulen wurden 59 Lehrlinge der Eisenbahnwerkstätten durch Belohnungen und lobende Anerkennungen ausgezeichnet. Die Belohnungen bestanden in Druckwerken, Reisszeugen und Taschenuhren. Von der Eisenbahnverwaltung sind Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten nicht veranstaltet worden, aber derartige Ausstellungen, welche von Privatvereinen in Mülheim a. d/Ruhr, Königsberg i/Pr. und zu Allenstein unternommen wurden, sind von 31 Lehrlingen der benachbarten Eisenbahnwerkstätten beschickt worden, und sämmtliche eingesandten Arbeiten wurden ausgezeichnet. Ausserdem aber wurde in Allenstein die königliche Hauptwerkstatt zu Osterode Ostpr. für die vorzügliche Ausbildung ihrer Lehrlinge mit der silbernen Denkmünze bedacht.

Ein Nebenbetrieb, der in den letzten Jahren die besondere Fürsorge der Verwaltung in hervorragendem Maasse in Anspruch genommen hat, ist das Beleuchtungswesen, und zwar wurde auch im Berichtsjahre mit der im Vorjahre begonnenen Umwandlung der bestehenden Fettgasanstalten in Mischgasanstalten thatkräftig fortgefahren: es wurden von 35 noch bestehenden Fettgasanstalten 25 durch die Anfügung von Acetylengasanstalten zu Mischgasanstalten umgeändert und ausserdem zwei neue Mischgasanstalten — zu Tempelhof bei Berlin und in Coblenz — erbaut und dem Betriebe übergeben.

Was den Betriebsdienst und die Sicherheit desselben anlangt, so ergeben die dem Berichte beigefügten statistischen Uebersichten über die vorgekommenen Unfälle, dass sich auch auf diesem Gebiete wieder eine Besserung vollzogen hat, indem sich die Zahl der Unfälle gegen das Vorjahr um ein geringes ermässigte. Die Durchschnittszahl ging nämlich auf eine Million Lokomotivkilometer von 4,274 auf 4,064 und auf eine Million Wagenachskilometer von 0,163 auf 0,153 sowie ferner auf 1 km Betriebslänge von 0,066 auf 0,065 zurück.

Die Lage Deutschlands im Mittelpunkte des europäischen Verkehrs bewirkt es, dass oft durch geringe Verschiebungen in der Lage der Züge den Verbindungen zwischen den ausserdeutschen Gebieten wichtige Vortheile zugewandt werden können. So wurde im Berichtsjahre durch eine Späterlegung des D-Zuges 17, welcher von Berlin über Neu-Brandenburg nach Sassnitz fährt, ihm Anschluss an den D-Zug 7 Köln-Berlin gegeben und dadurch die Reise von London nach Stockholm um volle 10 Stunden abgekürzt. In ähnlicher Weise wurde durch eine Früherlegung des D-Zuges 18 Sassnitz-Berlin, dessen Anschluss an den vom Anhalter Bahnhof in Berlin fahrenden Nachtschnellzug D 2 ermöglicht und dadurch die Verbindung Schwedens nach Frankfurt a/M. und weiter nach der Schweiz und Italien wesentlich verbessert.

Wie in den Vorjahren, so ist auch im Berichtsjahre dem wachsenden Verkehre und dem Hinzutritt neuer Bahnstrecken durch entsprechende Vermehrung der Betriebsmittel Rechnung getragen worden. Die Zahl der Lokomotiven wurde von 12070 auf 12460, die der Personenwagen von 21887 auf 22674, die der Güterwagen von 267397 auf 276933 vermehrt, und die Gesammtsumme der Beschaffungskosten stieg von 1500053617 auf 1558088636 ℳ.

In gleicher Weise fand auch eine Steigerung der Gesammteinnahmen gegen das Vorjahr statt, die sich von 1263437623 ℳ auf 1339754821 ℳ, also um 76317198 ℳ hoben, was einem Zuwachs von 6,04 % entspricht. Auf die durchschnittliche Betriebslänge zurückgeführt, ergibt dies eine Einnahme von 44486 ℳ auf das laufende Kilometer, gegen 42696 ℳ im Vorjahre, und 1790 ℳ oder 4,19 % mehr. — Jener Gesammteinnahme stand eine Gesammtausgabe von 776336381 ℳ gegenüber, so dass sich der Betriebsüberschuss auf 563418440 ℳ stellte, während er im Vorjahre 536630499 ℳ betragen hatte. Der Reinertrag des preussisch-hessischen Gesammtnetzes ist also um 26787941 ℳ oder um 4,99 % gewachsen. Die durchschnittliche Betriebslänge zu 30116 km angenommen, bezifferte sich der Ueberschuss auf 18708 ℳ für das Kilometer, während er im Vorjahre 18135 ℳ betragen hatte. Im Verhältniss zu den Gesammteinnahmen betrug der Ueberschuss 42,05 %, während er im Vorjahre 42,47 % betragen hatte. Dagegen wurde das durchschnittliche Anlagekapital — 7742 Millionen Mark — durch den Reinertrag im Berichtsjahre mit 7,28 % verzinst, während diese Verzinsung im Vorjahre nur 7,07 % betragen hatte. Der Antheil Hessens am Betriebsüberschusse stieg von 9464658 ℳ im Vorjahre auf 10442739 ℳ, also um nahezu 1000000 ℳ oder um runde 10 %.

Von den Einnahmen entsprangen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 357969537 (341891320)*) ℳ und bildeten 28,79 (29,02) % der Verkehrseinnahmen. Dagegen ergab der Güterverkehr 885594245 (836429298) ℳ, gleich 71,21 (70,98) % der Verkehrseinnahmen. Die Erträge aus dem Personenverkehr sind im Verhältniss zu denen aus dem Güterverkehr wieder um ein geringes zurückgegangen. Die Neueröffnung von Strassen- und Kleinbahnen hat sich an verschiedenen Orten des preussisch-hessischen Staatsbahngebietes in der Weise bemerklich gemacht, dass die Roheinnahme der Staatsbahnen durch diesen Wettbewerb eine Einbusse von rund 320000 ℳ erlitt. Ausserdem aber brachte der neue Militärtarif, durch den bei dienstlichen Transporten und Dienstreisen von Offizieren der Fahrpreis von 5 auf 3 ₰ und für Mannschaften von 1,5 auf 1 ₰ für das Kilometer herabgesetzt wurde, einen Ausfall von rund 1112000 ℳ mit sich, der dann ja wieder dem Reichsfiskus zu gute gekommen ist. Der trotz dieser verschiedenen Ausfälle beim Personenverkehr hervorgetretene Zuwachs der Roheinnahme von mehr als 16000000 ℳ ist auf die günstige Gestaltung von Handel und Industrie zurückzuführen, durch welche sowohl der Geschäfts- wie der Vergnügungsverkehr mächtig gefördert wurden. Von den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr entfielen rund 85 % auf den inneren Verkehr und 15 % auf den Verkehr mit fremden Bahnen einschliesslich des Durchgangsverkehres. Die durchschnittliche Tageseinnahme an Personengeld und Gepäckfracht betrug 980738 (936689) ℳ: man darf also annehmen, dass sie sich bei der inzwischen eingetretenen ferneren Steigerung heute auf rund 1000000 ℳ und darüber gehoben hat. Von Interesse ist auch die Vertheilung der Fahrgeldeinnahmen auf die verschiedenen Wagenklassen, deren Erträgnisse sich wie folgt stellten: I. Klasse 4,61 (4,39) %, II. Klasse 23,16 (23,17) %, III. Klasse 38,78 (39,60) %, IV. Klasse 31,38 (30,05) %. Während also die Benutzung der II. Klasse fast genau die gleiche geblieben ist, macht sich sowohl für die I. wie für die IV. Wagenklasse ein — wenn auch nur um ein geringes — vermehrter Zudrang bemerkbar, und der Antheil der III. Wagenklasse weist dem gegenüber eine Verminderung um rund 1 % auf. Dieser Umstand hat aber gleichwohl nicht gehindert, dass an den Fahrgeldeinnahmen die III. Klasse mit dem Löwenantheil von rund 134000000 ℳ betheiligt gewesen ist, während die — nächst ihr einträglichste — IV. Klasse mit 108000000 (99000000) ℳ immer noch mehr eingebracht hat, als die beiden oberen Klassen zusammen genommen, welche 16000000 + 80000000 = 96000000 ℳ einbrachten. Waren hiernach die Erträgnisse der III. Klasse derartige, dass diejenigen der drei anderen Klassen hinter ihr zurücktraten, so verschiebt sich dieses Bild, wenn man die Gesammtzahl der im Berichtsjahr zurückgelegten Personenkilometer betrachtet, zu Gunsten

*) Die im folgenden eingeklammerten Zahlen sind die betreffenden des Vorjahres.

der IV. Klasse. Von der Militärbeförderung abgesehen wurden im Berichtsjahre im ganzen 12,5 Milliarden Personenkilometer geleistet, und von diesen entfielen auf die IV. Klasse rund 5,5 (5), auf die III. Klasse 5 (5), auf die II. Klasse 1,75 und auf die I. Klasse 0,25 Milliarde. Einschliesslich der eine halbe Milliarde Personenkilometer betragenden Militärbeförderung ergab sich für jedes Kilometer Betriebslänge eine Verkehrsleistung von 443 781 (427 936) km. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke für eine Person war in I. Klasse 107,62 (106,94) km, in II. Klasse 31,88 (32,40) km, in III. Klasse 18,51 (18,54) km, in IV. Klasse 25,14 (25,12) km, beim Militär 79,76 (83,98) km. Es ist also in der II. und III. Klasse ein Rückgang in der durchschnittlichen Beförderungslänge bemerkbar, und dies erklärt sich daraus, dass die Sonntags- und Zeitkarten, welche im wesentlichen nur für ganz kurze Entfernungen in Betracht kommen, auch im Berichtsjahre eine erhebliche Vermehrung erfahren haben.

Die durchschnittliche Einnahme aus der Personenbeförderung betrug für ein Personenkilometer 2,65 (2,67) ₰. Die Herabminderung um 0,02 ₰, welche trotz der gesteigerten Gesammteinnahme eingetreten ist, hat ihre Ursache in der oben angedeuteten Zunahme in der Benutzung der IV. Klasse um eine halbe Milliarde Personenkilometer. Die durchschnittliche Einnahme für ein Personenkilometer betrug in der I. Klasse 7,69 (7,79), in der II. Klasse 4,59 (4,58), in III. Klasse 2,67 (2,71) in IV. Klasse 1,96 (1,96) ₰. Während sie also in der IV. Klasse genau und in der II. Klasse nahezu dieselbe blieb wie im Vorjahre, ging sie in I. und III. Klasse um einen geringfügigen Betrag zurück.

Besondere Beachtung verdienen die Erscheinungen im Rückfahrverkehr, unter welchem die Statistik auch die in sozialer Beziehung so wichtigen und werthvollen Arbeiter-Rückfahrkarten und Arbeiter-Wochenkarten mit begreift. Die Einnahmen aus dem Rückfahrverkehr ergaben 122 042 221 (116 774 381) ℳ, der hervorgetretene Mehrertrag von 5 267 840 ℳ bedeutete also eine Zunahme um rund 4,5 %. An diesem Gesammtertrage nahm die IV. Klasse mit 8 071 081 (7 167 978) ℳ theil, der Gesammtertrag aus den Arbeiter-Rückfahrkarten und Arbeiter-Wochenkarten steigerte sich also um rund 900 000 ℳ oder um mehr als 12 % — ein Beweis, welche eifrige Pflege seitens der Verwaltung gerade diesem Theile des Verkehres durch Auflegung neuer Fahrkarten und Einführung entsprechender Tarifsätze für alle hierfür nur irgendwie in Frage kommenden Bahnstrecken zugewandt wird. — Ausserdem aber darf die Thatsache nicht unerwähnt bleiben, dass auch in I. Klasse der Rückfahrverkehr eine Einnahme von 5 357 979 (4 527 912) ℳ erzielt, also sein Erträgniss um rund 830 000 ℳ oder um 18 % vermehrt hat. Dies lässt darauf schliessen, dass die so oft beklagte geringe Benutzung der I. Klasse bei sorgfältiger Beachtung der einzelnen örtlichen Verkehrsbedürfnisse immerhin einer Steigerung fähig ist. Gleichzeitig hat sich die Einnahme aus dem Rückfahrverkehr der II. Klasse von 35 000 000 auf 37 000 000 ℳ, also um 2 000 000 ℳ oder um nahezu 6 % gehoben, und wir glauben nicht fehl zu gehen, wenn wir diese erfreulichen Erscheinungen auf die getroffene Anordnung zurückführen, dass an jedem Fahrkartenschalter von jeder Nachfrage, die ein Reisender nach einer noch nicht vorhandenen Rückfahrkarte thut, Vermerk genommen und bei mehrmaliger Wiederholung des betreffenden Vorkommnisses sofort an die entscheidende Stelle berichtet wird.

Im Schlafwagenverkehr stieg die Zahl der Reisenden von 123 000 im Vorjahre auf 136 000 im Berichtsjahre, also um 13 000 oder um 10 %, und gleichzeitig hoben sich die daraus erzielten Einnahmen von 895 000 ℳ auf 992 000 ℳ, also um 97 000 ℳ oder um rund 11 %. Im ganzen verkehrten auf den vom Staate betriebenen 15 Schlafwagenkursen 74 Schlafwagen; ausserdem aber waren 5 Kurse dem Betriebe der internationalen Schlafwagengesellschaft überlassen.

Die aus dem Verkaufe von Platzkarten in den D-Zügen erzielten Einnahmen stiegen von 2 639 000 ℳ auf den Betrag von 2 939 000 ℳ, also um rund 300 000 ℳ, was einer Zunahme von $11^1/_3$ % entsprach, und die Zahl der verkauften Karten, welche im Vorjahre 2 057 000 betragen hatte, erfuhr eine Steigerung auf 2 392 000 oder um 335 000 Stück gleich $16^1/_3$ %. Auch hat sich die seit dem Jahre 1892 begonnene Einstellung von Speisewagen in die D- und Schnellzüge fernerhin gut bewährt, so dass jetzt bereits auf 29 Linien regelmässig Speisewagen laufen. Diese sind zum grössten Theile Eigenthum der Pächter des Speisewagenbetriebes, auf einzelnen Linien aber laufen auch bahneigene Speisewagen (Büffetwagen), deren Betrieb an Unternehmer verpachtet ist. Es waren im Jahre 1899 auf diese Weise im Betrieb 41 den Pächtern gehörige und 2 bahneigene Speisewagen und 28 bahneigene Büffetwagen, im ganzen also 71 dem Wirthschaftsbetriebe dienende Wagen. — Es erhellt hieraus, dass die ursprünglich nach amerikanischem Vorgange und Muster eingeführten Einrichtungen des Schlafwagen- und Wirthschafts-Wagenbetriebes sich bei den Reisenden steigender Anerkennung und Benutzung erfreuen und dadurch gleichzeitig für die Verwaltung die Quelle einer willkommenen Neben- oder Mehreinnahme werden.

Der Verkauf der Bahnsteigkarten erzielte einen Erlös von 2 041 000 (1 981 000) ℳ. Die Mehreinnahme von 60 000 ℳ entsprach einer dreiprozentigen Zunahme.

Wir kommen nun zu der Entwickelung des Güterverkehres, der sich im Berichtsjahre auf 25 667 Millionen (23 794 Millionen) Tonnenkilometer stellte und eine Steigerung von 1 873 Millionen Tonnenkilometer oder von 7,87 % erfahren hat. Die aus ihm erzielte Gesammteinnahme betrug 885 594 000 (836 430 000) ℳ, der Mehrertrag war also gleich 49 164 000 ℳ oder 5,88 %. Die durchschnittliche Monatseinnahme betrug 73 800 000 Mark, die Tageseinnahme stellte sich auf 2 426 000 (2 291 000) ℳ. Von der Gesammteinnahme entfielen 604 000 000 ℳ auf den Binnenverkehr der Staatsbahnen, 281 000 000 ℳ auf den Auslands- und Durchgangsverkehr. Die angegebene Mehreinnahme gegen das Vorjahr wurde erzielt trotz des Umstandes, dass durch verschiedene Tarifermässigungen ein Einnahmeausfall von 1 703 000 ℳ verursacht wurde und dass ausserdem die neu in Kraft gesetzte Militär-Transportordnung durch ihre ermässigten Sätze für Militärgut eine Mindereinnahme von 301 000 ℳ veranlasste. Dagegen hatten allerdings die durch die Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn ermöglichten und bedingten Aenderungen in der Verkehrsleitung eine Mehreinnahme von 1 800 000 ℳ in ihrem Gefolge. Die beförderte Gesammtmenge an frachtpflichtigem Gut betrug 197 693 916 (184 428 951) t und stieg gegen das Vorjahr um 13 264 965 t gleich 7,19 %. Die Einnahme für die Tonne sank dagegen infolge der zahlreichen Tarifermässigungen von 4,34 ℳ im Vorjahre auf 4,32 ℳ.

Die Einnahme auf das Tonnenkilometer betrug 3,69 ₰ gegen 3,76 ₰ im Vorjahre, ist also theils wohl infolge der erwähnten Tarifermässigungen, theils wohl infolge der Zunahme des billigen Massenverkehres etwas gefallen. Die Anzahl der auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr entfallenen Tonnenkilometer betrug im Berichtsjahre 799 498, im Vorjahre 754 598, im ersteren somit 44 900 oder 5,95 % mehr als im Vorjahre.

Beim frachtpflichtigen Dienstgut ergab sich ein Rückgang gegen das Vorjahr im Hinblick auf die Einnahmen um 21, auf die beförderten Mengen um 15 und auf die geleisteten Tonnenkilometer um 21 %.

Ebenso wie beim Personenverkehr trat beim Güterverkehr während des Berichtsjahres gegen das Vorjahr eine Steigerung in Erscheinung. Die wichtigsten Gründe dieser Steigerung sind oben angegeben. Betreffs des Güterverkehres ist aber noch besonders zu erwähnen, dass der am 1. Oktober 1898 eingeführte

Staffeltarif für Stückgüter zum ersten Male seine belebenden Wirkungen für die Dauer eines vollen Rechnungsjahres hat ausüben können.

Die Erträge aus Veräusserungen, d. h. aus dem Verkaufe von Materialien (einschliesslich des Altmaterials) des Betriebes, des Oberbaues und der Werkstätten ergaben 33 000 000 (24 500 000) *M*, also ein Mehr von 8 500 000 *M* oder 34 %. Dieser Mehrerlös ist darauf zurückzuführen, dass im Berichtsjahre mehr Gleise umgebaut und mehr Lokomotiven ausrangirt wurden als im Jahre vorher, namentlich aber auch darauf, dass die Materialpreise sich inzwischen nicht unwesentlich erhöht hatten.

Ebenso wie die Einnahmen sind aber auch die Ausgaben des Berichtsjahres gegen das Vorjahr nicht unwesentlich gewachsen, und zwar erhöhten sich die persönlichen Ausgaben auf 370 767 548 (353 049 305) *M* oder um 5 %. Der weitaus grösste Theil dieses Mehraufwandes mit rund 13 270 000 *M* wurde durch die Verbesserung der Dienstbezüge des Personals herbeigeführt. Die Gehälter der Mehrzahl der etatsmässigen Unterbeamten sowie einzelner mittlerer Beamtenklassen haben vom Beginne des Berichtsjahres ab eine zum Theil wesentliche Aufbesserung erfahren. Der hierdurch entstandene Mehraufwand beziffert sich allein auf über 6 000 000 *M*. Eine weitere Mehrausgabe entstand durch die Neuschaffung von etatsmässigen Stellen, welche zahlreichen Diätaren und Hilfsbediensteten das Aufrücken in die feste Anstellung und damit zugleich eine Gehaltsverbesserung ermöglichte. — So sehr nun die Verwaltung auch bestrebt gewesen ist, durch Geschäftsvereinfachungen, zweckmässigere Diensteintheilungen und sonstige namentlich im inneren Verwaltungsdienste getroffene wirthschaftliche Maassnahmen Ersparnisse an den Personalausgaben zu erzielen, so bedingte doch die lebhafte Entwickelung des Verkehrs die Einstellung einer wesentlich grösseren Anzahl von Bediensteten im äusseren Dienste, als dies ursprünglich bei der Etatsveranschlagung hatte angenommen werden können. Insbesondere erwies sich das veranschlagte Lokomotiv- und Zugpersonal, das Weichensteller-, Rangir- und Abfertigungspersonal gegenüber dem Verkehrsandrange nicht ausreichend. — Eine erhebliche Minderausgabe hat sich dagegen bei der Etatsposition „Tagegelder, Reisekosten und Kommandogelder“ ermöglichen lassen, indem hier die Ausgabe von 4 010 000 *M* im Vorjahre auf 3 628 000, also um 382 000 *M* oder nahezu 10 % zurückging. Diese Ersparniss wurde dadurch möglich, dass aussergewöhnliche Anlässe zu grösseren Dienstreisen von Beamten nicht vorkamen und dass die Umzugskosten sich gegen das Vorjahr niedriger stellten, wo sich mehrfach die Nothwendigkeit einer Versetzung von Beamten in grösserer Zahl geltend gemacht hatte.

Die Gesammtzahl der etatsmässigen Beamten betrug 118 575 (113 814), darunter höhere 1 044 (1 017), mittlere 39 575 (38 373), untere 77 956 (74 424); es hat sich also die Gesammtzahl um 4 761 oder um rund 4 % erhöht. An ausseretatsmässigen Beamten wurden beschäftigt 8 970 (9 003), darunter höhere 317 (327), mittlere 7 004 (7172), untere 1 649 (1 504). Hier trat also eine kleine Verminderung um 33 ein, und im ganzen stellte sich die Verhältnisszahl der etatsmässigen Beamten zu den ausseretatsmässigen auf 88,88 : 11,12, während sie sich im Vorjahre noch auf 88,37 : 11,63 gestellt hatte. Es trat also trotz der vielfach erforderlich gewordenen Annahme von ausseretatsmässigen Hilfskräften in den unteren Stellen im ganzen dennoch ein günstigerer Durchschnitt im Verhältniss zwischen den endgültig und den blos vorläufig angestellten Beamten hervor.

An Stelle der bislang in Geltung gewesenen Vorschriften über Arbeits- und Ruhezeit traten im Berichtsjahre die von den betheiligten deutschen Bundesregierungen vereinbarten „Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten“ in Kraft, welche sich im wesentlichen mit den bisher bereits in Preussen gültig gewesenen Vorschriften decken.

Sächliche Ausgaben erwuchsen im Berichtsjahre in Höhe von 405 568 833 (373 757 819) *M*. Das Mehr von 31 811 014 *M* gegenüber dem Vorjahr entsprach einer Erhöhung um 8,51 %. Zu dieser Erhöhung wirkte wesentlich auch die Steigerung der kilometrischen Lokomotivleistungen mit, welche verursachte, dass sich die Ausgaben für Feuerung von 50 000 000 *M* auf 55 500 000 *M* erhöhten. Die gegenwärtig eingetretene Steigerung der Kohlenpreise war im Berichtsjahre nur in ihren ersten Anfängen bemerkbar, so dass ihr eine nachtheilige Einwirkung nur in ganz geringfügigem Maassstabe — vielleicht in Höhe von 550 000 *M* — zugeschrieben werden kann. Neben Steinkohlen und Steinkohlenbriketts gelangten auch Koks — jedoch nur in einer Menge von rund 100 000 t — zur Verwendung. Sie wurden stets nur da gebraucht, wo auf Verhinderung der Rauchentwickelung und Verminderung der Feuersgefahr im Interesse der Anwohner ganz besonderer Werth gelegt werden musste, also namentlich auf der Berliner Stadt- und Ringbahn, der Breslauer und Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, der Altonaer Hafenbahn sowie auf einigen Nebenbahnen.

Das Schienengestänge der durchgehenden Gleise bestand im Berichtsjahre aus Stahlschienen auf 40 743 (39 230) km, aus Eisenschienen auf 1 915 (2 216) km. Die betreffende Verhältnisszahl änderte sich hiernach zu Gunsten der Stahlschienen von 94,6 : 5,4 auf 95,5 : 4,5, also fast um ein volles Prozent. Die Ausgaben für Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen haben namentlich dadurch eine starke Beeinflussung erfahren, dass eine durchgängige Erhöhung des mittleren Lohnsatzes für die Bahnunterhaltungsarbeiter stattfand. Trotzdem aber sind diese Ausgaben um rund 660 000 *M* oder um 0,5 % hinter der im Etat enthaltenen Anschlagssumme zurückgeblieben, weil eine geringere Menge von neuen Oberbaumaterialien an Dritte abgegeben worden ist, als etatsmässig veranschlagt war.

Zu der Erhöhung der dauernden und regelmässigen Ausgaben hat auch eine Steigerung der den Gemeinden zu zahlenden Realsteuern um rund 10 % beigetragen, indem diese Ausgabeposition einen Aufwand von 1 028 000 (935 000) *M* oder eine Mehrausgabe von 93 000 *M* erforderte. Diese wurde im wesentlichen auch dadurch herbeigeführt, dass sich der Nutzertrag der Liegenschaften in der Stadt Berlin und die Zahl der dort vorhandenen kommunalsteuerpflichtigen Gebäude entsprechend gemehrt hatte.

In sehr thatkräftiger Weise machte sich auch die Wohlfahrtspflege für die Beamten und Arbeiter der Verwaltung nach verschiedenen Richtungen geltend. Um den zu freier ärztlicher Behandlung berechtigten 112 000 Beamten und ihren Angehörigen in Krankheiten Hilfe zu leisten, waren 1 997 Bahnärzte mit einem Gesammtbezuge von 800 000 *M* angestellt. Ausserdem aber wurden neuerdings auch Bahnaugenärzte angenommen, die als Spezialisten für die Vornahme der schwierigeren Augenuntersuchungen zu sorgen haben und auch von den mittleren und unteren Beamten des äusseren Dienstes für ihre Person — nicht auch für ihre Angehörigen — unentgeltlich zu Rathe gezogen werden können. — Auf die Herstellung neuer Badeanstalten und die Verbesserung der bestehenden nimmt die Verwaltung in ausgiebiger Weise Bedacht, und es kommt diese Fürsorge namentlich dem Werkstättenpersonal sowie den Lokomotivführern, Heizern, Zugführern und Schaffnern zu gute.

Denjenigen Arbeitern, die 25, 35 und 50 Jahre ununterbrochen im Dienste der Eisenbahnverwaltung gestanden haben, können die Direktionen und die Vorstände der Inspektionen ausserordentliche Belohnungen in Höhe von 30, 60 und 100 *M* bewilligen. Von den im Berichtsjahre auf diese Weise ausgezeichneten 3 231 Arbeitern hatten 2 756 eine 25 jährige, 457 eine 30 jährige und 18 eine 50 jährige Dienstzeit hinter sich.

Ueber die Arbeiter-Pensionskassen, die Arbeiter-Krankenkasse und die Unfallversicherung haben wir bereits in Nr. 12 dieser Zeitung in einem besonderen Aufsatze ausführlich berichtet, und können wir daher hier auf dessen Inhalt Bezug nehmen. Ausserdem aber wird der Lage derjenigen Bediensteten, die genöthigt sind, die Dienst- und Arbeitspausen ausserhalb ihrer Familie zuzubringen, eine von Jahr zu Jahr wirksamere Fürsorge zugewandt.

Der am 1. Januar 1890 ins Leben gerufene „Brandversicherungs-Verein preussischer Staatseisenbahnbeamten" hatte am Schlusse des Berichtsjahres — also nach zehnjährigem Bestehen — eine Mitgliederzahl von 96 200, darunter 55 000 Beamte der unteren Stufe und Hilfsbeamte. Der Jahresbeitrag bezifferte sich auf rund 227 400 *M.*, die gezahlten Brandentschädigungen stellten sich auf 106 500 *M.* Der Verein wird aus Staatsmitteln nicht unterstützt; da er sich aber als eine durchaus nützliche Wohlfahrtseinrichtung namentlich für die unteren Bediensteten bewährt hat, so ist ihm vom Minister die Vergünstigung bewilligt worden, dass die an ihn zu zahlenden Mitgliederbeiträge durch die Eisenbahnkassen bei Zahlung der Dienstbezüge der Beamten gekürzt und einbehalten werden und dass der Vereins-Schriftwechsel mittelst der Eisenbahnzüge kostenlos befördert wird. — In der zehnten ordentlichen Generalversammlung dieses Vereins ist dessen Ausdehnung auf sämmtliche ständige Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung beschlossen worden.

Eine eigenartige Stellung nimmt im preussischen Staatseisenbahnbesitz die ganz auf oldenburgischem Gebiete liegende und ringsum nur an oldenburgische Staatsbahnlinien angeschlossene 52 km lange Eisenbahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven ein. Ihr Betrieb ist seit ihrer Eröffnung im Jahre 1867 durch einen unkündbaren Staatsvertrag an Oldenburg übertragen gegen einen an Preussen zu zahlenden Antheil von der Roheinnahme, der mit der Steigerung der letzteren ebenfalls eine prozentuale Steigerung erfährt. Diese eigenartige Berechnungsweise hat nun das für Preussen erfreuliche Ergebniss gehabt, dass sich das von letzterem aufgewendete Anlagekapital von rund 7 500 000 *M.* im Berichtsjahre mit 6,90 (6,57) % verzinst hat.

Die Betriebsverhältnisse der Main-Neckarbahn, welche bekanntlich gemeinsamer Besitz der Staaten Preussen, Baden und Hessen ist, sind am Schlusse des Berichts behandelt und haben sich gestaltet, wie folgt: Auf der im ganzen 96 km langen Bahn hat sich der Personenverkehr auf 5 909 000 (5 283 000) Personen oder um 626 000 Personen, gleich rund 12 %, gehoben. Dagegen ist der Güterverkehr auf 1 362 000 (1 880 000) t, also um 518 000 t, gleich 27,5 %, zurückgegangen.

Der Rückgang ist hervorgerufen durch die Aenderung der Verkehrsleitung zwischen den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen und den süddeutschen Eisenbahnen, die nach der Verstaatlichung der hessischen Ludwigseisenbahn und besonders nach durchgreifender Verbesserung der direkten Verbindung zwischen Frankfurt a/M. und Mannheim auf dieser Linie erfolgte.

Die Gesammteinnahmen dieser Bahn, welche im Jahre 1898 sich auf rund 9 800 000 *M.* gestellt hatten, gingen auf 8 600 000 *M.* oder um 1 200 000 *M.* gleich 12 % zurück; gleichzeitig aber stellte sich ein Rückgang in den Gesammtausgaben von 6 600 000 *M.* auf 6 530 000 *M.* oder um 70 000 *M.* gleich rund 1 % ein. Hiernach erhöhte sich das Verhältniss der Ausgaben zur Gesammteinnahme auf 75,5 (67) %, und der zur Vertheilung an die drei Eigenthumsstaaten gelangte Ueberschuss betrug 2 100 000 (3 200 000) *M.* Derselbe ermässigte sich also um rund 1 100 000 *M.* oder um 34,5 %, und dementsprechend ging auch die Verzinsung des preussischen Antheiles am Anlagekapital von 12 % im Vorjahre auf 7,5 % zurück.

Hagena.

Die Staatsbahnen des Grossherzogthums Finnland.

(Schluss aus Nr. 15.)

VII. Neuer Abschnitt in der Entwickelung des Bahnnetzes.

Zehn Jahre waren verflossen, seit der Reichstag von 1867 inmitten der Schrecknisse der furchtbarsten wirthschaftlichen Krise, die Finnland je durchzumachen hatte, die ernste Frage des Baues der Petersburger Strecke berathen hatte. Beim Zusammentritt des Reichstages von 1877 hatte das Land auf allen Gebieten der wirthschaftlichen Entwickelung riesige Fortschritte gemacht, und Handel, Industrie (Holzpapierfabrikation) und Landwirthschaft fanden sich in voller Blüthe, dank dem bedeutenden Einflusse der Eisenbahnen auf das wirthschaftliche Leben der von ihnen berührten Landesstrecken. Die Zukunft erschien bei den blühenden Staatsfinanzen im rosigsten Lichte, und der Reichstag übertrug nun das Studium aller auf den Eisenbahnbau bezüglichen Fragen einem besonderen Eisenbahnausschuss. Allein die im Jahre 1877 begonnenen Berathungen des Reichstages über die Eisenbahnfrage konnten nicht zu Ende geführt werden und mussten bis zum Jahre 1878 verschoben bleiben. Auf den Bericht eines weiteren Sonderausschusses wurde 1878 beschlossen, auch in Zukunft die Vollspur (1,524 m) mit leichtem Oberbau beizubehalten, die höchste Zuggeschwindigkeit auf 27 km in der Stunde festzusetzen, überall die grösste Sparsamkeit walten zu lassen und die Anzahl der Wagenklassen auf zwei zu beschränken. Auch sollte im folgenden Jahre mit dem Bau der Strecke Tammerfors-Nikolaïstad begonnen werden, den man mit 16 800 000 *M.* zu vollenden gedachte. Sodann wurde die Regierung ersucht, einen weiteren Sonderausschuss mit dem Studium des Entwurfes eines allgemeinen Landeseisenbahnnetzes zu betrauen, bei dem die wirthschaftlichen Verhältnisse und die Bedürfnisse der einzelnen Gebiete besonders zu berücksichtigen seien. So zeitigten also die Jahre 1877 und 1878 einen neuen Abschnitt in der Entwickelung der finnländischen Eisenbahnen, und zwar nicht allein bezüglich des Netzausbaues, sondern auch hinsichtlich der Verwaltung, da man die letztere in die Hände einer besonderen Direktion legte, die am 1. Oktober 1877 ihre Thätigkeit begann. Im Juni 1879 wurde vom Reichstage ein neuer Sonderausschuss (Direktion der öffentlichen Arbeiten) ernannt, dem die Aufgabe zufiel, den Bau der vierten grossen Landesbahn, nämlich der 306 km langen Bahn in Ostbotten, ins Werk zu setzen. Wie sich in der Folge zeigte, hat das neue Bausystem die Probe in so glänzender Weise bestanden, dass alle berechtigten Erwartungen weit übertroffen wurden.

VIII. Ausdehnung des Bahnnetzes nach Norden.

Auf das reiche Jahr 1877 folgte in den Jahren 1878 und 1879 eine heftige Krise, unter der die Bruttoeinnahmen der Bahnen stark zurückgingen. Die Folgen dieser schwachen Einnahmen wurden jedoch wesentlich durch die übertriebene Sparsamkeit in der Verwaltung und bei Neubeschaffungen und dem Unterhalt der Betriebsmittel abgeschwächt, so dass bei einem Reingewinn von 2 080 000 *M.* das aufgewendete Kapital sich immerhin mit 3,2—3,3 % verzinste. In Anbetracht dieses Ergebnisses entstand ein wahres Wettrennen um Eisenbahnen in den mit solchen bisher nicht bedachten Landestheilen, bei dem es sich schliesslich darum handelte, ob Westfinnland oder Ostbotten den Sieg davon tragen würde. Der Reichstag entschied sich für letzteres und beschloss den Bau der Uleåborger Linie, der dann auch im Sommer 1884 begonnen werden konnte. Im übrigen gewährte der Reichstag folgende Beihilfen zum Bau von Privatbahnen: 1 200 000 *M.* für eine Anschlussbahn von Björneborg an das Staatsbahnnetz; 480 000 *M.* für eine Bahn nach der Hafenstadt Kotka; 360 000 *M.* für eine Bahn nach Villmanstrand. Am 23. September 1883 wurde die Wasabahn (Tam-

merfors-Nikolaïstad) eröffnet und die Gesammtlänge des finnländischen Netzes betrug jetzt 1 162 km; das Anlagekapital belief sich auf 77 600 000 *M*, d. i. 67 200 *M* für 1 km.

IX. Die Savolakbahn (Kotka-Kouvola-Kuopio).

Die Entscheidung der Frage, welche von den in Aussicht genommenen Strecken zu bauen sei, bot dem Reichstag von 1885 nicht so grosse Schwierigkeiten, wie seinem Vorgänger von 1882, und man entschied sich daher rasch für die Savolak-Linie; auch beschloss man, die neue Villmanstrandbahn an das Staatsbahnnetz anzuschliessen, und es wurde ferner eine Beihilfe von 240 000 *M* zum Bau einer Bahn bewilligt, welche die Hafenstadt Jakobstad am bottnischen Meerbusen mit dem Staatsbahnnetz verbinden sollte.

In den folgenden Jahren schritt der Ausbau des Netzes rasch vorwärts. Die Bahn nach Uleåborg konnte schon Ende Oktober 1886 eröffnet werden; sie erstreckte sich bis zum 65. Breitengrade und war somit die am weitesten nach Norden reichende Linie der Welt. Da der Ausbau des Netzes jetzt in regelmässigem Fortschreiten begriffen war, unterstellte man denselben einer Direktion der Strassen- und Kanalbauten. Die Kosten der Uleåborgbahn beliefen sich auf 15 500 000 *M*, d. i. 44 800 *M* für ein Kilometer (gegenüber 38 400 *M* bei der Wasabahn); diese Steigerung der Kosten ist zum Theil auf die höheren Materialpreise, zum Theil auf das Vorkommen grösserer Kunstbauten (z. B. eine 100 m lange Brücke über den Ulea) zurückzuführen. Der Betrieb dieser so sehr nördlich in einer schwach bevölkerten Gegend gelegenen Bahn brachte lange Zeit nur Verluste; wenngleich diese sehr empfindlich waren, so trug die neue Bahn doch zur Vermehrung der Einnahmen der zwischen ihr und dem Rest des Bahnnetzes liegenden Wasabahn bei.

X. Die Bahn in Carelien und nach Björneborg.

Mit der fortschreitenden Entwickelung der Industrie machte sich das Bedürfniss geltend, gleichzeitig mehrere Linien in den einzelnen Landestheilen zu erbauen. Das Guvernement Åbo, d. h. der reichste und bestkultivirteste Theil des Landes, gehörte zu den acht Guvernements, die im Verhältniss zur Bevölkerungszahl die wenigsten Bahnen besassen (in Åbo kamen z. B. nur 2,1 km auf je 10 000 Einwohner). Nach heftigen parlamentarischen Kämpfen zwischen den beiden politischen Parteien des Landes einigte man sich dahin, die Bahn Helsingfors-Åbo (Carelien) zu bauen; auch wurden eine Beihilfe von 1 280 000 *M* zum Bau der Strecke Björneborg-Tammerfors sowie die Kosten des Bahnbaues Kotka-Kouvola (Theil der Savolakbahn) bewilligt. Die Fortsetzung der letzteren Linie (Kouvola-Kuopio, 283 km) wurde am 1. Oktober 1889 eröffnet und im darauf folgenden Jahre auch Kotka-Kouvola dem Betriebe übergeben. Die Savolakbahn hatte 13 600 000 *M* Kosten verursacht, so dass ein Kilometer auf 47 200 *M* zu stehen kam.

XI. Noch einmal die Frage der Schmalspur.

Die im Jahre 1891 am politischen Horizont aufsteigenden Wolken, die die Selbständigkeit des Landes bedrohten, die Inanspruchnahme der Mittel des Landes durch die im Bau befindlichen Bahnen und der Mangel an technischem Personal waren dem weiteren Ausbau des Netzes nicht günstig. Der Reichstag gewährte eine Beihilfe von 1 440 000 *M* für den von der Stadt Helsingfors auszuführenden Bau einer 6 km langen Stadtbahn, die den bestehenden Bahnhof und den Hafen unter Umgehung der Stadt verbinden sollte. Der Ertrag des hauptstädtischen Güterverkehrs hob sich nach Vollendung der Bahn von durchschnittlich 328 800 *M* in den Jahren 1885—1890 auf 946 400 *M* in den Jahren 1896—1898.

Gelegentlich der Berathungen über einen der russischen Regierung vorzulegenden Antrag auf Verbindung der Stadt Jyväskylä mit der Wasabahn wurde die Frage der billigsten Bauart von neuem aufgeworfen. Wenngleich das vom Reichstag im Jahre 1877 angenommene Bausystem die kühnsten Hoffnungen übertroffen hatte (das Kilometer Bahnlänge der Wasabahn hatte nur noch 38 400 *M* gegen 73 600 *M* auf der Åboer Linie gekostet), so waren doch die Kosten beim Bau und Betrieb der übrigen Linien trotz dem Festhalten an diesem System, trotz aller Ersparnisse und der geringen Fahrgeschwindigkeit, bedeutend gestiegen. Zwar erkannte man, dass diese Preissteigerung grösstentheils auf die ungünstigen topographischen Verhältnisse und die auf den neuen Strecken erforderlich gewordenen Kunstbauten zurückzuführen seien, allein die stetig zunehmende Steigerung der Anlagekosten war doch eine nicht wegzuleugnende Thatsache, die dem schnellen Ausbau des Netzes ein jähes Ende bereiten musste. Die Freunde des Schmalspursystems schlugen deshalb vor, nicht nur die Strecke nach Jyväskylä, sondern alle Binnenstrecken schmalspurig zu bauen und so ein besonderes inneres Netz zu bilden, das von den Vollbahnen unabhängig sein, aber mit ihnen verbunden werden sollte. Der Reichstag ersuchte infolge dessen die Regierung, einen Sonderausschuss mit der Aufgabe zu betrauen, die verschiedenen Bausysteme zu studiren und dem Reichstag das zweckmässigste derselben für die späteren Bahnbauten zu empfehlen, auch einen Bericht über die zur Förderung des Baues von Privatbahnen zu treffenden Maassnahmen zu erstatten. Schliesslich schlug der Reichstag der Regierung vor, der Stadt Raumo oder einer Gesellschaft eine Beihilfe von $^2/_5$ der Baukosten einer Bahn von Raumo nach einer geeigneten Station der Strecke nach Björneborg (48 km), höchstens aber 800 000 *M*, zu gewähren und ihm eine Vorlage, betreffend den Bau einer Bahn Uleåborg-Torneå, zugehen zu lassen.

XII. Die Åboer Küstenstrecke. Die Jyväskylälinie. Vergrösserung der Fahrgeschwindigkeit. Der Zonentarif.

Im Jahre 1894 war der grösste Theil der Bahn in Carelien dem Verkehr übergeben worden, und die im Bau befindlichen übrigen Bahnen gingen ihrer Vollendung entgegen. Man konnte also nach neuen Unternehmen ausschauen. Doch war die Finanzlage nicht derart, dass man hätte jährlich mehr als 2 000 000 *M* auf neue Bahnbauten verwenden können. Die somit für die nächste Finanzperiode zur Verfügung stehenden 6 000 000 *M* sollten für den Bau der Nebenbahnen Wasa-Jyväskylä und Savolaklinie-Keitelesee verwendet werden. Das Verbindungsstück beider Bahnen (80 km) sollte später gebaut werden.

Dem Reichstag ging ferner der Bericht des im vorigen Abschnitt (XI) erwähnten Ausschusses zu. Da der Reichstag in erster Linie reine Lokalbahnen als demnächst zu bauen bezeichnet hatte, so hatte sich der Ausschuss, mit Ausnahme seines Vorsitzenden, der für Vollspurbahnen stimmte, für Bahnen mit 1 m Spurweite ausgesprochen; auch die Direktion der öffentlichen Arbeiten hatte sich diesem Beschlusse angeschlossen, trotzdem der Kostenpreis bei Vollspurbahnen sich nur um 8 $\frac{0}{0}$ höher als bei Schmalspurbahnen stellte. Mit Rücksicht auf letztere Thatsache entschied sich die Regierung für die Vollspur (1,524 m).

Nach harten Kämpfen beschloss der Reichstag sodann den Bau einer normalspurigen Bahn von Åbo bis zum Kreuzungspunkt der Hangöbahn und der Bahn Wasa-Jyväskylä unter Bewilligung von 2 880 000 *M* für erstere und 4 800 000 *M* für letztere Strecke.

Unter den Fragen, welche die Einführung von Reformen im Betriebe betrafen, befand sich auch die Frage des Zonentarifs. Der mit ihrer Erörterung betraute Ausschuss vermied es, sich bestimmt über die Zweckmässigkeit dieser Maassregel auszusprechen, er empfahl vielmehr, die Frage zunächst eingehend durch eine schon bestehende Tarifkommission prüfen zu lassen. Letztere sprach sich gegen den Zonentarif aus, sie schlug andererseits aber eine erhebliche Herabsetzung der bestehenden Tarife vor.

Eine fernere wichtige Frage, die den Reichstag von 1894 beschäftigte, war die Frage der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Züge. Die wegen des leichten Oberbaues zulässige höchste Geschwindigkeit war 1877 auf nur 27 km in der Stunde festgesetzt worden, was besonders auf den Verkehr der Wasabahn ungünstig einwirkte, weil die Reisenden von Helsingfors aus den Endpunkt der Bahn nicht ohne Uebernachtung erreichen konnten. Der mit der Berathung dieser Frage befasste Reichstag hob den Beschluss von 1877 auf und bat den Kaiser, einen Ausschuss mit der Untersuchung zu beauftragen, ob die Geschwindigkeit erhöht werden könne, ohne dass ein Umbau der Gleise erforderlich würde. Die Regierung hatte nun freie Hand und infolge des Reichstagsbeschlusses wurde wenigstens die Fahrgeschwindigkeit auf der Wasabahn so erhöht, dass die (wenn auch sehr früh abfahrenden und erst sehr spät ankommenden) Reisenden wenigstens nicht mehr unterwegs zu übernachten brauchten.

XIII. Verlängerung der Savolakbahn und der Åboer Küstenbahn. Die Torneåer Linie.

Es bedurfte gar harter Kämpfe, ehe der Reichstag von 1897 sich über den weiteren Ausbau des Bahnnetzes einigen konnte, und er gelangte nur auf dem Wege des Vergleichs zu folgenden Beschlüssen: Es wurden bewilligt für den Bau Kuopio-Idensalmi 3 200 000 ℳ, für Helsingfors-Karis (Fortsetzung von Åbo-Karis) 1 600 000 ℳ, für Uleåborg-Torneå (schwedische Grenze) 3 600 000 ℳ, für eine Bahn von Björneborg nach dem Hafen Mäntyluoto 960 000 ℳ und 1 600 000 ℳ als Beihilfe für verschiedene Privatbahnunternehmungen.

Der Ausbau der Bahn nach Uleåborg (65. Breitengrad) hatte den Wunsch wachgerufen, einen Anschluss an das schwedische Bahnnetz zu schaffen. Während der Jahre 1891—1895 hatte Schweden 656 km neue Bahnen gebaut und Ende 1895 reichte das schwedische Netz in Boden schon bis zur Höhe von Uleåborg; seither hat es den Polarkreis überschritten und ist bis Gellivara gelangt. Von finnländischer Seite geschah dagegen nicht besonders viel, um den Anschluss an Schweden zu erreichen, einmal weil man befürchtete, dass ein derartiges Unternehmen kein günstiges Erträgniss bringen würde, und dann, weil jede Möglichkeit fehlte, die mit russischer Spur (1,524 m) gebauten finnländischen Bahnen jemals direkt an die schwedischen Bahnen (1,435 m Spur) anzuschliessen, so dass also von direktem Wagendurchgang keine Rede sein konnte. Da aber im Laufe der Jahre Schweden immer näher auf die Grenze zu kam wuchs die Anzahl der Förderer des Anschlusses in Finnland, und heute ist die Anschlussbahn nach Torneå (schwedische Grenze) im Bau, so dass in wenigen Jahren beide Landesnetze sich begegnen werden.

Die in den Jahren 1897—1900 ausgeführten Bahnen umfassen eine Gesammtlänge von 318 km. Obgleich eine derartige Entwickelung das Bahnnetz bedeutend vergrösserte, so steht doch fest, dass sich eine Abnahme der bisherigen Energie erkennen lässt. Als hauptsächlichste Ursache dieses Nachlassens ist wohl die ausserordentliche Entwickelung des Verkehres auf den bestehenden Linien anzusehen. Diese Entwickelung macht eine grosse Anzahl Ergänzungsarbeiten, Erneuerung und Vermehrung des rollenden Materials, des Personals usw. nöthig, die so ungeheuere Summen verschlingen dürfte, dass man kaum in der Lage sein wird, in nächster Zukunft der kilometrischen Entwickelung des Bahnnetzes die erforderliche und erwünschte Aufmerksamkeit zu widmen.

Ueber den Betrieb der finnländischen Staatsbahnen werden wir in einem zweiten Aufsatz berichten. —ch.

Arbeitsausschüsse (comités de travail) und Schiedsgerichte (conseils de prud'hommes) bei den französischen Staatsbahnen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat einen Erlass unterzeichnet, der die Schaffung von Arbeitsausschüssen — ähnlich denjenigen in der Industrie — auf dem französischen Staatsbahnnetz zum Gegenstand hat. In einem an den Direktor dieses Netzes gerichteten Schreiben hat der Minister sich über den Sinn dieser Einrichtung eingehend geäussert. Künftig sollen die Angestellten der Staatsbahnen Vertreter wählen, welche in besonderen Ausschüssen mit ihren Vorgesetzten zusammenkommen, um über die Ausführung der die Arbeit angehenden Gesetze und Verordnungen zu wachen. Der Minister verhehlt sich die Einwände, die gegen den Plan zu machen seien, nicht. Die Industrie der Eisenbahnen zeige besondere Bedingungen, welche sich nicht den für die anderen Industrien getroffenen Bestimmungen unterwerfen liessen. Die Regelmässigkeit des kaufmännischen Betriebes und die Sicherheit der Reisenden erfordere von den Angestellten — vom obersten bis zum untersten — eine strenge Zucht, welche noch besser als der Zusammenhalt der Gleise die Einheit des Dienstes sichere. Die Disziplin müsse nicht nur eine Regel, sondern auch eine Gewohnheit sein, die der Gesammtheit einen derartigen Zusammenhalt gebe, dass jeder seinen anstrengenden Dienst ohne Störung und ohne Reibungen leisten könne. Diese Bedenken hätten den Minister von einer an sich nützlichen Einrichtung nicht abhalten können; er sei überdies sicher, dass der Geist der Disziplin dadurch keine Abschwächung erfahren werde; „der Geist der Disziplin könne sich nur noch vermehren und vertiefen, wenn die Angestellten — ohne mit der Führung des Betriebes befasst zu werden — einen näheren Einblick in alle seine Schwierigkeiten und mehr Bewusstsein ihrer Rechte gewinnen würden." Die Arbeitsausschüsse könnten ihre normale Entwickelung erst durch die Praxis erhalten. Es sei also natürlich, dass der Minister die erste Anwendung dem oberen Personal seiner Verwaltung, für das er eintrete, anvertraue. Das Staatsbahnnetz sei übrigens für diesen nothwendigen Versuch vollständig vorbereitet; es herrsche unter dem Personal Zucht und Hingebung sowie gegenseitiges Vertrauen. Solcher Ausschüsse sollen drei errichtet werden, in Tours, Nantes und Saintes, einer für jeden Betriebsbezirk des Netzes. Sie haben die Aufgabe, über die Ausführung der Gesetze, Verwaltungsbestimmungen, ministeriellen Verfügungen und Bestimmungen betreffs der Arbeits- und Ruhestunden der Lokomotivführer und Heizer, des Zugpersonals, der Bediensteten an Bahnhöfen, Stationen und Haltestellen, der Arbeiter auf der Strecke und in den Werkstätten zu wachen. Jeder Eisenbahn-Arbeitsausschuss ist wie folgt zusammengesetzt: der Hauptingeniör des Dienstes der Generalinspektion als Vorsitzender, die Arbeitsaufseher (controleurs) des Netzes, der Hauptinspektor des Betriebes der Staatsbahnen, der Ingeniör der Strecke und der Bauten, der Leiter des Fahrdienstes, der Ingeniör der Werkstätten, der Magazinverwalter des Dienstes der allgemeinen Anschaffungen, der Abtheilungsleiter des Personals der Direktion, ein Angestellter der Züge des Bezirks, ein Bahnhofsangestellter des Bezirks, ferner je ein Angestellter oder Arbeiter des Streckendienstes und der Bauten des Bezirks, der Magazine, der Werkstätten sowie des Dienstes der allgemeinen Anschaffungen. Die Vertreter der Angestellten und Arbeiter werden auf 3 Jahre durch die Angestellten und Arbeiter derjenigen Gattungen gewählt, welcher sie in dem betreffenden Bezirk angehören. Ausschussmitglieder, welche aus irgend einem Grunde aufhören, dem Staatsbahnnetze anzugehören, scheiden von selbst aus dem Ausschusse aus. Wählbar und Wähler sind alle Angestellten und Arbeiter der aufgezählten Gattungen, welche mindestens 6 Monate im Dienste sind. Dieselben Vertreter der Angestellten und Arbeiter sind für den nächsten dreijährigen Zeitraum nicht wieder wählbar. Jeder Ausschuss tritt auf Berufung seines Vorsitzenden mindestens einmal im Halbjahre zusammen, vorbehaltlich anderer ministerieller Entscheidung. Der Vorsitzende hat dem Minister und dem Staatsbahndirektor innerhalb dreier Tage Abschrift der Verhandlungsniederschrift einzureichen.

Zugleich ist die Ausdehnung der Schiedsgerichte auf die französischen Eisenbahnen im Werke. Es ist von Interesse, aus der betreffenden Verhandlung der Abgeordnetenkammer kurz das Bemerkenswerthe vorzuführen. Ein Antrag Groussier schlug vor, auch die Arbeiter und Angestellten der industriellen Werke des Staates, der öffentlichen Betriebe usw. den Schiedsrichtern zu unterstellen (ouvriers et employés). Nur die eigentlichen Beamten (fonctionnaires) sollen ausgeschlossen sein. Bisher hat sich der Senat wiederholt der Einbeziehung der employés widersetzt. Ein Abgeordneter äusserte Bedenken wegen der Kriegsarsenale, Marinebetriebe usw. Der Berichterstatter betonte, die Kommission beabsichtige nicht, die Jurisdiktion der Schiedsrichter auf die Staatsangestellten auszudehnen. Sie erachte, dass, wenn es sich darum handle, eine Bresche in die Vorrechte der Verwaltung zu legen, es dem Minister allein zustehe zu antworten und die Rechte des Staates festzulegen. Darauf erklärte der Minister für Handel und Industrie, Millerand: Die Frage sei vom Oberarbeitsrath (conseil supérieur du travail) erörtert worden, welcher den Direktor der Staatsbahnen, einen Vertreter der Staatsfabriken und Vertreter der Arbeiter hörte. Es sei festgestellt worden, dass die Arbeiter der industriellen Unternehmungen des Staates bisher jeder Rechtsbeihilfe bei Gelegenheit des Arbeitsvertrages beraubt seien. Die Arbeiter, um die es sich handle, hätten aber nicht weniger Recht, sich Gerechtigkeit zu verschaffen. Im Interesse der Leitung der Fabriken und Eisenbahnen des Staates selbst müssten die Schiedsgerichte für deren Arbeiter zuständig erklärt werden. Diese Erwägungen seien vom Oberarbeitsrath angenommen worden und hätten den Antrag Groussier veranlasst, welchem sich die Regierung anschliesse. Aus der Kammer machte sich erhebliche Gegnerschaft geltend; es wurde auf die Unklarheit hingewiesen, wer „Beamter“ und wer blos „fonctionnaire“ sei. Diese Gattungen sollen laut Erklärung des Ministers Millerand später bestimmt abgegrenzt werden. Schliesslich wurde der betreffende Artikel mit 323 gegen 227 Stimmen angenommen. Die Schiedsgerichte setzen sich zusammen aus einer gleichen Zahl von Vertretern der Arbeitgeber und der Arbeiter, mit — je nachdem — einem Arbeitgeber- oder einem Arbeitervertreter als Vorsitzenden. Auch die Wählbarkeit der Frauen wurde beschlossen.

Man wird anderwärts diese stark sozialistischen Versuche bei den französischen Staatsbahnen mit gebührender Aufmerksamkeit würdigen, ohne vorerst Lust zu haben, sie nachzumachen. Augenblicklich haben gerade die deutschen Sozialdemokraten in der Reichstagskommission für die Seemannsordnung beantragt, das volle Koalitionsrecht auch den Seeleuten zu gewähren. Man darf sicher sein, dass im allgemeinen Interesse einem solchen höchst bedenklichen Ansinnen nicht stattgegeben wird. Der „Figaro“ sagt zu dem Beschluss der französischen Kammer und des Ministeriums bitter: „Die Arbeiter der Arsenale werden das Recht haben, den Staat in der Person von ? . . . vor die Schiedsrichter zu führen.“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** In der am 14. d. Mts. in Berlin abgehaltenen 73. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende Beschlüsse gefasst worden:

Angenommen wurden die Anträge auf:

1. Ergänzung des § 6 (7) der Geschäftsordnung für die ständige Tarifkommission; 2. Aufnahme eines Verzeichnisses der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter in den deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I; 3. Zulassung des Artikels „Seifensiederfluss“ zur Beförderung in Kesselwagen; 4. Aenderung der Position „Wolle und Wollabfälle“ des Verzeichnisses der sperrigen Stückgüter; 5. Aufnahme von Fischfutter (zerkleinerten Seefischen) in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 6. Ergänzung der Position „Gerbstoffe“ des Spezialtarifs III durch Aufnahme des Artikels „Mangroverinde“; 7. Aenderung der Position „Holzwaaren“ der Spezialtarife I und II; 8. Tarifirung von alten abgenutzten Asbestwaaren und Abfällen davon nach Spezialtarif III; 9. Aufnahme der Bestimmungen der Verkehrsordnung über die Beförderung von Expressgut in den deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I.

Abgelehnt wurden die Anträge auf:

1. Aenderung der Vorschriften für die Berechnung des Frachtzuschlages für Angabe des Interesses an der Lieferung; 2. Aenderung der Frachtberechnung für Flüssigkeiten in Kesselwagen; 3. Aufnahme von gehobeltem sowie roh gesägtem Stabholz in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 4. Versetzung von Stein- und Kernobst, unverpackt oder nur lose in Stroh, Heu u. dergl. verpackt, in den Spezialtarif I und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 5. Tarifirung von hölzernen Stuhlsitzen nach der allgemeinen Wagenladungsklasse; 6. Zurechnung von Rückständen der Stärkefabrikation zu den Reisabfällen des Spezialtarifs III; 7. Aenderung der Desinfektionsgebühren bei Geflügelsendungen.

Diese Beschlüsse bedürfen zu ihrer Durchführung die Genehmigung der zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen zugelassenen Verwaltungen.

An besondere Unterausschüsse zur Vorberathung überwiesen bezw. vertagt wurden die Anträge auf Aenderung der Positionen „Eisen und Stahl“, „Grubenholz“ und „Seifensiederfluss“.

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat Januar d. J. stellen sich auf 99 375 000 *M.* und übertreffen die vorjährige Zahl um 117 000 *M.* Der Personenverkehr brachte 22 080 000 (+ 89 000) *M.*, der Güterverkehr 70 391 000 (+ 1 044 000) *M.* und aus sonstigen Quellen flossen 6 904 000 (— 1 016 000) *M.* Die Gesammteinnahme seit dem 1. April v. J. stellt sich auf 1 176 359 000 *M.* und ist um 61 449 000 *M.* höher als im Vorjahre. Der Personenverkehr ergab ein Mehr von 24 218 000 *M.*, der Güterverkehr ein solches von 41 103 000 *M.*, aus sonstigen Quellen flossen 3 872 000 *M.* weniger als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Januar 1901 ergibt für 70 Bahnen, die schon im Januar 1900 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 772,47 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	M.	*M.*	*M.*	*M.*	%
für alle Bahnen im Januar 1901					
aus dem Personenverkehre	29 168 835	+ 54 878	681	— 8	— 1,16
aus dem Güterverkehre . .	87 797 625	+ 577 815	2 011	— 17	— 0,84
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1900 bis Ende Januar 1901					
aus dem Personenverkehre	379 206 656	+ 28 156 122	10 431	+ 606	+ 6,17
aus dem Güterverkehre . .	854 630 195	+ 44 271 120	23 080	+ 808	+ 3,63
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Januar 1901					
aus dem Personenverkehre	4 280 380	— 102 150	682	— 25	— 3,54
aus dem Güterverkehre . .	10 365 656	— 352 345	1 625	— 76	— 4,47

Eröffnet wurden: am 3. Januar Strecke Worms-Lampertheim 12,60 km (Eisenbahndirektionsbezirk Mainz) und am 29. Januar Verbindungsstrecke zwischen Rangirbahnhof Rummelsburg und Kaulsdorf 7,82 km (Eisenbahndirektionsbezirk Berlin).

— **Die Berathung des preussischen Eisenbahnetats** in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses wurde zu Ende geführt. Minister v. Thielen gab Aufschluss über die beim Bahnhofsumbau von Dortmund geplanten Verbesserungen und erachtete es sowohl im Interesse der Stadt Dortmund wie der Eisenbahnverwaltung, dass an der weiteren Durchführung des von Seiten der Bahnverwaltung ausgearbeiteten Projekts festgehalten würde. Die Beschlussfassung wurde ausgesetzt. Hierauf wurden von den einmaligen Ausgaben der in den Eisenbahndirektionsbezirk Essen entfallende Rest, sodann die Forderungen für die Eisenbahndirektionen Frankfurt a. M., Halle a. S., Hannover, Kattowitz und Königsberg bewilligt. Aus dem Schoosse der Kommission wurde bemängelt, dass zum Umbau des Bahnhofs in Insterburg keine Mittel eingestellt seien. Es liegt auch eine dahinzielende Petition zahlreicher Insterburger Bürger vor. Minister v. Thielen erklärte, dass auch er den Umbau für nöthig erachte, ein Projekt ausarbeiten lasse und die Mittel voraussicht-

lich im nächsten Etat gefordert werden würden. Unbeanstandet blieben die Forderungen bei den Eisenbahndirektionen Magdeburg, Mainz und Münster i. W. Im Bezirk der Eisenbahndirektion Posen wurden die als erste Rate geforderten 150 000 ℳ zur Erweiterung des Bahnhofs Lissa in Posen abgesetzt, damit ein anderes Projekt, welches die Bedürfnisse der Stadt besser berücksichtige, ausgearbeitet werden könne. Auf Anregung eines Kommissionsmitgliedes sagte die Eisenbahnverwaltung eine Besserung der Bahnhofsverhältnisse in Kolberg zu. Der Rest der einmaligen Ausgaben wurde bewilligt und damit ist der Eisenbahnetat durchberathen.

— **Prüfung der Beschaffenheit des Cements.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat eine neue Anweisung für die Prüfung von Cement erlassen. Nach dieser soll fernerhin die Prüfung des zur Verwendung kommenden Cements vorgenommen werden. Zu diesem Zwecke hat jede königliche Eisenbahndirektion eine Prüfungsstelle im technischen Büro einzurichten. Die Prüfungen erfordern keine besondere Sachkenntniss, sondern lediglich Uebung in der Handhabung des Verfahrens, so dass jeder Techniker die Fertigkeit, zuverlässige Prüfungen vorzunehmen, nach kurzer Anleitung ohne Schwierigkeit lernen wird. Wenn nur dafür Sorge getragen wird, dass die erste Anlernung in dem Laboratorium einer Cementfabrik oder bei einer sonstigen sich mit Cementprüfungen beschäftigenden Stelle erfolgt und dann stets einige auf dem Büro beschäftigte Techniker durch zeitweise Betheiligung an den Prüfungen weiter angelernt werden, so wird die Zuverlässigkeit der Prüfungsergebnisse auf die Dauer gewahrt werden können; immerhin empfiehlt es sich aber, in dem Personal der Prüfungsstelle unnöthigen Wechsel zu vermeiden.

Die Prüfungsstellen sind mit den im Anhang der Anweisung aufgeführten Geräthen, deren gesammte Beschaffungskosten sich etwa auf 600 ℳ belaufen, auszurüsten; die Beschaffung dieser Geräthe hat thunlichst in der Ausführungsart zu erfolgen, die bei der königlichen Prüfungsstation in Charlottenburg in Gebrauch ist.

Von der Beschaffung eines Hammerapparats zu maschinenmässiger Herstellung der Probekörper ist vorläufig abgesehen, da erfahrungsgemäss Handarbeit bei genauer Einhaltung der dafür gegebenen Bestimmungen ebenso zuverlässige Ergebnisse liefert.

Auf die von einigen Direktionen in den Lieferungsbedingungen des Cements bisher ausbedungene Vorhaltung von Prüfungsgeräthen, insbesondere des Brühling-Michaelis'schen Zugapparats, seitens der liefernden Cementfabriken ist fernerhin zu verzichten; bei neuen Bedingungen sind derartige Bestimmungen zu unterlassen.

In streitigen Fällen ist nach wie vor das Urtheil der königlichen mechanisch-technischen Versuchsanstalt (Abtheilung für Baumaterialprüfung) in Charlottenburg anzurufen, wie es im übrigen auch den königlichen Eisenbahndirektionen überlassen bleibt, zeitweise, insbesondere bei grösseren Cementlieferungen für wichtigere Bauwerke durch die genannte Versuchsanstalt die Ergebnisse der eigenen Versuchsstelle durch Stichproben nachprüfen zu lassen.

— **Eisenbahnunfall in Güsten.** Amtlicher Meldung zufolge ist am 19. d. Mts., Vormittags 8¾ Uhr, der Personenzug 674 von Ilberstedt bei dichtem Nebel auf den in Bahnhof Güsten einfahrenden Güterzug 4654 aufgefahren. Vier Reisende sind leicht, der Schlussbremser des Güterzuges ist etwas schwerer verletzt. Der Materialschaden ist unerheblich.

— **Tagesschnellzüge zwischen Berlin und Köln.** Einem Schreiben des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die westdeutsche Verkehrskommission des Verbandes reisender Kaufleute Deutschlands vom 17. d. Mts. zufolge sollen vom 1. Mai d. J. ab die Tagesschnellzüge mit III. Wagenklasse zwischen Berlin und Köln über Hannover Nr. 14 und Nr. 13 wie im Vorjahr wieder täglich während der Sommerfahrplanperiode verkehren.

— **Die Fortführung der Berliner elektrischen Stadtbahn (Untergrundbahn)** in das Herz der Stadt ist nunmehr endlich gesichert. Mit dieser Angelegenheit beschäftigten sich, wie wir den „Berl. N. Nachr." entnehmen, die Vertreter der Verkehrspolizei und des Magistrats in einer Ende voriger Woche stattgehabten Konferenz. In derselben wurde seitens der Magistratsvertreter die Erklärung abgegeben, dass die Bedenken, welche die Stadtgemeinde wegen der von ihr selbst geplanten Unterpflasterbahnlinien gegen eine Verlängerung der elektrischen Stadtbahn über den Potsdamer Platz hinaus gehabt habe, jetzt beseitigt seien und dass die Stadtgemeinde daher gegen die sofortige Inangriffnahme der von der Firma Siemens & Halske geplanten Weiterführung der elektrischen Stadtbahn keinerlei Widerspruch mehr erheben werde. Es wurde dabei städtischerseits aber ausbedungen, dass die Firma Siemens & Halske überall dort, wo ihre Bahnlinien sich mit denen der Stadtgemeinde kreuzen werden, Vorkehrungen treffe, welche den späteren Bau der städtischen Unterpflasterbahnen ermöglichen. Am Potsdamer Platz sind derartige Vorkehrungen durch anderweite Linienführung und tiefere Gründung des Tunnels bekanntlich schon getroffen worden. Von hier würde die Zweiglinie der elektrischen Stadtbahn durch die Voss- und Mohrenstrasse, über den Hausvoigteiplatz und Spittelmarkt vorläufig bis zum Alexanderplatz geführt werden und zwar überall als Unterpflasterbahn; von dem Plane, die Bahn innerhalb des Häuserblockes zwischen Hausvoigteiplatz und Spittelmarkt empor- und als Hochbahn am linken Spreeufer bis zur Köpenicker Brücke fortzuführen, ist einstweilen Abstand genommen worden, dahingegen war man sich darüber klar, dass die elektrische Stadtbahn sich nicht am Alexanderplatz werde todt laufen können, sondern ihre spätere Fortsetzung nach dem Norden oder Osten der Stadt im Auge behalten werden müsse.

Was den Plan eines städtischen Unterpflasterbahnnetzes anbelangt, so hält der Magistrat an der projektirten Ringbahnlinie, welche die grossen Fernbahnhöfe unter einander verbinden soll, nach wie vor fest, ausserdem wird eine Durchquerung der Stadt vom Norden nach dem Süden durch eine Unterpflasterbahn für nothwendig erachtet. Dieser Plan liegt freilich noch in weiter Ferne, indess glaubte man, sich die Möglichkeit einer späteren Bauausführung sichern zu müssen. Daher soll die Firma Siemens & Halske eben dort, wo sich ihre Linien mit denen der Stadt kreuzen werden, geeignete Vorkehrungen treffen. Dies würde auf der Strecke der städtischen Nord-Südlinie in der Mohrenstrasse oder am Wilhelmsplatz geschehen müssen. Es steht nämlich noch nicht fest, ob die städtische Nord-Südbahn unter der Friedrich- oder unter der Wilhelmstrasse liegen wird; in der Friedrichstrasse würden jedenfalls erhebliche Bedenken verkehrs- und baupolizeilicher Natur geltend gemacht werden können; immerhin müsste die Stadt die Forderung stellen, dass eine spätere Unterführung ihres Tunnels unter demjenigen der Firma Siemens & Halske bequem und sicher möglich bleibt. Dass die zunächst in Angriff zu nehmende Mohrenstrassen-Linie von den Aufsichtsbehörden genehmigt werden wird, unterliegt keinem Zweifel.

Soweit unsere Quelle. Durch die anfangs erwähnte Genehmigung ist nun endlich eine der dringendsten Verkehrsfragen Berlins befriedigend gelöst und die Entlastung der Leipzigerstrasse durch eine ihr parallel laufende Unterpflasterbahn sicher gestellt. Wir sind überzeugt, dass nunmehr die Ausführung des Unternehmens bald folgen wird. Dafür bürgt schon der Name der unternehmenden Weltfirma.

— **Unterstützung des Kleinbahnbaus durch die Provinz Schlesien.** Der Provinzialverband von Schlesien will, wie die „Schles. Ztg." hört, die geltenden Bestimmungen über die Unterstützung des Baues von Kleinbahnen durch die Provinz nicht unwesentlich abändern. Die Provinz unterstützt sogenannte nebenbahnähnliche Kleinbahnen (also nicht die eigentlichen Strassenbahnen) entweder durch Bauhilfsgelder als verlorenen Zuschuss oder durch Darlehne zu erleichterten Zinsbedingungen. Von der Gewährung von Bauhilfsgeldern soll künftig Abstand genommen werden. Sie betragen 2 500—3 000 ℳ für das Kilometer, sind also zu gering, um als eine wirkliche Hilfe empfunden zu werden. Die Darlehnsgewährung unter billigen Bedingungen soll beibehalten werden, weil sie einen sehr erheblichen Einfluss auf die Entschliessungen der Kommunalverbände bezüglich der Frage ausübt, ob und welchen Aktienbetrag der zu gründenden Kleinbahn er übernehmen will. Die Darlehne werden in 3-, 3,5- oder 4 prozentigen Provinzialhilfskassen-Obligationen gegeben, gegen 3,25, 3,75 oder 4,25 % Zinsen und mit einer mindestens 1 % des Darlehnskapitals betragenden Tilgung. Zu der dem Darlehnsnehmer obliegenden Zinsenleistung schiesst der Provinzialverband aus eigenen Mitteln für die Dauer der Tilgungszeit 1,75 % des ursprünglichen Darlehnskapitals jährlich zu, jedoch unter der Bedingung, dass, wenn die Kleinbahn Reinerträge abwirft, die dem Darlehnsnehmer auf das Darlehnskapital zufallenden Erträge zwischen Provinz und Darlehnsnehmer gleichmässig getheilt und zur Herabminderung der in dem betreffenden Etatsjahre gezahlten Zinsenzuschüsse der Provinz verwendet werden. Steigt der Reinertrag der Bahn über 3,5 %, so ist der Ueberschuss zur stärkeren Tilgung des Darlehns zu verwenden. Die Bemessung der Darlehne soll künftig nicht mehr nach dem jetzt geltenden Höchstsatze von 10 000 ℳ, sondern nach einem solchen von 20 000 ℳ für das Kilometer bemessen und hierbei eine Abstufung der Darlehne zugelassen werden. Die Baukosten der Kleinbahnen einschliesslich der Betriebsmittel sind zur Zeit auf 60 000—100 000 ℳ für das Kilometer zu veranschlagen, im Mittel auf 80 000 ℳ. Wird die Betheiligung der Provinz auf 25 % festgesetzt, so entspricht dies den thatsächlichen Verhältnissen, da immer vier an der Finanzirung betheiligte Gruppen zu unterscheiden sind: Staat, Provinz, engere Interessenten und Unternehmer.

Neu einführen will man ferner die Betheiligung der Provinz mit Aktien an den Kleinbahnunternehmungen und zwar in mässiger Höhe. Es sollen hierdurch der Provinz keine höheren Lasten aufgebürdet werden, als durch die Gewährung von Darlehnen in der bisherigen Höhe. Diese Lasten betrugen bisher ungefähr die Hälfte der auf das Darlehn entfallenden Gesammtzinsen. Für die Provinz ist es daher ungefähr dasselbe, ob sie für ein Darlehn von 2 000 *M.* 1,75 % Zinsenzuschuss übernimmt oder 1 000 *M.* Aktienkapital zeichnet. Der Provinz soll also die Befugniss ertheilt werden, wahlweise an Stelle der Darlehnsgewährung ein Aktienkapital in der halben Höhe des sonst zulässigen Darlehns zu zeichnen, auch in den Fällen, wo der Staat sich nicht gleicherweise an der Unterstützung der Kleinbahn betheiligt. Der Provinzialausschuss befürwortet dies, um die Provinz in die Lage zu versetzen, auch an voraussichtlich rentablen und daher vom Staate nicht unterstützten Kleinbahnen mit Gewinnaussicht theilnehmen zu können. Die Provinz soll, wenn sie Aktien übernimmt, sich insbesondere einen Einfluss auf Bau, Betrieb und Verwaltung der Bahn sichern. Erfolgt der Baubeginn nicht innerhalb zweier Jahre nach Bewilligung der provinziellen Unterstützung, so kann die Bewilligung zurückgezogen werden.

— **Ludwigseisenbahn (Nürnberg - Fürth).** Die am 14. Februar d. J. stattgefundene Generalversammlung genehmigte den Vorschlag des Aufsichtsrathes, darunter die Einlösung der fälligen Dividendenscheine mit 20 *M.* für die Aktie von 100 fl.

Aus der vorgelegten Bilanz ist zu entnehmen, dass die Gesellschaft der königlichen Hauptbank 257 491 *M.* schuldet. Die Mehrung der Betriebsmittel und Erweiterung der Betriebsanlagen aus Betriebsüberschüssen beträgt seit Eröffnung der Bahn 1 005 794 *M.* Bei einem Aktienkapital von 303 428 *M.* beläuft sich der gesetzliche Reservefonds auf 31 000 *M.*, der Pensions- und Unterstützungsfonds auf 188 562 *M.* Aus dem Direktorium hatten satzungsmässig die Herren Emil Landmann und Justizrath Gunzenhäuser (beide in Fürth) auszuscheiden. Letzterer hatte gebeten, von seiner Wiederwahl Abstand zu nehmen. Der Vorsitzende gab der Versammlung von diesem Wunsche Kenntniss, indem er der Thätigkeit des Herrn Gunzenhäuser, der 25 Jahre der Verwaltung der Gesellschaft angehörte, in ehrendster Weise gedachte. Die Versammlung gab durch Zurufe ihr Einverständniss mit dem Redner zu erkennen. Justizrath Gunzenhäuser dankte für die Ehrung und bemerkte, die Aufgaben, die in nächster Zeit der Erledigung harrten, bedürften jüngerer Kräfte. Herr Landmann wurde wieder und Kaufmann Fr. Ed. Voit in Fürth neu in das Direktorium gewählt.

— **Ueber die Nothwendigkeit von Schutzmaassregeln im Berliner Strassenbahnbetrieb** hat sich der Minister des Innern Freiherr v. Rheinbaben vor einigen Tagen im Abgeordnetenhause ausgesprochen. „Die Zahl der Unfälle auf den elektrischen Bahnen hat," so sagte er, „im ganzen nicht zugenommen, wohl aber die dadurch herbeigeführten Verletzungen. Die Hoffnung, dass das Publikum sich allmählich an den elektrischen Betrieb gewöhnen wird, kann natürlich die Verwaltung nicht abhalten, fortdauernd alles zu thun, was geeignet ist, diese schweren Gefahren zu beseitigen. Die Leitung der Bahn ist unausgesetzt mit der Prüfung neuer Schutzvorrichtungen beschäftigt; die Fahrer werden besonders gründlich für ihren Dienst unterwiesen. Der Strassenbahndirektion ist aufgegeben worden, zwischen dem Aufsteigegriff und den Rädern eine Schutzvorrichtung anzubringen; ein völlig einwandfreies System ist aber hierfür ebensowenig wie für eine praktische Fangvorrichtung aufgefunden worden. . . Mit Polizeiverordnungen allein ist natürlich eine genaue Regelung der Fahrgeschwindigkeit nicht zu erreichen. Die Grosse Berliner Strassenbahngesellschaft ist veranlasst worden, ein Ausschreiben behufs Erlangung eines gut arbeitenden Kontrolapparates für die Geschwindigkeit zu erlassen. Neben diesen technischen Maassregeln werden polizeiliche Anordnungen erwogen, welche das Publikum vom Auf- und Abspringen in voller Fahrt abhalten, das Bremsen der Last- und Privatfuhrwerke vorschreiben sollen. Die Leipzigerstrasse muss entlastet werden; auch in dieser Beziehung werden wir uns mit aller Kraft bemühen, damit die Uebelstände der Uebergangszeit möglichst bald überwunden werden."

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ist den nachgenannten Eisenbahndirektionsmitgliedern, und zwar den Regierungsräthen Nottebohm in Halle a/S., Wichgraf in Berlin, Trierenberg in Magdeburg und Dr. Roesler in Berlin der Charakter als Geheimer Regierungsrath; den Eisenbahndirektoren Reck in Halle a/S., Rustemeyer in Berlin, Reichmann in Elberfeld, Farwick in Mainz, Garbe in Berlin, Meyer in Elberfeld, Meyer in Cassel, Bork in Berlin, Kohn in Essen a/R., Esser in Köln, Schmitz in Essen a/R., Klopsch in Halle a/S., Lüken in Stettin, Goepel in Hannover, Fein in Köln, Bindemann in Breslau und Nöh in Altona sowie den Regierungs- und Bauräthen Kistenmacher in Danzig, Goos in Cassel, Rosskothen in Altona, Grapow in Berlin, Clausnitzer in Elberfeld, Bischof in Halle a/S., Richard in Magdeburg, Thelen in Hannover, Schwedler in Magdeburg, Wiegand in Stettin, Treibich in Posen, Alken in Hannover, Rebentisch in Hannover, Schlemm in Bromberg und Daub in Frankfurt a/M. der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Der Baurath Weber, Vorstand der Werkstätteninspektion Chemnitz, ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Der Voranschlag des Eisenbahnministeriums für das Jahr 1901.** Das Erforderniss stellt sich auf 246 541 050 Kr., die Bedeckung auf 280 476 440 Kr. Das Erforderniss ist um 18 141 590 Kr., die Bedeckung nur um 7 947 940 Kr. höher veranschlagt als für das Jahr 1900. Zum grossen Theile ist das Mehrerforderniss eine Folge der Auflassung des besonderen Investitionsbudgets und Uebertragung der einschlägigen Ausgabeposten (Investitionen für den Staatsbahnbetrieb 6 498 200 Kr., Staatseisenbahnbau 2 800 750 Kr., technische Vorarbeiten für neue Linien 680 000 Kr. und Betheiligung an der Kapitalbeschaffung für Privatbahnen 610 000 Kr.) in den allgemeinen Etat. Beim Staatseisenbahnbetrieb, für welchen ein Erforderniss von 198 466 920 Kr. eingestellt ist, ergibt sich gegen das Vorjahr eine Steigerung der Ausgaben um 9 288 660 Kr., und zwar theils infolge der Erhöhung der Bezüge der Bediensteten und der Kosten der sozialpolitischen Einrichtungen, theils infolge der grösseren sachlichen Ausgaben. Bei dem Brennmaterialaufwand für die Lokomotiven allein beläuft sich das Mehrerforderniss auf 4 033 380 Kr. Was die höhere Bedeckung betrifft, so ergibt sich dieselbe fast ausschliesslich aus den Mehreinnahmen des Staatsbahnbetriebes, die mit 6 670 410 Kr. angenommen sind, und aus dem höheren Antheil am Reingewinn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Bei den Transporteinnahmen sind 245 393 400 Kr., d. s. um 5 900 800 Kr. mehr als im Vorjahre, eingestellt. Werden die Einnahmen auf Rechnung des Zuwachses neuer Linien ausgeschieden, so erübrigt gegenüber dem Voranschlag für das Jahr 1900 eine Erhöhung der Transporteinnahmen um 4 256 000 Kr. Von dieser Mehreinnahme entfällt der grösste Theil (3 551 900 Kr.) auf den Personenverkehr.

Was den konzessionsmässigen Antheil des Staates am Reinertrag der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betrifft, so wird derselbe mit 2 500 000 Kr., somit um 900 000 Kr. höher als im Vorjahre, veranschlagt. Dabei werden die Betriebseinnahmen des Jahres 1900, welches der Berechnung zu Grunde liegt, mit 86 300 000 (gegenüber dem Vorjahre + 6 180 000) Kr., die Betriebsausgaben mit 52 900 000 Kr., der Prioritätendienst mit 13 500 000 Kr. angenommen, so dass ein Ueberschuss von 19 100 000 Kr. verbleibt, welcher den den Aktionären vorweg gebührenden Betrag von 200 Kr. für die Aktie um rund 5 000 000 Kronen übersteigt. Für den Staat verbleibt die Hälfte mit 2 500 000 Kr.

Der Antheil des Staates am Reingewinn der Aussig-Teplitzer Bahn wird mit 860 000 Kr., das ist um 240 000 Kr. ungünstiger als im Budget des Vorjahres, veranschlagt.

Das Anlagekapital der im Staatsbetriebe stehenden Bahnen mit Ausschluss der für fremde Rechnung betriebenen Lokalbahnen und der Wiener Stadtbahn beträgt derzeit 2 581 451 237 Kr. Der Betriebsüberschuss der Staatsbahnen wird für das laufende Jahr mit 62 323 420 Kr. angenommen, wonach sich das Anlagekapital mit 2,41 % verzinst. Bringt man von dem Anlagekapital jene Beträge in Abzug, welche bis Ende des Jahres 1900 durch Verloosungen und Konvertirungen in Abfall gekommen sind, so stellt sich das Anlagekapital auf 2 506 125 388 Kr. und die Verzinsung aus dem Ueberschusse auf 2,49 %.

Das Gesammterforderniss für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals beträgt 117 329 182 Kr. und der für das Jahr 1900 vom Staate aufzuwendende Zuschuss 54 383 701 Kr. Der Zinsenberechnung für das Anlagekapital wurde im vorliegenden Budget ein 4,25 prozentiger Zinsfuss zu Grunde gelegt. Dieser wurde auch, abweichend von dem Vorgang im Voranschlag des Jahres 1900, für den nachträglichen Investitionsaufwand angenommen, statt wie früher 3,8 %, da in den letzten Jahren die Geldbeschaffung im Wege von Rentenbegebung nicht möglich war und in anderer Weise erfolgen musste, die eine höhere Verzinsung bedingte.

— **Die Eisenbahn-Investitionsvorlage.** In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 12. d. Mts. hat der Eisenbahnminister die schon in der vorigen Tagung eingebrachte Regierungsvorlage, betreffend die Herstellung mehrerer

Eisenbahnen auf Staatskosten sowie die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogramms der Staatseisenbahnverwaltung (vgl. S. 257 Jahrg. 1900 d. Ztg.) neuerdings unterbreitet. In der nunmehrigen Vorlage musste eine Verschiebung der Bautermine erfolgen, so wie auch das Bau- und Investitionsprogramm, welches sich in der ursprünglichen Vorlage auf die Zeit bis Ende 1904 erstreckte, nunmehr bis Ende 1905 reicht. Hierdurch ergeben sich auch Veränderungen in den Kostenansätzen. Die Regierung hebt in der Begründung der Gesetzvorlage mit Nachdruck hervor, dass sie die Zeit seit Einbringung der ersten Vorlage nicht nutzlos habe verstreichen lassen, vielmehr nach Kräften bestrebt gewesen sei, in der abgelaufenen Frist die vorbereitenden Studien und Erhebungen fortzuführen und, soweit die verfügbaren Mittel reichten, auch die Verfassung der Einzelprojekte sowie die Anfahrung eines Versuchsstollens bei dem grossen Tunnel der Wocheiner Linie in Angriff zu nehmen, von dem auf beiden Seiten bereits 250 m vorgetrieben worden sind.

Das Bau- und Investitionsprogramm vertheilt sich auf die Jahre 1901 bis 1905 in runden Ziffern wie folgt:

	1901	1902	1903	1904	1905	zusammen
	Millionen Kronen					
Staatsbahnbau:						
Tauernbahn	0,8	2,40	5,5	5,8	5,0	19,50
Klagenfurt-Triest . . .	3,7	8,90	17,4	37,3	36,3	103,60
Lemberg-Sambor . . .	4,0	8,00	11,0	9,0	2,0	34,00
Pyhrnbahn	0,5	2,30	4,0	4,0	1,1	11,80
Rakonitz-Laun	1,0	6,00	2,0	—	—	9,00
Hartberg-Friedberg . . .	1,0	2,00	1,0	—	—	4,00
Spalato-Arzano	1,7	3,00	2,0	3,0	2,0	11,70
Gravosa-Cattaro	0,4	0,60	—	—	—	1,00
Freudenthal-Mohrau . .	—	0,07	—	—	—	0,07
im Bau begriffene Staatsbahnen	2,1	0,54	—	—	—	2,64
Staatsbahnbau	15,2	33,80	42,9	59,1	46,3	197,50
Kapitalbeschaffung für Privatbahnen u. Asch-Rossbach	6,3	1,80	1,8	1,8	1,8	13,50
Staatsbahnbetrieb:						
zweite Gleise	7,4	11,40	11,4	11,4	11,4	53,30
Sicherungsanlagen . . .	5,9	2,50	2,5	2,5	2,5	16,20
Stationserweiterungen .	18,8	19,50	19,5	19,5	19,5	97,00
Unterbauergänzung . .	—	2,60	2,6	2,6	2,6	10,50
Oberbauergänzung . . .	—	2,40	2,4	2,4	2,4	9,60
Hochbauergänzung . . .	—	3,90	2,0	2,0	2,0	12,20
elektrische Anlagen . .	—	0,50	0,5	0,5	0,5	2,00
Maschinen u. Werkzeuge	0,8	0,90	1,5	1,5	1,5	6,40
Fahrparkvermehrung . .	20,3	14,70	14,7	14,7	—	64,50
Staatsbahnbetrieb	57,4	56,90	57,4	57,4	42,7	272,00
Gesammtsumme .	78,8	92,60	102,2	118,4	90,0	483,00

Das Gesammterforderniss stellt sich auf 483 000 000 Kr. gegen 429 000 000 Kr. in der früheren Vorlage. Diese Erhöhung setzt sich aus folgenden Posten zusammen: 1. Erhöhung des Erfordernisses für den Bau der neuen Eisenbahnlinien von 188 000 000 Kr. im ursprünglichen Entwurfe auf 197 500 000 Kr., also um 9 500 000 Kr.; 2. Erhöhung der Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen und der Erwerbung der Linie Asch-Rossbach von 7 200 000 auf 13 400 000 Kr., also um 6 200 000 Kr.; 3. Erhöhung des Erfordernisses für die Investitionen der Staatsbahnen von 233 700 000 auf 272 000 000 Kr., also um 38 300 000 Kr.

Die Steigerung des Erfordernisses für die neu zu errichtenden Eisenbahnverbindungen ist mithin eine verhältnissmässig geringe, da sie sich nur auf 9 500 000 Kr. stellt. Der Unterschied in den diesbezüglichen Ziffern des ursprünglichen und des heutigen Entwurfes erklärt sich hauptsächlich dadurch, dass der Kostenvoranschlag für die Tauernbahn bis zum Jahre 1905 um 6 100 000 Kr. gestiegen ist. Die Kosten der Linie Schwarzach-Gastein der Tauernbahn sind unverändert mit 14 000 000 Kr., jene der Linie Gastein-Möllbrücken dagegen mit 7 500 000 Kr. gegen 1 400 000 Kr. im früheren Entwurfe angenommen. Ferner werden die Baukosten der Linien Lemberg-Sambor-ungarische Grenze um 1 700 000 Kr., Rakonitz-Laun um 1 000 000 Kr., Spalato-Conzano um 840 000 Kr., Gravosa-Bocche di Cattaro um fast 2 000 000 Kr. höher angesetzt. Die Steigerung der Summe für die Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung für den Bau von Privatbahnen um 6 200 000 Kr. erklärt sich vorwiegend daraus, dass auch jene Beträge für Lokalbahnen in Berücksichtigung gezogen werden mussten, die in den Budgets der Jahre 1897 bis einschliesslich 1900 aufgenommen waren, jedoch nach Ablauf der vorgesehenen Verwendungsdauer verfallen sind. Am bedeutendsten ist, wie aus den früher erwähnten Ziffern hervorgeht, die Steigerung des Erfordernisses für die Investitionen der Staatsbahnen, die sich auf rund 38 000 000 Kr. stellt. Es wurde nämlich erhöht: das Erforderniss für den Bau II., III. und IV. Gleise von 46 000 000 auf 53 300 000 Kr. Ferner werden die Vorkehrungen für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien, für Sicherung des Zugverkehres, Industriegleise usw. mit 16 200 000 (früher blos 10 300 000) Kr. veranlagt. Für Stationserweiterungen sind 97 000 000 (+ 20 000 000) Kr. vorgesehen. Für Ergänzungsanlagen am Unterbau (Versicherungen des Bahnkörpers, Bau neuer Brücken usw.) sind gleichwie in der früheren Vorlage 10 530 000 Kr., für jene am Oberbau (Einlegen von Flussstahlschienen, von Weichen auf eisernen Unterlagen, getränkter oder harter Schwellen, Verstärkung des Oberbaues) unverändert 9 630 000 Kr. eingestellt.

Die Kosten der Ergänzungen der Hochbauten sind um 4 000 000 Kr. höher eingestellt. Für die Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der Staatsbahnen bis Ende 1904 werden 64 400 000 Kr., das ist um 2 000 000 Kr. mehr, angefordert. Hierfür sollen angeschafft werden: 332 Lokomotiven mit einem Aufwande von 25 900 000 Kr., 558 Personenwagen mit einem Kostenaufwande von 8 300 000 Kr., 6 200 Güterwagen mit einem Aufwande von 25 600 000 Kr. Schliesslich sollen für Ergänzungen und die bessere Ausgestaltung des Fahrparkes noch 4 600 000 Kr. verwendet werden.

Zu dem Gesammtkostenaufwand von 483 000 000 Kr., welchen die Durchführung des ganzen Bau- und Investitionsprogramms erfordert, kommt noch ein Betrag von 80 000 000 Kr. zur Rückzahlung der vorschussweise aus den allgemeinen Kassenbeständen bestrittenen Investitionserfordernisse des Eisenbahnministeriums. Die Deckung des Gesammterfordernisses von 563 000 000 Kr. soll durch Ausgabe von 3,5 prozentiger Investitionsrente oder 4 prozentiger Kronenrente erfolgen.

— **Ausfuhrtarife.** Das Eisenbahnministerium hat an die Privatbahnverwaltungen einen Erlass gerichtet, welcher die von einem Ausschusse des Staatseisenbahnraths in Angelegenheit der Ausfuhrtarife gefassten Beschlüsse zum Gegenstande hat. Der Erlass weist darauf hin, dass diese Beschlüsse, von der Tarifirung der Erzeugnisse der Landwirthschaft und der landwirthschaftlichen Industrien abgesehen, welche erst in der nächsten Tagung des Staatseisenbahnrathes zur Berathung gestellt werden soll, sich mit sämmtlichen für die Ausfuhr aus Oesterreich in Betracht kommenden Artikeln beschäftigen und eine Reihe von Vorschlägen enthalten, welche allgemeine Fragen der Ausfuhrförderung auf dem Gebiete des Tarifwesens und insbesondere auch im Verkehre mit den Seehäfen berühren. Die Wünsche des Staatseisenbahnrathes richteten sich nach ihrer Fassung in erster Linie an die Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen, und das Eisenbahnministerium führe gegenwärtig die noch erforderlichen Prüfungen und Erhebungen für den Bereich der Staatseisenbahnverwaltung behufs Stellungnahme zu diesen Beschlüssen durch. In weiterer Folge werde in diesen Anträgen aber an die Regierung auch das Verlangen gestellt, dahin zu wirken, dass ähnliche Tarifmaassnahmen zu Gunsten der österreichischen Ausfuhr auch seitens der österreichischen Privatbahnen getroffen werden, und behalte sich das Eisenbahnministerium sonach vor, allmählich, nach Maassgabe des Fortschreitens der Arbeiten bei den österreichischen Staatsbahnen, an die Privatbahnverwaltungen mit den entsprechenden Vorschlägen für die einzelnen Artikel oder Artikelgruppen heranzutreten. Das Eisenbahnministerium setze indessen die Privatbahnverwaltungen hiervon schon im gegenwärtigen Zeitpunkte in Kenntniss, um denselben zu ermöglichen, ohne Verzug an die Prüfung der sie berührenden Fragen auch vom Standpunkte ihres Verkehres zu schreiten und auf diese Weise die erwünschte baldige Entscheidung über die in Frage kommenden Tarifmaassnahmen zu sichern.

— **Diebstahl von Lokomotivkohle durch einen Heizer.** Ein ganz merkwürdiger und auch in juristischer Beziehung interessanter Kohlendiebstahl beschäftigte den Strafrichter eines Wiener Bezirksgerichts. Einem Lokomotivheizer war die Frau erkrankt, wodurch er in Nothlage gerieth. In dieser Bedrängniss entwendete er von der von ihm bedienten Lokomotive ungefähr 20 kg Kohle. Er wurde von der Polizei abgefasst und in Anbetracht des Umstandes, dass der Werth des gestohlenen Gutes nur 20 kr. betrug, wegen Uebertretung des Diebstahls vor das Bezirksgericht gestellt. Bei der Verhandlung erklärte der Richter, erst über die Zuständigkeit entscheiden zu müssen, da es sich hier möglicherweise um ein Verbrechen nach § 475 des Strafgesetzes (Entwendung von zum Betriebe der Eisenbahnen nothwendigen Betriebsmitteln) handeln könne, bei welchem die Schadensziffer nicht in Betracht komme. Der Richter erklärte sich mit der Begründung zuständig, dass nach dem Geiste des Gesetzes gewiss ein solcher Diebstahl nur dann als Verbrechen anzusehen sei, wenn durch denselben eine Ge-

fahr oder eine Verzögerung des Verkehrs eintreten könne. Da die Lokomotive jedoch an diesem Tage nicht mehr verwendet wurde, konnte von keiner Gefährdung des Verkehrs gesprochen werden. Nach durchgeführter Verhandlung nahm der Richter das in diesem Falle besonders wichtige Dienstverhältniss als erschwerend an und verurtheilte den Angeklagten zu einer Woche strengen Arrests.

— **Lokalbahn Sissek-Karlstadt.** Die Interessenten der Komitate Petrinja und Ogulin (frühere Militärgrenze) haben den Beschluss gefasst, von der seit langem geplanten Eisenbahn Sissek-Karlstadt als Verbindung der Hauptlinien Budapest-Agram-Fiume und Zágráb-Sissek-Sunja-Bród die Theilstrecke Caprag-Topusko-Virginmost, welche ursprünglich als Schmalspurbahn in Aussicht genommen war, nunmehr als Vollspurbahn auszubauen. Die Gesammtkosten dieser als vollspurige Lokalbahn zu erbauenden und als solche von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden, 58 km langen Linie sind mit 5 974 000 Kr., das ist 103 000 Kr. für das Bahnkilometer, bemessen. Der Bahnkörper der vorläufig nur mit Lokalbahnoberbau (Schienengewicht 23,6 kg) auszustattenden Linie sowohl, als die durchwegs in Eisen auszuführenden Brücken sind derart herzustellen, dass bei Fortsetzung der Linie bis Károlyváros diese für den Vollbetrieb umgestaltet werden kann, worauf auch bei Anlage sämmtlicher Bahnhöfe Rücksicht zu nehmen ist.

— **Kosten der Entsendung von Beamten der ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat grundsätzlich entschieden, dass die Kosten der Entsendung von Beamten der ungarischen Staatsbahnen selbst in jenen Fällen der Direktion der ungarischen Staatsbahnen nicht zu ersetzen seien, wenn diese Beamten infolge eines Erlasses oder Ansuchens der Verwaltungsbehörden entsendet werden, wenn sie also insbesondere an Trassenrevisionen, behördlichen Begehungen, Lokomotiv- und Brückenerprobungen, technischen Kollaudirungen usw. theilnehmen. Der Handelsminister hat weiter ausgesprochen, dass die Bestimmung des in Angelegenheit der Projektirung und Erbauung von Eisenbahnen bestehenden Normativs, wonach der Konzessionswerber die Kosten der vom Minister angeordneten örtlichen Besichtigungen, behördlichen Begehungen und sonstigen Verhandlungen zu tragen habe, sich nur auf die behördlichen Vertreter beziehe, und dass die Bediensteten der Staatsbahnen nicht als solche zu betrachten seien.

Uebrige europäische Länder.

— **Norwegische Eisenbahnen.** Der vor kurzem erschienene Geschäftsbericht der norwegischen Eisenbahnen umfasst diesmal nur den Zeitraum vom 1. Juli 1899 bis 31. März 1900. Er gliedert sich der Zeiteintheilung des norwegischen Staatshaushalts an, die früher die Zeit vom 1. Juli bis 30. Juni des folgenden Jahres umfasste, vom 1. April 1900 an aber sich dem deutschen und preussischen Etatsjahr vom 1. April bis 31. März anschliesst. Sonach handelt es sich bei dem diesmaligen Betriebsbericht um einen Uebergang.

Die Länge der norwegischen Bahnen hat sich in der Berichtszeit nicht verändert, sie beträgt 1 980,9 km. Die Roheinnahmen betrugen 11 092 000 Kr. (1 Kr. = 1 ℳ. 12,5 ₰), also 7 410 Kr. auf 1 km. Der Personenverkehr trug zu den Einnahmen 47 %, der Güterverkehr 51 % bei, während auf verschiedene Einnahmen 2 % entfielen. Die Betriebsausgaben betrugen 8 425 066 Kr. oder 5 628 Kr. auf 1 km. Sonach beanspruchten die Ausgaben 76 % der Einnahmen, gegen nur 68 % im Vorjahr. Dementsprechend war die durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals geringer, sie betrug für die Berichtszeit auf das Jahr berechnet nur 2,18 % gegen 2,87 % im vorausgegangenen Jahr. Die Anzahl der Lokomotiven sämmtlicher Bahnen betrug 232.

Das fest angestellte Personal der Bahnen zählte am 31. März 1900 4 389 Köpfe, von denen bei den Staatsbahnen 3 516, bei der sogenannten Hauptbahn (Christiania-Eidsvold) 778 und bei den übrigen Privatbahnen 95 beschäftigt waren.

— **Belgische Eisenbahnen.** Im belgischen Parlament brachten die Abgg. v. Limburg-Stirum, François und Loran scharfe Klagen vor, dass die Provinz Luxemburg im Eisenbahnwesen sehr vernachlässigt werde; dort projektirte Eisenbahnen würden nicht ausgeführt, während man anderwärts Geld verschwende usw. Es sei das noch eine böse Frucht der verhängnissvollen Herrschaft des Ministers Vandenpeereboom. Der Eisenbahnminister Libaert nahm seinen Vorgänger in Schutz und erklärte, die Provinz Luxemburg könne sich nicht beklagen. — Minister Libaert hat eine bedeutende Ausdehnung des Fernsprechdienstes auf den Eisenbahnen angeordnet. Derselbe soll in weitestem Maasse stattfinden und nur Beschränkungen erleiden im Fall der Uebermittelung von besonders wichtigen Anweisungen. — Eine neue ministerielle Verfügung regelt endgültig die Urlaube und Dienstbefreiungen der Beamten und Bediensteten der belgischen Staatsbahnen. Die Erlaubniss, dem Dienst fern zu bleiben, darf ihnen nicht verweigert werden, wenn sie berufen sind, ihre Pflichten als Wähler zu erfüllen, wenn sie als Zeugen geladen sind, wenn sie einem Geschworenengericht angehören und wenn sie für den Dienst der Armee oder der Bürgergarde einberufen sind. Im Falle von Krankheit sind Zeugnisse von nicht beglaubigten Aerzten ungültig. — Auf Klagen der Veterinärinspektoren hat der Minister Libaert die Stationsleiter angewiesen, energisch für bessere Reinigung und Desinfizirung der zum Viehtransport dienenden Wagen zu sorgen.

— **Das Projekt der Erbauung einer elektrischen Schnellbahn von Brüssel nach Antwerpen** ist soeben den zuständigen Ministern von der Firma Empain vorgelegt worden. Wir vervollständigen die schon in Nr. 2 S. 23 d. Ztg. enthaltenen Angaben über dieses Projekt noch durch folgende Einzelheiten, die einem Vortrag des Herrn Empain selbst über sein Projekt entnommen sind. Es handelt sich um die jährliche Beförderung von 2 000 000 Reisender, eine Zahl, die voraussichtlich von Jahr zu Jahr wachsen wird. Die neue Bahn soll ausschliesslich dem direkten Schnellzugverkehr dienen und unabhängig von der bestehenden Linie, auf welche dann nur noch der Güter- und Vorortverkehr entfallen wird, geführt werden. Die Bahn soll, vorausgesetzt, dass der neu zu erbauende Hauptbahnhof in Brüssel an der Ecke der Strasse de la Putterie oder am Südbahnhof angelegt wird, innerhalb Brüssels parallel mit der neuen Stadtbahn bis zum Hauptbahnhof gehen. Natürlich müsste die Stadtbahn zur Aufnahme eines oder mehrerer neuen Gleise entsprechend erweitert werden, und der belgische Staat müsste auf dem Hauptbahnhof in Brüssel zu einem übereinstimmenden Betrieb seiner Züge mit denjenigen der elektrischen Bahn seine Zustimmung geben. Die neue Bahn soll es ermöglichen, die 44 km grosse Entfernung von Antwerpen nach Brüssel in durchschnittlich 30 Minuten, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von kaum 88 km in der Stunde, zurückzulegen. Das wäre denn freilich kein grosser Fortschritt, da bekanntlich vielfach bestehende Schnellzüge mit grösseren Geschwindigkeiten verkehren!

Nach Mittheilung des „Moniteur des chemins de fer" sollen täglich in der Zeit von 5 Uhr Morgens bis 1 Uhr Nachts 240 Züge in einem Zeitabstand von 5 Minuten fahren. Jeder Zug wird aus zwei geräumigen Wagen, die etwa 100 Personen fassen werden, bestehen; die Fahrpreise werden um 25 Cts. gegen die jetzigen Fahrpreise vermindert. Die neue Bahn wird imstande sein, einem sechsfach grösseren Verkehr als demjenigen des Jahres 1900 genügen zu können.

— **Das Budget der französischen Staatsbahnen und der Eisenbahnkonventionen** ist vom Senat nach nicht allzulangen Verhandlungen in einer Sitzung genehmigt worden. Senator Raynal, der Urheber der viel angefochtenen Konventionen, welche im Jahre 1883 den französischen grossen Eisenbahngesellschaften ihr Privileg bis ungefähr 1960 verlängerten, führte zu ihrem Lobe an, dass die Einnahmen von 1 049 Millionen auf 1 349 Millionen im Jahre 1899 und 1 434 Millionen Franken in 1900 (+ 85 000 000 im Ausstellungsjahr) gewachsen sind. Ebenso gut könnte man, meinen wir, auch umgekehrt aus der Einnahmensteigerung einen Grund für die Verstaatlichung herleiten, weil der Staat den grossen Gewinn sich nicht hätte entgehen lassen sollen. Jedenfalls sind z. B. bei den preussischen Staatsbahnen die Einnahmen in demselben Zeitraum noch mehr gewachsen. Senator Raynal behauptete ferner, dass die französischen Eisenbahnen, die früher mit die höchsten Tarife Europas gehabt, jetzt unter den die geringsten Tarife aufweisenden Bahnen wären. Diese Ermässigungen hätten dem Lande grosse Wohlthaten erwiesen. Dazu ist zu bemerken, dass Handel und Industrie Frankreichs noch laut über die Tarife klagen. Sehr beunruhigt war Raynal dagegen über das starke Wachsen der Ausgaben; er erklärte als richtige Parole: Sparsamkeit, nochmals Sparsamkeit und immer Sparsamkeit! — Das umgekehrte Verlangen kann man in den deutschen Parlamenten gegenüber den Staatsbahnverwaltungen nur zu viel hören.

— **Arbeitsregelung auf den französischen Eisenbahnen.** Durch Verfügungen vom 4. und 23. November 1899 hatte Minister Baudin neuerdings in liberalerem Sinne die Arbeit der Eisenbahnangestellten geregelt, auf welche sich sein Einfluss in dieser Richtung erstreckt, nämlich diejenigen des Betriebsdienstes. Durch Schreiben vom 7. Februar hat nun die Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft dem Minister mitgetheilt, dass sie, um auf die Gesichtspunkte einzugehen, welche er mehrmals bei Gelegenheit von besonderen Erinnerungen angegeben, sich entschlossen habe, diese Einrichtung auf ihr ganzes Personal in Anwendung zu bringen, dem die neuen Bestim-

mungen und die daraus sich ergebenden Verbesserungen zu gute kommen sollen.

— **Die direkte Linie Paris-Simplon.** Die geplante Linie Lons-le-Saulnier - Genf soll, wie das „Journ. des transp." mittheilt, nach Ansicht des handelsgeographischen Kongresses für den grossen internationalen Verkehr ausserordentlich günstig sein. Folgende vergleichende Zahlenangaben bekräftigen ihre Vorzüge. Die Entfernung von Paris nach Mailand beträgt über den Mont-Cenis durchschnittlich 1036 km, über den St. Gotthard 993 km, über Bellegarde, Annemasse und den Simplon 951 km, über Frasne, Lausanne und Simplon 891 km und über die geplante Linie Lons-le-Saulnier, Genf, Annemasse und Simplon nur 885 km. Die Fahrt von Paris nach Mailand, die auf der Linie über den Mont-Cenis 17 Stunden, auf derjenigen über den St. Gotthard 16 Stunden dauert, könnte auf der geplanten Linie über Genf und den Simplon in 14 Stunden zurückgelegt werden. Die neue über Saint-Claude führende Linie nach Genf würde die Verlängerung der im Bau befindlichen Linie Dijon-Lons-le-Saulnier bilden. Die grösste Höhe, in der sie den Jura überschreiten müsste, würde 559 m betragen, mit Steigungen von nicht mehr als 10 zu 1000 und mit Krümmungshalbmessern von mindestens 500 m, um den Uebergang auch der schnellsten Züge zu ermöglichen.

— **Die Berninabahn.** Wie der „Monitore delle strade ferrate" erfährt, ist eine Gruppe von Technikern sowie von schweizerischen, englischen und italienischen Kapitalisten zur Zeit mit den Vorstudien zum Bau einer elektrischen Bahn über den Berninapass, welche Tirano mit Samaden und St. Moritz verbinden soll, beschäftigt. Diese neue Bahn würde in Italien von der im Bau befindlichen Bahn Sondrio-Tirano abzweigen und in Celerina die gleichfalls im Bau befindliche Bahn St. Moritz-Thusis erreichen und somit eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung zwischen Chur und Mailand durch das Engadin herstellen.

Obwohl die neue Bahn mit beschränkter Leistungsfähigkeit gebaut werden und Meterspur erhalten soll, so hofft man doch, durch den elektrischen Betrieb so viele Züge laufen lassen zu können, dass der Verkehr auf eine grosse Höhe gebracht werden kann. Italienischerseits sieht man in dieser neuen Bahn grosse Vortheile für den Reiseverkehr nach Italien, der für das Land eine Haupteinnahmequelle bildet; andererseits hofft man durch diese neue Bahn in noch engeren Handelsverkehr mit dem Engadin, das jetzt noch einen grossen Theil seiner Waaren aus der Schweiz und aus anderen Ländern bezieht, zu treten. Mailand soll dann, nach unserer italienischen Quelle, als die nächstgelegene grosse Stadt der Hauptbezugsort für das Engadin werden.

Der Plan, eine grosse durchgehende Linie über den Berninapass durch das Engadin bis nach Bayern hinein zu bauen, soll am Widerstande Oesterreichs gescheitert sein, durch dessen Gebiet eine solche Linie gehen müsste und das eine Engadinbahn nicht wünsche. Unsere Quelle meint aber, sobald eine Bahn durch das schweizer Engadin gebaut sein wird, könne sich der Widerstand Oesterreichs auf die Dauer nicht halten und eine grosse Linie würde in Zukunft Mailand mit München verbinden!

Alles in allem wird die Berninabahn den Reiseverkehr zwischen Italien und dem Engadin, die Handelsbeziehungen zwischen der Lombardei und besonders zwischen Mailand und der östlichen Schweiz bedeutend heben, aber auch den Anfang für eine grosse Hauptverkehrslinie zwischen Genua, Mailand und München bilden. Das italienische Blatt schliesst mit der Hoffnung, dass alle maassgebenden Körperschaften den Plan einer Bahn von Tirano nach Samaden aufs wärmste fördern und unterstützen werden.

— **Italienische Mittelmeerbahn.** Der königliche Eisenbahnrath genehmigte der „B. B.-Ztg." zufolge am 18. d. Mts. die eingereichten Pläne der Mittelmeerbahn zur weiteren Beschaffung von Lokomotiven, Salon-, Personen- und Güterwagen im Betrage von 17000000 Lire, deren öffentliche Verdingung nunmehr unmittelbar bevorsteht.

— **Elektrische Bahn Rom-Neapel.** Den Ingeniören Alfons Guerra und Ludwig Ferrara ist nun, wie der „Mon. delle str. ferr." mittheilt, seitens der Regierung die Erlaubniss ertheilt worden, die Vorstudien für die elektrische Bahn Rom-Neapel zu machen. Die Linie wird von Rom aus über Marino, Albano, Genzano, Civita Lavinia nach Cisterna gehen, sich hierauf nach Terracina wenden, und dann über Monte S. Biagio, Fonti, Itri, Formia, Scavori, Minturni Garigliano, Cellole, Castel d'Annone nach Vico di Pantano, Trentola, Marcanno Quagliano hinabsteigen, sich dort theilen und in ihrer rechten Fortsetzung die Ebene von Quarto-Pozzuoli und Neapel, in ihrer linken Fortsetzung das königliche Residenzschloss Cazodimonte erreichen. Die Fahrt von Rom nach Neapel würde mit dieser direkten Bahn drei Stunden dauern.

Fremde Welttheile.

— **Deutsche Kolonien.** Ueber den Einfluss einer ostafrikanischen Eisenbahn auf die Ernährung der deutschen Kolonie äussert sich der Vertreter einer angesehenen deutschen Firma in Ostafrika im „Deutsch. Kolonialbl.". Danach sind nicht so sehr die Bedürfnisse der in Deutsch-Ostafrika wohnenden, noch wenig zahlreichen Europäer und die von ihnen gewonnenen Plantagenerzeugnisse für den Handel Ostafrikas und die Bahnanlage maassgebend, da der Plantagenbau im Verhältniss zur ganzen Kolonie räumlich nicht ausgedehnt ist und nur in der kurzen Erntezeit nennenswerthe Gütermengen der Bahn übergibt, während der Betrieb einer Bahn das ganze Jahr aufrecht erhalten werden muss; es sind vielmehr andere zur Bahnversendung geeignete Massenerzeugnisse vorhanden, welche den Bau einer Bahn rechtfertigen. Die Zahlen der Zollstatistik geben einen Anhalt dafür, auf welche Waaren eine weit ins Innere geführte deutsch-ostafrikanische Bahn rechnen kann. Zunächst sind es die Körnerfrüchte, für welche die deutsche Kolonie jetzt jährlich 1500000 Rs. (1 Rupie = 1,92 *M*) ans Ausland zahlt. In früheren Zeiten versorgte Deutsch-Ostafrika sich und einen Theil des Auslandes selbst mit Reis, doch seit der im Jahre 1894 aufgetretenen Heuschreckenplage bauen die Neger in den Küstengebieten keinen Reis mehr an, so dass die Ausfuhr an Reis ihre Bedeutung gänzlich verloren hat. Während sich im Jahre 1893 die Ausfuhr noch auf 330040 Rs. belief, sank sie im Jahre 1894 auf 55758 Rs. und betrug im Jahre 1899 nur noch 449 Rs. Im Jahre 1893 wurden für 155013 Rs., im Jahre 1894 für 467796 Rs. und im Jahre 1899 für 1336042 Rs. Reis eingeführt. Die so eingeführten Reismengen wurden fast ausschliesslich in den Küstenbezirken verbraucht; sie ins Innere zu befördern, war bei dem Missverhältniss zwischen Trägerlast und Trägerlohn unmöglich. Die Ausfuhr von Hülsenfrüchten und Getreide ist dagegen eine stetige geblieben; sie belief sich im Jahre 1899 auf 143525 Rs., die Einfuhr auf 197350 Rs. Die Gesammtausfuhr Deutsch-Ostafrikas betrug im Jahre 1899 2792305 Rs., die Einfuhr 7675451 Rs. Im Innern des Landes befinden sich weite Flächen mit Körnerfrüchten bebauten Landes und grosse Vorräthe von Brodfrüchten aller Art. Ein Transport nach der Küste ist aber unmöglich, und so konnte es im Jahre 1898 geschehen, dass an der deutschen Küste Hungersnoth und im Innern des Landes der grösste Ueberfluss herrschte und ein Austausch unmöglich war. Hier kann nur eine Eisenbahn Abhilfe schaffen, welche sicher darauf rechnen könnte, die an der Küste gebrauchten und bisher aus Indien bezogenen Reis- und Getreidemengen aus dem Innern zur Küste befördern und die dazwischen liegenden Gegenden versorgen zu können. Berechnen wir allein, was die Versorgung der Küste mit Reis der Eisenbahn einbringen würde, so zeigt sich folgendes Ergebniss: Die Herschaffungskosten eines Sackes Reis von 108 englischen Pfund betragen von Rangoon nach Sansibar 1,12 Rs., eine Summe, die sich ohne weiteres der Bahn als Fracht zuertheilen liesse. Da nun die Einfuhr an Reis im vorigen Jahr z. B. den Werth von 1336042 Rs. erreichte, was einer Einfuhr von 150000 Sack jährlich gleichkommt, so würde die Bahn, nur um den Bedarf der Küste an Reis zu decken, schon eine Einnahme von über 250000 Rs. jährlich haben. Es bedarf auch keiner Erörterung, welchen Nutzen es der Kolonie bringen würde, wenn sie jährlich nicht mehr über 2000000 *M.* für Reis ans Ausland zu zahlen brauchte, sondern ihre Nahrungsmittel selber hervorbrächte. So sehen wir, dass einer in das entfernte Innere Ostafrikas geführten Bahn sich sogleich lohnende Gütertransporte erschliessen werden.

— **Wechsel im japanischen Verkehrsministerium.** Der Verkehrsminister Hoshi Toru, der seit dem 19. Oktober 1900 mit dem Kabinet Ito sein Amt angetreten hatte, hat sich nur der kurzen Amtsdauer von zwei Monaten zu erfreuen gehabt. Er wurde von Anfang an, mit welcher Berechtigung, bleibe dahingestellt, von seinen zahlreichen politischen Feinden und von der gegnerischen Parteipresse der Betheiligung bei allerhand Unterschleifen und Bestechungsversuchen in seiner Eigenschaft als Stadtrath von Tokio bezichtigt. Nachdem die angestellten gerichtlichen Untersuchungen seine völlige Unschuld dargethan hatten, reichte er, allen unerwartet, am 21. Dezember vorigen Jahres plötzlich seine Entlassung ein, getreu dem altjapanischen Ehrenkodex, wonach ein Beamter, der in derartige öffentliche Angriffe verwickelt wird, ungeeignet erscheint, länger

den hohen Posten eines Staatsministers zu bekleiden. Seine politischen Gegner triumphirten und es wird angenommen, dass auch der jetzige Premierminister Marquis Ito ihn ohne Schmerz aus seinem Amte scheiden sah, da die gegenseitige Freundschaft nicht gross war. Hoshi hat nun die Führerschaft der liberalen Partei im Reichstage wieder übernommen; auch sein Amt als Stadtrath von Tokio bekleidet er unentwegt weiter.

Mit überraschender Schnelligkeit wurde dieses Mal sein Nachfolger im Verkehrsministerium ernannt in der Person des früheren Vizeministers im Auswärtigen Amte, Hara, der vormals als japanischer Gesandter in Korea gewesen war und sich früher auch längere Zeit in Frankreich aufgehalten hat. Er ist natürlich ein Parteifreund des Marquis Ito, gilt aber vom politischen Standpunkte aus als ein noch unbeschriebenes Blatt, was man von seinem Vorgänger Hoshi nicht gerade sagen konnte.

Allgemeines.

— **Bewegung der Waarenpreise auf dem Weltmarkt.** Von der englischen „Königlichen statistischen Gesellschaft" ist nach Meldung der „B. N. N." eine Arbeit herausgegeben worden, welche die Bewegung der Preise von 45 Waarengattungen während der letzten 20 Jahre auf dem Weltmarkt zu London behandelt. Die Durchschnittspreise für diese Waaren in dem Zeitraum von 1867 bis 1877 sind hierbei als Norm angenommen und gleich 100 gesetzt; hierauf bezügliche Verhältnisszahlen sind für die letzten 20 Jahre berechnet. Die 45 in Betracht gezogenen Artikel sind in sechs grosse Gruppen eingetheilt: pflanzliche Nahrung — animalische Nahrung — Zucker, Kaffee und Thee — Mineralien — Textilwaaren — verschiedene Waaren. Für pflanzliche Nahrung war die Verhältnisszahl im Jahre 1880: 89, 1885 aber 68 und 1890: 65; ihren tiefsten Punkt erreichte sie 1896 mit 53, und der Durchschnitt für 1899 ergab 60. Bei animalischer Nahrung berechnete sich die Verhältnisszahl für 1880 auf 101, für 1885 auf 88, für 1890 auf 82; 1896 erreichte auch diese ihren tiefsten Stand mit 73; 1899 hatte sie sich auf 79 gehoben. Zucker, Thee und Kaffee standen 1880 auf 88, 1890 auf 70, erreichten den niedrigsten Stand von 51 im Jahre 1898 und stiegen 1899 auf 53; für Kaffee und Thee wurden indessen im Jahre 1899 die niedrigsten Preise erzielt. Mineralien zeigten 1880 die Verhältnisszahl 79, 1885 nur 66, 1890 dagegen 80, fielen 1895 bis auf 62, erreichten aber 1899 den höchsten Stand in dem besprochenen Zeitraum mit 92. Bei Textilwaaren ergab sich für 1880 die Verhältnisszahl 81, für 1890: 66, für 1897 und 1898 die niedrigste Ziffer, nämlich 51, die sich 1899 wieder auf 58 erhöhte. Die unter „verschiedene Waaren" gezählten Gattungen kosteten 1880 nur 89 % des Durchschnittspreises für 1867/77, dann 1885: 76, 1890: 69, erreichten 1897 den tiefsten Punkt mit 62 und stiegen 1899 bis auf 65. — Zieht man die Hauptsumme für alle 45 Artikel der 6 Gruppen, so erhält man für den Durchschnittspreis aller Waaren im Jahre 1880 gegenüber 1867/77 eine Verhältnisszahl von 88, die sich für 1885 und für 1890 auf 72 und für 1896 am tiefsten, nämlich auf 61 erniedrigt, um 1899 wieder die Ziffer 68 zu erreichen. Dieser Haupt-Preisdurchschnitt für 1899 bleibt also um 32 % hinter demjenigen der Jahre 1867 bis 1877 zurück. Gegen den Durchschnitt für 1878 bis 1887 steht er um 14 % niedriger, erhebt sich jedoch um 3 % über den Durchschnitt der letzten 10 Jahre. Die Höhe von 1898 übertraf er um 6,25 %, den niedrigsten Stand von 1896 um 11,50 %. Die Steigerung des Preisdurchschnittes für alle Waaren im Jahre 1899 gegenüber 1896, dem Jahre mit den niedrigsten Preisen, war geringer, als man es vielleicht erwartet hatte. Der Grund für diese Erscheinung lag darin, dass die Steigerung der Preise im ganzen Jahr fast ausschliesslich bei den Rohmaterialien, besonders den Mineralien, stattfand, während sie sich auf Textilwaaren in nur geringem, auf „verschiedene Waaren" nur in verschwindendem Maasse ausdehnte. Nahrungsmittel andererseits wurden 1899 im Durchschnitt, ohne Zweifel zum Vortheil der Verbraucher, niedriger bezahlt als 1898 und stellten sich nur eben so hoch wie 1897, so dass ihre Preissteigerung im Jahre 1898 wieder ausgeglichen wurde.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der am 12. d. Mts. abgehaltenen Versammlung des Vereins führte Oberstleutnant Buchholtz den Vorsitz. Er zollte zunächst den kürzlich verstorbenen Vereinsmitgliedern Bernhard Lucae und Generalmajor z. D. Franz Taubert Worte ehrender Erinnerung. Nachdem sodann der Voranschlag über die Einnahmen und Ausgaben im Jahre 1901 genehmigt und dem Kassenführer auf Grund des Berichtes des Prüfungsausschusses Entlastung ertheilt worden, hielt Geheimer Regierungsrath Professor Dr. Reuleaux einen Vortrag über „die Stellwerkanlage des Bostoner Südbahnhofes". In diesem grössten Bahnhofe der Vereinigten Staaten laufen 8 verkehrsreiche Hauptbahnen zusammen. Ausserdem enthält er eine Station für mehrere lebhaft benutzte Stadtbahnlinien, die indessen in den Untergrund unter den 28 Kopfgleisen der Fernbahnen verlegt ist. Die Entwürfe für die gesammte Ausrüstung des Bahnhofes sind von einem Stabe von 15 hervorragenden Ingeniören in sehr kurzer Zeit Anfang 1896 ausgearbeitet worden. Es handelte sich dabei um die elektro-pneumatische Stellwerksanlage, die Ausrüstung des Krafthauses, die Aufzüge, die Heizung und Lüftung, die Eisbereitungsanlage für die Erfrischungssäle und die Wagen, die Pressluftanlage für die Ladung und Prüfung der Zugbremsen und dergleichen mehr. Der Umzug der betheiligten 9 Bahnen in den neuen Bahnhof begann im Januar 1899 und war im Oktober desselben Jahres in der Hauptsache beendet. Seitdem laufen 737 Züge täglich ein und ebenso viele aus. Das Kraftwerk ist für eine Leistung von 1 551 PS eingerichtet. Die vom Vortragenden eingehend erläuterten Stellwerksanlagen sind so eingerichtet, dass zur Umstellung der Weichen und Signale Pressluft verwendet wird, die auf die unmittelbar an den Weichen und Signalen angebrachten Bewegungsvorrichtungen wirkt, während die Ingangsetzung dieser Vorrichtungen von einer Stelle aus mittelst elektrischen Stromes erfolgt. Diese Anordnung rührt von Westinghouse, dem Leiter der Union Switch Signal Company in Pittsburg, her. An den mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag schloss sich eine Besprechung, an der die Herren Semler, Blank, Kriesche und Pfeil theilnahmen. Es wurde erörtert, in welcher Weise die Oberleitung über die Stellwerke geregelt ist; auch wurden die Fortschritte erwähnt, die inzwischen dadurch gemacht worden sind, dass die Elektrizität nicht nur zur Auslösung der Bewegungen der Weichen und Signale, sondern auch zur Durchführung dieser Bewegungen selbst verwendet wird.

Ferner machte Oberstleutnant Buchholtz interessante Mittheilungen über die Ergebnisse der vom Grafen Zeppelin mit seinem lenkbaren Luftschiff angestellten Versuche. Nach einem geschichtlichen Rückblick auf die früheren Versuche, das schwebende Luftschiff willkürlich zu bewegen, unter denen die von Renard und Krebs hervorragen, erörterte der Vortragende die Vorzüge, aber auch einzelne Schwächen des Zeppelin'schen Luftschiffes. Er kam zu dem Schlusse, dass sich Graf Zeppelin durch sein mit grossem Geschick und Ausdauer durchgeführtes Unternehmen für die Förderung der Luftschifffahrt ein besonderes Verdienst erworben habe und volle Anerkennung verdiene. An der folgenden Besprechung betheiligten sich die Herren zur Nieden und Wiebe.

In üblicher Abstimmung wurden die Herren Regierungsbaumeister Max Buhle, Moritz Oder und Carl Schwandt als ordentliche einheimische Mitglieder in den Verein aufgenommen.

Bücherschau.

— **Buch der Erfindungen. Volksausgabe in einem Bande.** Unter Mitwirkung von Prof. Dr. Lassar-Cohn und Hauptmann a. D. J. Castner bearbeitet von Wilhelm Berdrow. Mit 705 Abbildungen und acht theilweise mehrfarbigen Tafeln. Verlag von Otto Spamer in Leipzig. 1901. Preis 15 *M.*

Das bisher als vorzügliche Jugendschrift bekannte und berühmte „Buch der Erfindungen", einer der geschätztesten Verlagsgegenstände des Otto Spamer'schen Verlages, ist diesmal in neuem Gewande erschienen. Der auf allen Gebieten der heutigen Technik bewanderte Schriftsteller Wilhelm Berdrow hat in der neuen Ausgabe ein Werk geliefert, welches die geschichtliche Entwickelung aller Zweige des menschlichen Gewerbefleisses in einer zugleich anschaulichen und erschöpfenden Darstellung enthält. Der Verfasser, dem auch unsere Zeitung so manchen schätzenswerthen Beitrag verdankt, war durch seine umfassenden Kenntnisse und seine gewählte Schreibweise gerade für ein solches Werk wie auserlesen, und wir können dem Verlage wegen der getroffenen Wahl nur unsere Anerkennung zollen. Auf 730 Seiten Grossoktav wird uns hier ein alle technischen Fächer umfassender Ausschnitt aus der Kulturgeschichte geboten und zwar in solcher Vollständigkeit und Reichhaltigkeit, dass sie das Buch zu einer Zierde jeder Hausbibliothek machen muss. Für uns war selbstredend namentlich der Abschnitt über das Verkehrswesen von Interesse, und wenn für den Landverkehr bei der Unmasse des zu bewältigenden Stoffes auch nur der knappe Raum von 50 Seiten übrig blieb, so müssen wir um so mehr rühmen, dass innerhalb dieses engen Rahmens vorzügliches geleistet ist. Die eingeschalteten Abbildungen geben

die modernen Errungenschaften des Eisenbahnbaues und der Elektrotechnik in vorzüglicher Anschaulichkeit wieder: wir lernen das Bogendreieck der elektrischen Hochbahn zu Berlin, die Elberfelder Schwebebahn, die Pariser Untergrundbahn und die Bauten an der Jungfraubahn und am Simplontunnel in gleich trefflicher Darstellung kennen. Im übrigen zerlegt sich der Inhalt des Werkes in 12 grössere Abschnitte, welchen dann die einzelnen Zweige der menschlichen Gewerbethätigkeit in systematischer Weise eingereiht sind. Zunächst wird „Unser Obdach und seine Ausstattung“ behandelt, und hierbei findet der Verfasser Gelegenheit, die Holzbearbeitungsindustrie sowie die Technik im Dienste der häuslichen und öffentlichen Gesundheitspflege zu erörtern. Der Abschnitt über „die Technik im Dienste der Landwirthschaft und Ernährung“ gibt Ausblicke auf die gegenwärtig so wichtigen Industrien der Müllerei und Zuckerfabrikation sowie der gesammten Gährungstechnik. Unter der Ueberschrift „Unser Gewand, seine Erfindung und Bereitung“ wird ausser der Spinnerei und Weberei auch den „Nähmaschinen und ihren Geschwistern“ eine überaus anregende und lehrhafte Betrachtung gewidmet. Eins der lesenswerthesten Kapitel aber bildet „der Bergbau und die Veredlung seiner Erzeugnisse“, in welchem auf etwas mehr als 100 Seiten eine geradezu erstaunliche Fülle von wissenswerthen Thatsachen in betreff des Vorkommens und der Gewinnung der Metalle und ihrer Verhüttung zusammengestellt ist. Weiter behandelt das Buch „den Maschinenbau und seine Bedeutung für Industrie und Gewerbe“, „die Elektrizität im Dienste der Gewerbe und Industrien“, „die Beleuchtungstechnik und die künstliche Verlängerung des Tages“, „die Verwerthung der Erden und Steine“, die ihre Betrachtungen namentlich auf die Glas-, die Thonwaarenindustrie und die Herstellung der Bindemittel Kalk, Cement u. a. ausdehnt. Weitere Abschnitte bilden „die chemische Industrie“, bei welcher auch die künstlichen Düngemittel sowie die Farbstoffe, die künstlichen Heilmittel und die Desinfektion abgehandelt werden, ferner „das Wehr- und Waffenwesen“ und der bereits oben von uns erwähnte Aufsatz über den „Verkehr, seine Wege und Werkzeuge“, und hieran reiht sich als Schlusskapitel „die Technik in ihren Leistungen für Kunst und Wissenschaft“, wo Buchdruckerkunst, Papierfabrikation, Photographie, Steindruck, die optischen Instrumente, der Phonograph und schliesslich auch die jüngsten Erfindungen der Flugtechnik ihre gebührende Würdigung finden.

— **Kalender für Strassen- und Wasserbau- und Kulturingeniöre.** Begründet von A. Reinhard. Neu bearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von R. Scheck, königl. Baurath in Stettin. 28. Jahrgang. 1901. Mit einem Uebersichtsplan der wichtigsten Wasserstrassen Norddeutschlands und einer Darstellung der Koeffizientenwerthe für die Ganguillet-Kutter'sche Geschwindigkeitsformel. Nebst 3 Beilagen, wovon Beilage I im geb. Theil eingehängt ist, einer neuen Eisenbahnkarte in Farbendruck und zahlreichen Abbildungen im Text. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. Preis 4 ℳ.

In der Auflagenzahl hält dieser Kalender gleichen Schritt mit dem im gleichen Verlage erschienenen von Heusinger von Waldegg'schen Kalender für Eisenbahntechniker; er ist ihm auch im allgemeinen Stoff eng verwandt und erfreut sich der gleichen hohen Werthschätzung wie jener. Die vorliegende Auflage ist in den wesentlichsten Theilen vollständig neu bearbeitet, so das Kapitel Wasserbau unter Mitwirkung des Regierungsbaumeisters Stüwert. Der Abschnitt „Kanalbau“ ist erweitert und dem Buch eine sehr hübsche Karte der Wasserstrassen Norddeutschlands beigegeben, deren Erweiterung vorbehalten ist. Eine andere werthvolle Erweiterung liegt in der Koeffiziententafel für die Ganguillet und Kutter'sche Formel vor. Das Kapitel „Wasserversorgung“ ist zweckmässig eingeschränkt; die Kapitel „Neben- und Lokalbahnen“ sowie „Strassenbahnen“ sind ergänzt worden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. März d. J. wird die Station Strassburg Rheinhafen eröffnet werden. Die Abfertigungsbefugnisse bleiben vorerst auf Wagenladungen beschränkt.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 467 vom 18. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zu dem Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 20. und 21. Februar d. J.).

Nr. 672 vom 20. Februar d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die neuen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1901 (abgesandt am 20. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1901 sind nachstehende Entfernungen richtig zu stellen:

Tarif Seite 42:
Korb-Cham von 394 km auf 494 km,
Nachtrag III Seite 6:
Herchen-München-Laim von 468 km auf 568 km.

München, den 16. Februar 1901. (465)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V.
Mit Gültigkeit vom 4. April d. J. ab wird die Entfernung zwischen Gehofen und Storkow von 181 in 281 km berichtigt.

Magdeburg, den 18. Februar 1901. (466)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.
Der Artikel „Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte“ ist mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. in die Abtheilung II des Ausnahmetarifs 2 (Verkehr mit Eger etc.) aufgenommen.

Cöln, den 18. Februar 1901. (467)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1901 wird die Station Kaisersesch im Verkehr mit München C. B. in den Stationstarif des Holzausnahmetarifs 1a mit einem Ausnahmefrachtsatze von 1,79 ℳ für 100 kg einbezogen.

München, den 17. Februar 1901. (468)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen etc. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Cöln und St. Joh.-Saarbrücken.

Die im Nachtrag I zum vorgenannten Tarif enthaltenen Frachtsätze für die Station Ueberruhr treten vom heutigen Tage ab in Kraft.

Essen, den 16. Februar 1901. (469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif treten am 1. März 1901 direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Poln.-Cekzin einerseits und Cranz, Eisseln-Weischkitten, Garbseiden, Gr.-Raum, Königsberg i/Pr., Cranzer Bahnhof, Laptau, Mollehnen und Pobethen-Rantau andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., 15. Februar 1901. (470)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1901 wird die Station Trebbin als Versandstation in den im obengenannten Verkehre bestehenden Ausnahmetarif 5 c für Kies einbezogen.

Auskunft über die Höhe der fraglichen Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 20. Februar 1901. (471)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1901 an wird der Frachtsatz der Wagenladungsklasse B Dresden-Friedrichstadt-Romanshorn im Tarifheft 1 vom 1. August 1899 von 533 auf 561 Centimes für 100 kg abgeändert.

Dresden, den 21. Februar 1901. (472)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.

Am 1. März 1901 treten im Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif direkte Entfernungen zwischen den Stationen Henkenhagen und Timmenhagen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn einerseits und den Stationen Berlin Ostbahnhof, Berlin Stettiner Bahnhof, Rummelsburg Rangirbahnhof, Rummelsburg (Viehstation), städtischer Centralviehhof, Berlin des Bezirks Berlin sowie Alt-Damm, Gross-Christinenberg und Stettin Central-Güterbahnhof des Bezirks Stettin andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Berlin, den 19. Februar 1901. (473)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 6. April 1901 werden den Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B, sowie der Spezial- und Ausnahmetarife für Wagenladungen von und nach den Gemeinschaftsstationen Greifswald und Grimmen, soweit sich deren Verkehr über Strecken der Greifswald-Grimmener Eisenbahn bewegt, 0,02 ℳ für 100 kg zugeschlagen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Hannover, den 19. Februar 1901. (474)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 4300 Tons Schienen und Verbindungstheilen ausverdungen werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 Reichsmark vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colljórnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin am 12. März 1901, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Februar 1901. (475)
Der Bahnchef.

Lieferung von Portlandcement.

Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1901 erforderlichen 800 000 kg Portlandcement soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
11. März 1901, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 3. April 1901 einschliesslich.

Magdeburg, den 15. Februar 1901. (476)
Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung

der Lieferung von

a) 825 kg Blankleder, 190 kg Verdeckleder, 150 kg Krausleder, 145 kg Sohlleder, 225 kg weiss- und fettgarem Rindleder, 815 kg Maschinenriemenleder, 520 kg fertigen Treibriemen,
b) 2 180 qm klarem Glas, 100 qm mattgeschliffenem Glas und 1 065 Stück Glasglocken

ist Termin am 14. März 1901, Vormittags 11½ Uhr, bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 30 ₰ zu a oder b und, sofern Glasglocken in Frage kommen, von noch 40 ₰ für die Zeichnung in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 18. Februar 1901. (477)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsmaterialien der Gruppen A IX, X und XI für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar:

65 000 Stück Lampencylinder, 12 800 Stück Aufsatzgläser, 10 900 Stück Einsatzgläser, 10 900 Stück Standgläser, 15 000 Stück Korke mit Glasröhrchen, 41 500 Stück Zinkpole, 32 800 Stück Kupferpole, 2 500 Stück Verbindungsklemmen, 46 800 kg Kupfervitriol, 4 300 kg Bittersalz, 150 500 Rollen Papierstreifen für Telegraphenapparate und 2 400 Rollen Papierstreifen für Registrirapparate.

Die Lieferung ist für das Etatsjahr 1901 in der Zeit vom 1. April 1901 bis Ende März 1902 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote Mittwoch, den 6. März 1901, Vormittags 11 Uhr, im Rechnungsbüreau, Abth. M. hier, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss.

Zuschlagsfrist bis zum 20. März 1901.

Bedingungen nebst Zeichnungen und Angebotbogen werden zum Preise von 1 ℳ von dem oben genannten Büreau abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts **mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr** einzusenden.

Hannover, den 18. Februar 1901. (478)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Vermischte Bekanntmachungen.

Die Eisenbahn-Verkehrsinspektion Glogau wird zum 1. April d. J. nach Liegnitz verlegt.

Breslau, den 13. Februar 1901. (479)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Offene Stellen.

Bahnassistent

für Kontrolearbeiten und Kalkulaturgeschäfte, sowie aushilfsweise Beschäftigung im Stations- und Abfertigungsdienste gesucht.

Antritt 15. April 1901. Gehalt 1 000 ℳ, steigend von 3 zu 3 Jahren bis zum Höchstbetrage von 1 600 ℳ. Ausserdem wird freie Dienstkleidung gewährt. Gesuche mit Lebenslauf und beglaubigten Zeugnissabschriften bis 28. Februar d. J. erbeten. (480)

Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Gesucht werden:

a) Mehrere Stationsassistenten, Anfangsgehalt 1 200 ℳ, steigend von 3 zu 3 Jahren auf 2 100 ℳ.
b) Mehrere expedirende Weichensteller, Anfangsgehalt 1 000 ℳ, steigend von 3 zu 3 Jahren auf 1 500 ℳ.
c) Mehrere Schaffner, Anfangsgehalt 900 ℳ, steigend von 3 zu 3 Jahren auf 1 200 ℳ.
d) Mehrere Stationsgehilfen, Gehalt 900 ℳ, mit Aussicht auf spätere Anstellung.

Dienstantritt für sämmtliche Beamte 15. April 1901. Gesuche mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind zu richten an (481)

die Betriebsleitung
der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn
in Wernigerode a/Harz.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. Februar Vorm. gemeldet.

Nr. 6. Berlin, am 23. Februar 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A E G L	7791/3	3	Kisten	? —	263	1	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
2	A F	422	1	Ballen	Federn —	5	2	Myslowitz	K. F.-D. Kattowitz	
3	A G & F	3125	1	Kiste	Seife —	13	3	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
4	AH	323	2	—	Eisenstücke —	150	4	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
5	A H C	—	1	Pack	Packleinen —	71	5	Eisern	Eisern-Siegen	*
6	A J	56	3	Säcke	Korken —	43	6	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
7	A K	5	1	Ballen	Pflanzenfasern —	51	7	Erkelenz	K. E.-D. Cöln	
8	A K	472	1	Pack	Drucksachen „Des Freundes Grab“	—	8	Aachen	„	
9	A L	8567	1	Ballen	Tabak	278	9	Grossenhain B. D.	Sächsische Stsb.	
10	A P	927	1	Kiste	Schaumwein (Hochheimer)	67	10	Minden	K. E.-D. Hannover	
11	A R B	10	1	Pack	leere Säcke —	21	11	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
12	A S	43	1	Sack	alte Baumwollsäcke —	40	12	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
13	B	630	1	Kiste	3 leere Blechdosen —	7	13	Wesel	K. E.-D. Essen	
14	B B	8505	1	Fass	Fett —	62	14	Passau	Bayerische Stsb.	
15	B D M	1458/6	1	Kiste	Ausstellungsgut —	202	15	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
16	B F	17856	1	Bund	Stahl —	70	16	Neuwied	K. E.-D. Cöln	
17	C	16	1	Kiste	Eisenguss —	67	17	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
18	C	1468	2	Kolli	Holzrahmen —	14	18	Aachen	K. E.-D. Cöln	
19	C B	1	1	Stück	Eisen —	102	19	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	beklebt: Bremen H. v. 14 1.
20	C F S	437	1	Ballen	Fleischwaaren —	12	20	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
21	C H C / A D	—	1	Sack	Kaffee —	23	21	Dahlhausen Rhr.	„	
22	C H C	244	1	Ballen	gefüllt —	56	22	Lahr	Badische Stsb.	
23	C K & C	27365	1	Kiste	neue Cigarrenkistchen	14	23	Mannheim	„	de Limoges Benédictins via Bourget.
24	C & S	408	2	Kisten	Glaswaaren —	160	24	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
25	C S S	635	1	Sack	Holzwaaren —	29	25	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
26	D C	47	1	Kiste	Eisen —	29	26	Emmerich	Niederländ. Stsb.	Diesbock & Co. Halver-Hagen.
27	D C	4787	1	Fass	leer —	32	27	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
28	D K E W	11	1	—	Kette —	—	28	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
29	E B	712/3	2	Fässer	? —	393	29	Cöln-Bonnthor	„	
30	E L S	725	1	Blechflasche	Benzin —	48	30	Cöln-Ger.	„	
31	E M	392	1	Fass	Baumöl —	197	31	„	„	
32	F	20	1 / 1	Kiste / Verschlag	leer —	57	32	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
33	F C	1036	1	Kiste	Garn —	150	33	Unna	„	
34	F H	2731	1	Ballen	Asbestwolle —	56	34	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
35	F J	52	1	Fass	Därmer —	170	35	Redwitz a. d. Rodach	„	
36	F J	1	3	—	Gusstheile —	10,5	36	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
37	G	44	1	Fässchen	leer —	3	37	Mannheim	Badische Stsb.	beklebt: Iserlohn-Viersen.
38	G C	2385	1	Kiste	Eisen —	77	38	Vlissingen Z.	Niederländ. Stsb.	
39	G P G	624	1	„	? —	21	39	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
40	G R & Cie	18128	1	„	10 Kistchen Feigen —	8	40	Mannheim	Badische Stsb.	von Mainz.
41	H	—	1	Kollo	Eisen —	30	41	Buchloe	Bayerische Stsb.	
42	H B	2328	1	Kiste	? —	7	42	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	von Berlin, Schl. Bhf.
43	H H	1582	1	Pack	Tapeten	21	43	Mannheim	Badische Stsb.	
44	H L	100	1	Sack	2 Keilkissen —	6	44	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	
45	H T	—	1	Pack	8 Kisten Sprotten —	20	45	Dresden-A. Eg. V.	Sächsische Stsb.	verkauft.
46	J B	487	1	Harrass	Packstroh —	50	46	Eupen	K. E.-D. Cöln	beklebt: Le Bourget-Lübeck.
47	J C	44	1	Kiste	Parfümerie —	46	47	Strälen	K. E.-D. Essen	
48	J F H	2878	1	„	gefüllt —	29	48	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	

*) Von Cöln-Deutz auf Grund der Bezettelung „Eisern“ „Wilnsdorf“ mit Begleitschein überwiesen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	J H / K H	—	1	Bund	3 Gasröhren —	—	49	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
50	J H	9749	1	Fass	leer —	52	50	Kreuzau	K. E.-D. Cöln	
51	J K	II	1	Kiste	Manometer —	16	51	Cöln-Ger.	"	
52	J K	320	1	"	neue Cigarrenkistchen	54	52	Mannheim	Badische Stsb.	
53	K	—	2 / 2	Stück / Bund	Achsen — / 15 Buchsen —	115	53	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
54	K	681	1	Stange	Rundeisen —	5	54	Passau	Bayerische Stsb.	
55	K A W	11053	1	Kiste	Eisenwaaren —	52	55	Halle a. Saale	K. E.-D. Halle a/S.	
56	K M	4087	1	"	? —	19	56	Cabel	K. E.-D. Elberfeld	
57	L	103	1	Pack	? —	12	57	Meiderich	K. E.-D. Essen	
58	L A	4409	1	Kiste	? —	40	58	Wanne	"	
59	L C	9130	1	Fass	Stärkemehl —	120	59	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
60	L K	36	1	"	Bratheringe —	6	60	Bautzen	Sächsische Stsb.	verkauft.
61	L M	5157	1	Kiste	Chokolade —	63	61	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
62	L R	1	1	"	Maschinentheile —	122	62	Bentheim	Holländische E.	
63	L S	45	5	—	Pflanzenkörbe, leer —	47	63	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
64	M	10	1	Dose	Frauenhüte —	3	64	Kampen	Niederl. Centralb.	
65	M	1365	1	Ballen	Tabak —	103	65	Heidelberg	Badische Stsb.	
66	M D	3	1	—	Wagendecke —	37	66	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
67	M R / P L	139 / 1509	1	Fass	leer —	36	67	Mannheim	Badische Stsb.	
68	M S	9	1	Kiste	eiserne Bolzen —	11	68	Aachen	K. E.-D. Cöln	
69	N	3080	1	Ballen	? —	9	69	Meiderich	K. E.-D. Essen	
70	N L	9	1	"	Wollhaare —	—	70	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
71	N M	—	4	Stangen	T-Eisen —	152	71	Cöln-Ger.	"	
72	O	—	5	Kistchen	Bücklinge —	20	72	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	verkauft.
73	P C N	40633	1	Fass	leer —	10	73	Cöln Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
74	P E	29	1	Korb	Gemüse —	28	74	Cöln Eil	"	
75	P G	36	1	Ballen	Hanf —	12	75	Mannheim	Badische Stsb.	
76	R	25. 26 / 146	1	Pack	Nessel —	6,5	76	Mülhausen N.	Reichsbahn	
77	R V	22	1	Kiste	Holzwaaren —	37	77	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
78	S	6	1	Rolle	Sohlleder —	8	78	Rotterdam D. P.	Holländische E.	
79	S C	41067	1	Kiste	leere Flaschen —	62	79	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
80	S C	943	1	Ballen	unbekannt —	26	80	Eydtkuhnen	K. E-D. Königsberg	
81	S E	248	1	Kiste	Holzmodelle —	23	81	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
82	T	2	1	Sack	alte Baumwollsäcke	13	82	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
83	T W	1	1	Stange	Eisen —	9	83	Bonn	K. E.-D. Cöln	
84	T W ⊥	—	1	"	Eisen —	9	84	Neuenahr	"	
85	U S E K L	—	1	Sack	alter Baumwollabgang	37	85	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
86	V / —	— / —	1 / 1	Verschlag / "	leer — / Asbest —	15	86	Rotterdam D. P.	Holländische E.	
87	V C	—	1	Sack	gefüllt —	25	87	Aachen	K. E.-D. Cöln	
88	VH	0299	1	Korb	Untertheile von Gaslampen	19	88	Rotterdam D. P.	Holländische E.	
89	V W	10	1	Pack	3 Körbe —	25	89	Groningen	Niederländ. Stsb.	beschr.: Westfalen.
90	W	3	1	Korb	Damenkleider u. Wäsche	24	90	Mannheim	Badische Stsb.	
91	W C	604/5	2	Fass	gesalzene Därme —	60 / 153	91	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
92	W D	257	1	Kiste	Eisen —	149	92	Tyenoord	Niederländ. Stsb.	beklebt: Velbert.
93	W E	6641	1	Ballen	Tabak —	11	93	Dorsten	K. E.-D. Essen	
94	W G	580/581	21	Stück	eiserne Ofenrohre —	—	94	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
95	W K	2461	1	Fass	Fett —	205	95	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
96	Z & C	198	1	Kiste	Papierwaaren (Kartons aus dünner grauer Pappe)	30	96	Münder a/D.	K. E.-D. Hannover	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
97	Dykerhoef & Zn	?	8	Pack	Säcke —	80	97	Groningen	Niederländ. Stsb.	Amoonebrug-Biebrich.
98	Els. Lothr.	2794	1	—	Kette —	—	98	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
99	Elysium	—	1	½ Tonne	leer —	29	99	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
100	Falkenthal	1802	1	⅛ Tonne	leer —	10	100	"	"	
101	K. k. österr. Linien	4034 / 5043 / 5190	3	—	Decken —	?	101	Falkenberg O/L.	K. E.-D. Halle a/S.	
102	G A Maayen	—	1	—	Kontregewicht —	5	102	Aachen	K. E.-D. Cöln	
103	Pass	49	1	Steige	leer —	8	103	Simbach	Bayerische Stsb.	
104	Raub / Marcher & Co.	72 / 64	2	—	Decken —	—	104	den Haag	Holländische E.	
105	Rhonheimer & Elkan	—	4	—	Privatdecken —	—	105	Mannheim	Badische Stsb.	
106	Roehling Völklingen a. d. Saar	12	1	—	Decke —	20	106	Rotterdam D. P.	Holländische E.	
107	Tiedemann Grohl	—	1	Fass	Austern —	30	107	Cöln Eil	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
108	„Vimaria“	—	1	—	Fahrradtasche mit 3 Schraubenschlüsseln	?	108	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
109	weiss	1	2	—	Eisenrohre —	62	109	Halle a. Saale	K. E.-D. Halle a/S.	
110	II	5	1	Ballen	alte Emballage —	48	110	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
111	—	5, 6, 7, 8	4	Säcke	Werg —	89	111	Bretten	Badische Stsb.	Heimbach-Memmingen.
112	—	25	1	—	Vorhängeschloss —	—	112	Murnau	Bayerische Stsb.	
113	—	293	1	—	Stein —	200	113	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
114	weiss	1665	6	Stück	eiserne Platten —	15	114	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
115	—	2194 / 1900	1	Fass	leer, 101,8 l —	24	115	Müllheim	Badische Stsb.	
116	—	4060	1	Korbflasche	unbekannt —	78	116	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
117	—	9637/1	1	Ballot	Kapok —	25	117	Utrecht	Niederl. Centralb.	
118	—	40581	1	Kiste	12 Flaschen Rum —	32	118	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
119	weisser Strich	—	1	—	eis. Rad —	4	119	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
120	weisser Strich	—	1	—	eis. Gasrohr —	5	120	Rothenkirchen i. V.	„	1,20 m l.
121	gelbes Kreuz	—	1	Bund	5 eis. Ofendeckel —	2	121	Chemnitz	„	
122	// roth	—	6	Stangen	Flacheisen —	36	122	Landsberg Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
123	⤫ ⤫	—	1	Rolle	Weissblech —	3	123	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
124	+ (roth)	—	27	—	gusseiserne Räder —	65	124	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
125	◇ P	53	1	Kiste	Hydrant —	16	125	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
126	◇ G	313 / 460 / 74	1	Fass	leer —	32	126	Diedenhofen	Reichsbahn	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
127	—	—	1	Pack	Ausklopfer —	5	127	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
128	—	—	1	—	Balkenunterlage —	—	128	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
129	—	—	1	Kollo	Birkenstamm —	38	129	Leipzig Eilbg.	K. E.-D. Halle a/S.	
130	—	—	1	—	Blechbüchse, leer —	2	130	Gemünden	Bayerische Stsb.	
131	—	—	1	Korb	Blechflasche —	5	131	Hammelburg	„	
132	—	—	1 / 1	Topf / „	Blei — / Eisentheile —	9 / 9	132	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
133	—	—	1	—	lose Braunk.-Brik. „Grube Marie-Senftenberg“	308	133	Elsterwerda B. D.	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund b. Bude 71. Hohenleipisch-Elsterwerda B. D.)
134	—	—	1	—	Dachfensterrahmen —	9	134	Plauen i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
135	—	—	1	—	Decke —	50	135	Groningen	Niederl. Stsb.	beklebt: Gebr. Jacke Gelsenkirchen.
136	—	—	1	Pack	gusseis. Deckel —	2	136	Hamm	K. E.-D. Essen	
137	—	—	2	—	Decken —	—	137	Mannheim	Badische Stsb.	
138	—	—	1	—	Decimalwaage —	—	138	Duisburg	K. E.-D. Essen	seit März 1900.
139	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe —	6	139	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
140	—	—	2	Stäbe	⊐-Eisen —	65	140	„	„	
141	—	—	1	Stange	Eisen —	32	141	Ob.-Röblingen a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
142	—	—	1	Stück	durchbrochenes Eisenblech	4	142	Altenburg	Sächsische Stsb.	v. e. Heizungsanlage?
143	—	—	1	Kollo	Eisenblech —	32	143	Treptow a/R.	Altdamm-Kolberger	
144	—	—	1	—	Eisenblechplatte —	62	144	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
145	—	—	1	Eisenfass	leer —	60	145	„	„	
146	—	—	4	—	Eisentheile —	15	146	Pleinfeld	Bayerische Stsb.	
147	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	84	147	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
148	—	—	1	Fass (Oelfass)	leer —	42	148	Zwickau	Sächsische Stsb.	
149	—	—	1	Stab	Flacheisen, verzinnt —	5	149	Steina	Sächsische Stsb.	5,5 m l.
150	—	—	3	Pack	Flanschen —	24	150	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
151	—	—	1	—	hölzerner Futtertrog	44	151	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
152	—	—	1	Pack	Gasrohre —	24	152	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
153	—	—	7	Stück	Gasrohre —	—	153	Kotthausen	„	
154	—	—	1	—	Gewichtsschale zu einer Decimalwaage	2	154	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
155	—	—	1	Korb	Glaswaaren —	31	155	Zwolle	Niederl. Centralb.	
156	—	—	1	Ladung	Grubenholz —	—	156	U. Wattenscheid	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 66105.
157	—	—	1	Pack	10 Gummikämme —	—	157	Borbeck	„	
158	—	—	1	Kollo	Gusseisen (Zuckerhutform)	122	158	Misburg	K. E.-D. Hannover	
159	—	—	1	Pack	1 Hammer —	2,5	159	Hainholz	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
160	—	—	1	Paar	Herrenstiefeln	?	160	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
161	—	—	1	—	Herdstange	1,5	161	Düren	K. E.-D. Cöln	
162	—	—	2	Bund	Hohlglas	16	162	Cleve	„	
163	—	—	1	Geb.	Hölzer	55	163	Cöln-Deutz	„	
164	—	—	1	—	Haufen Holzkohlen	ca. 400	164	Elbing	K. E.-D. Danzig	
165	—	—	3	—	bemalte Holzschilder	—	165	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
166	—	—	1	—	Holzverschlag, leer	—	166	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
167	—	—	1	Ballen	Kaffee	14	167	Düsseldorf, Eilgut	„	
168	—	—	1	Sack	Kaffee	28	168	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
169	—	—	1	Ladung	Kalksteine	—	169	Steele Nord	K. E.-D. Essen	WagenK.54305.
170	—	—	1	Stück	Kette, 4 m lg.	13	170	Berlin, Anh.	K. E.-D. Berlin	
171	—	—	1	—	kompl. Kette mit Ring u. Haken, 12 m lg.	38	171	„	„	
172	—	—	1	Stück	Kette, 3 m lg.	9	172	„	„	
173	—	—	1	Kiste	?	42	173	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
174	—	—	1	Holzkoffer	Kleider	19	174	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
175	—	—	1	Pack	alte Kleider	20	175	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
176	—	—	1	Ballen	Kleidung	—	176	Bremen H.	K. D.-E. Hannover	
177	—	—	1	Sack	Kleidungsstücke	5,5	177	Utrecht	Niederl. Centralb.	
178	—	—	2	Säcke	Kleie	102	178	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	*)
179	—	—	1	brauner Koffer	?	65	179	Duisburg	K. E.-D. Essen	
180	—	—	1	Stück	eiserne Kohlenschaufel	—	180	Zabrze C. A.	K. E.-D. Kattowitz	
181	—	—	1	Korbflasche	leer	4,5	181	Karlsruhe	Badische Stsb.	
182	—	—	1	„	leer	4	182	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
183	—	—	1	„	—	7	183	Mülhausen N.	Reichsbahn	
184	—	—	4	Kübel	leer	17	184	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
185	—	—	1	Ladung	Maschinentheile	—	185	Wanne	K. E.-D. Essen	Wagen Bln. 25031.
186	—	—	2	—	Maschinentheile	12	186	Regensburg	Bayerische Stsb.	
187	—	—	1	—	Muschelaufsatz (Spiegel od. Schrank)	2	187	Hameln	K. E.-D. Hannover	
188	—	—	1	Bund	4 eis. Ofendeckel	2	188	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
189	—	—	1	—	Ofenrohr	5	189	Aplerbeck	K. E.-D. Essen	
190	—	—	1	—	Patentknie z. Ofenrohr	1	190	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
191	—	—	2	—	gusseiserne Platten	20	191	Passau	Bayerische Stsb.	
192	—	—	1	Ladung	Roheisen	—	192	Osterfeld Süd	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 71460.
193	—	—	1	—	galvanisirtes Rohr	20	193	Heidelberg	Badische Stsb.	5,5 m lang.
194	—	—	37	—	Rohre aus Eisen	?	194	Ludwigsglück	K. E.-D. Kattowitz	
195	—	—	4	Stäbe	Rundeisen u. (angebunden) 6 Schrauben	18,5	195	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
196	—	—	1	Sack	leere Säcke	52	196	Wanne	K. E.-D. Essen	
197	—	—	2	Pack	leere Säcke	18	197	Blankenheim	K. E.-D. Cöln	
198	—	—	1	—	Sackkarre	—	198	Lichtenberg-Fr.	K. E.-D. Berlin	
199	—	—	1	Sack	Samen	30	199	Tetschen	Sächsische Stsb.	
200	—	—	1	—	eis. Schläger	8	200	Zwickau	„	
201	—	—	7	—	Schwarten	?	201	Molsheim	Reichsbahn	
202	—	—	1	—	Sophalehne	15	202	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
203	—	—	1	Pack	18 eiserne Stangen	12	203	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
204	—	—	1	—	Tau, 10 m lg.	7	204	Berlin, Anh.	K. E.-D. Berlin	
205	—	—	4	—	Taue, je 7 m lg.	24	205	„	„	
206	—	—	1	Korb	Temperguss	53	206	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
207	—	—	1	Pack	Tischbeine	4	207	Lage	K. E.-D. Hannover	
208	—	—	1	½ Tonne	leer	22	208	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
209	—	—	2	—	Unterlagebohlen	262	209	Neuss	K. E.-D. Cöln	
210	—	—	2	—	Unterlagerkasten	—	210	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
211	—	—	1	—	Vertikowaufsatz	3	211	Mannheim	Badische Stsb.	
212	—	—	1	Rolle	schw. Wachstuch	8	212	Hannover Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
213	—	—	1	—	eis. Waschbecken	9,5	213	Saarunion	Reichsbahn	
214	—	—	1	—	eiserne neue Welle	30	214	Mannheim	Badische Stsb.	
215	—	—	1	Stab	Winkeleisen	19	215	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	4,30 m lg.
216	—	—	1	Ballen	Wollwaaren	57	216	Oettingen-Rümelingen	Wilhelm-Luxemburg	
217	—	—	2	Zinkflaschen	leer	1,5	217	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
218	—	—	1	Block	Zinn	25	218	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B S	5423	1	Kiste	unbekannt	91	1	S. A. Ujhely	Ungar. Staatsb.	bezettelt: WienK.F.N.B. S. A. Ujhely.
2	S C	175	1	„	unbekannt	100	2	S. A. Ujhely	Ungar. Staatsb.	
3	C A G	6679	1	„	unbekannt	30	3	Székesfehérvár	„	bezettelt: WienH.Z.-Székesfehérvár.
4	C J M	1316	2	Ball.	Papier	105	4	Matzleinsdorf	K. k. priv. Südbahn	
5	M L	831				153	5	Matzleinsdorf	K. k. priv. Südbahn	

*) Anscheinend von einem durchgehenden Wagen gefallen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
6	E G	1881	3	Kisten	Thongeschirr	65	6	Matzleinsdorf	K. k. priv. Südbahn	
7	E G	2449				25	7			
8	E G	3612				17	8			
9	G	—	3	Bund	Eisenblech	156	9	Budapest-Kelenföld	Ungar. Stsb.	
10	G	4	1	Sack	Gips	97	10	Pozsony	„	
11	G K	128	1	Fass	Eisenwaare	171	11	Szemper	„	bezettelt: Ratschach-Weissenfels-Szemper.
12	J T	—	1	„	eiserne Töpfe	17	12	Zágráb	„	
13	K H	19756/7	2	Fässer	Mineralöl	369	13	Bosna-Bród	„	
14	L F	144.5 142 147 144	3 1 1	Kisten Ballen Sack	unbekannt	260	14	Zala-Apáti	„	
15	L K D	1935	1	Ballen	Baumwollstoff	24	15	Matzleinsdorf	K. k. priv. Südbahn	
16	P	10	1	Bund	Leinwand	108	16	Budapest nyug. p. u.	Ungar. Stsb.	
17	C	u. 1	1	„	Leinwand	10	17			
18	R B	854/5	2	Fässer	Erdfarbe	153	18	Arad	„	
19	S	—	1	Stck.	Eisenplatte	9	19	Györ	„	
20	S E	2740	1	Kiste	Manufaktur	197	20	Budapest nyug. p. u.	„	
21	S Z	105	1	Sack	eiserne Ketten	21	21	Szemper	„	bezettelt: Ratschach-Weissenfels-Szemper.
22	U B	651	1	Ballen	unbekannt	30	22	Pozsony	„	bezettelt: WienK.F.N.B-Pozsony.
23	—	449/51	3	Körbe	?	195	23	Matzleinsdorf	K. k. priv. Südbahn	
24	—	2899	1	Kiste	Blechdosen	15	24	„	„	
25	—	—	10	Stück	Blechgefässe	60	25	„	„	
26	—	—	9	„	Blechflaschen	23	26			
27	—	—	8	„	Messingplatten	135	27	Zala-Apáti	Ungar. Stsb.	bezettelt: Simmering-?
28	—	—	5	„	Messingstangen	190	28			
29	—	—	1	„	Riemenscheibe	54	29	Matzleinsdorf	K. k. priv. Südbahn	
30	—	—	5	„	gusseis. Rohre	214	30	„	„	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A J	5596	1	Säckchen	Fettlaugenmehl	13,5	1	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	F B	1553	1	Kiste	Glas	22	2	Görlitz	K. E.-D. Breslau	beschr.: Zalenze.
3	G J	1	1	—	Blechflasche	3	3	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
4	K	5501	1	Kiste	Instrumente aus Glas, anscheinend für chem. Laboratorium	54	4	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
5	K D	1822	1	„	(gefüllt)	—	5	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
6	O D J	224	1	„	gefüllt	23	6	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
7	S J	38	1	„	gebr. Werkzeuge	57	7	Aschaffenburg	„	
8	A	101					8			
9	S & S	8875	1	Ballen	Juteleinen	53	9	„	„	
10	W B	2261	1	Kübel	Talg	30	10	Frankfurt a/M. H.	„	
11	Herdorf	—	60	—	Kanthölzer	?	11	Herdorf	„	
12	Schein	334	—	1 klein. schwarz. Koffer u. 1 grauer Musterkoffer	unabgefordertes Gepäck	43	12	Güstrow	Grossherzogl. mecklenb. Staatseisenbahn	
13	Schein	852	1	Holzkoffer	unabgefordertes Gepäck	34	13	„	„	Deckel mit braunem Wachstuch überzogen.
14	△ R	1460/1 u. 146	2	—	Ballen und eine Kiste	?	14	Schönberg	„	beschrieben mit „Dassow".
15	weiss ><	—	2	Stangen	Stahl	26	15	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
16	Wagen	17167	100	Säcke	Dünger	—	16	Möllenhagen	Grossherzogl. mecklenb. Staatseisenbahn	*)
17	—	—	1	Bund	Hohlglas	5	17	Freiburg i/Schl.	E. E.-D. Breslau	
18	—	—	1	Kiste	getr. Obst	26	18	Görlitz	„	
19	—	—	2	—	Pflugschaare	5	19	Mochbern	„	
20	—	—	1	Büchse	Rollmöpse	4	20	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
21	—	—	1	Kistchen	leere Streichholzschachteln	10	21	Hanau Ost	„	
22	—	—	2	Stangen	Vierkanteisen	11	22	Hennef (Sieg)	„	4,5 m lang, 13/14 mm stark.

*) Dagegen fehlt z. Karte 1 Hörde-Möllenhagen Wag. 8642: 100 Sack Thomasschlacke 10 000 kg.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 17. | 27. Februar 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Der Ersatz des vollen Schadens bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.

(Nach § 88 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.)

Von **Dr. Georg Eger**, Regierungsrath in Berlin.

A.

Die Beschränkung des Schadensersatzes auf den wirklichen Schaden, welche das neue Handelsgesetzbuch zu Gunsten der Eisenbahn im § 457 Abs. 1 und 2 vorsieht, und die noch weitergehenden Beschränkungen, welche die §§ 461 Abs. 1, § 462 Satz 1, § 463, 464, § 465 Abs. 2 Satz 1, § 466 Abs. 2 und 3 durch Einführung von Höchstsätzen und Angaben des Interesses an der Lieferung zulassen, fallen fort und es tritt in Gemässheit des § 457 Abs. 3, § 461 Abs. 2, § 462 Satz 2, § 464 Abs. 2, § 465 Abs. 2 Satz 2, § 466 Abs. 4 die Verpflichtung zum Ersatze des vollen Schadens ein, wenn derselbe durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt ist. Der § 88 der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung gibt demgemäss im Anschluss an Art. 41 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr und die vorbezeichneten Stellen des neuen H.-G.-B. dem Grundsatze Ausdruck, dass, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt ist, in allen Fällen Ersatz des vollen Schadens gefordert werden kann.

Dieser Grundsatz enthält ohne Zweifel eine Verschärfung der Schadensersatzpflicht der Eisenbahn sowohl im Vergleich mit dem alten H.-G.-B. (Art. 396 Abs. 5, Art. 427 Abs. 2), wie auch mit dem Internationalen Uebereinkommen (Art. 41).

Denn nach Art. 396 Abs. 5 und Art. 427 Abs. 2 alten H.-G.-B. tritt die Verpflichtung zum Ersatz des vollen Schadens ein, wenn derselbe durch dasjenige schuldbare Verfahren des Frachtführers bezw. der Eisenbahn oder ihrer Leute entstanden ist, welches das alte H.-G.-B. a. a. O. als „bösliche Handlungsweise" bezeichnet. Der Begriff „bösliche Handlungsweise" ist weder identisch mit Arglist (dolus) allein, noch mit Arglist und grober Fahrlässigkeit (dolus und culpa lata) vereint. Nach den Protokollen des alten H.-G.-B. hat man vielmehr darunter zunächst allerdings den dolus (die Arglist) im eigentlichen Sinne, ausserdem aber auch den höchsten Grad der Nachlässigkeit zu verstehen, namentlich die luxuria, d. h. jenen frevelhaften Muthwillen, der zwar die Beschädigung nicht beabsichtigt, sich aber bei seinem Handeln der damit verbundenen Gefahr bewusst ist und dennoch das Handeln nicht ändert. „Bösliche Handlungsweise" begreift sonach den dolus ganz, dagegen die culpa lata nur zum Theil, gewissermaassen nur die stärkere, an den dolus streifende Art derselben. (Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 1 S. 157, Bd. 8 S. 428, Bd. 9 S. 302, Bd. 10 S. 218 und des Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 22, 40, 84, Bd. 2 S. 136, Bd. 5 S. 419.) Die Folgen einer so unbestimmt gehaltenen Grenze und Ausdrucksweise äusserten sich in zahlreichen Meinungsverschiedenheiten über den Umfang dieses nur dem deutschen H.-G.-B. eigenen Begriffes. Als daher der an sich in fast allen Staaten anerkannte Grundsatz in das Internationale Uebereinkommen (Art. 41) Aufnahme finden sollte, nahm man von diesem Ausdrucke als ungeeignet Abstand und wählte die Begriffe „Arglist" (dolus) und grobe Fahrlässigkeit (culpa lata). Die Verkehrsordnung vom 15. November 1892 § 88 hat sich dieser Fassung angeschlossen und bestimmt, dass die Vergütung des vollen Schadens in allen Fällen gefordert werden kann, wenn er infolge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist. Damit wurde

die Haftung der Eisenbahnen erhöht, weil nach obigem der Begriff der böslichen Handlungsweise wesentlich enger ist, als die Begriffe der Arglist und groben Fahrlässigkeit vereint; es wurde mithin den Eisenbahnen eine strengere Ersatzpflicht auferlegt.

Das neue H.-G.-B. (§ 457 Abs. 3, § 461 Abs. 2, § 462 Satz 2, § 464 Abs. 2, § 465 Abs. 2 Satz 2, § 466 Abs. 4) geht im Anschluss an die Begriffsbezeichnung des B. G.-B. (§ 276) noch einen Schritt weiter und hat aus diesem die Begriffe „Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit“ sich angeeignet. Zwar führt die Denkschrift zum § 404 des Entwurfes aus, dass „der Entwurf sich damit (im Vergleich mit Art. 396 alt. H.-G.-B.) lediglich dem ‚etwas strengeren‘ Grundsatze anschliesst, welchen der Art. 41 des Internationalen Uebereinkommens und in Uebereinstimmung mit diesem der § 88 der Eisenb.-Verk.-Ord. vom 15. November 1892 aufstellen“. Indess ist dies nicht zutreffend. Die Haftung der Eisenbahnen aus § 457 Abs. 3 usw. neuen H.-G.-B. und § 88 Eisenb.-Verk.-Ord. vom 26. Oktober 1899 ist vielmehr im Vergleich mit Art. 41 des Internationalen Uebereinkommens und § 88 der Verk.-Ord. vom 15. November 1892 verschärft. Denn die Begriffe „Arglist“ (dolus) des Internationalen Uebereinkommens und „Vorsatz“ des neuen H.-G.-B. decken sich nicht. Unter „Arglist“ ist „die böse, auf die Schadenszufügung abzielende Absicht“ (böswillige Beschädigung) zu verstehen (Entsch. d. R.-G. XVIII S. 71, XXI S. 243, XXIII S. 137), während zum Begriff des „Vorsatzes“ die Absicht der Schädigung nicht gehört. Beide sind also keineswegs gleichbedeutend. Arglist ist die unsittliche, auf bestimmte rechtswidrige Schädigung gerichtete Absicht, welche dem „Vorsatz“ fehlt. (F. Endemann, Einf. i. d. B. G.-B. I § 112 Anm. 6.) Hiernach hat also durch die neue Fassung „Vorsatz“ an Stelle von „Arglist“ die Ersatzpflicht der Eisenbahnen eine weitere Verschärfung erfahren.

B.

Die Voraussetzungen für den Anspruch auf Vergütung des vollen Schadens sind folgende:

1. Die erste Voraussetzung ist, dass überhaupt ein von der Eisenbahn zu vertretender Schaden entstanden ist, d. h. ein aus dem Eisenbahntransport herrührender, auf die Bestimmungen des neuen H.-G.-B. und der Verk.-Ord. sich gründender Schaden. Es sind hier nicht nur Schäden aus Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes sowie aus der Versäumung der Lieferfrist gemeint, sondern — wie der Wortlaut „in allen Fällen“ klar ergibt — alle Schäden aus dem Eisenbahntransport, welche durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn verursacht sind, gleichviel ob durch Verletzung der Vertragspflichten oder nicht, ob durch die Ausführung oder Nichtausführung des Frachtvertrages, ob ein Frachtvertrag abgeschlossen ist oder nicht, ob die Forderung also auf Grund des Vertrages oder ausservertragsmässig (ex pacto oder ex lege) geltend gemacht wird, mithin nicht nur in Fällen des ganzen oder theilweisen Verlustes, der Beschädigung oder Verspätung, sondern auch bei Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen des § 453 neuen H.-G.-B., § 6 Verk.-Ord., z. B. bei unberechtigter Ablehnung des Transportes, Verletzung der Reihenfolge bei der Beförderung usw., Befolgung der Verfügungen des Absenders ohne Vorweisung des Frachtbriefduplikats (§ 64 Abs. 2 Verk.-Ord.), einstweiliger Verwahrung des Gutes (§ 55 a. a. O.) usw.

2. Die zweite Voraussetzung ist, dass der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt ist.

a) „Vorsatz“ ist die wissentliche rechtswidrige Handlungsweise derartig, dass der Handelnde den Erfolg seines Handelns erkennt und voraussieht, das bewusste Wollen der Rechtswidrigkeit. Es gehört hierzu nicht nothwendig auch die böse Absicht der Schädigung (böswillige Beschädigung). „Grobe Fahrlässigkeit“ dagegen ist ein besonders hoher Grad der Ausserachtlassung der im Verkehre erforderlichen Sorgfalt, ein erhebliches Maass von Nachlässigkeit, schuldbarer Unwissenheit oder Mangel an gehöriger, im Verkehr üblicher und gebotener Aufmerksamkeit. Es ist kein ganz fest umgrenzter Rechtsbegriff; der Maassstab der im Verkehre erforderlichen Sorgfalt ist anzulegen. Ist diese in besonders schwerer Weise nach den von der Verkehrsanschauung gestellten objektiven Anforderungen verletzt, so liegt grobe Fahrlässigkeit vor. Grobe Fahrlässigkeit wird häufig sich dem wissentlichen Vorsatz nähern; im B. G.-B. werden beide regelmässig nebeneinander gestellt. Dennoch sind beide Begriffe nicht gleichbedeutend; es bleibt eine Grenze zwischen dem wissentlichen und dem nicht wissentlichen, wenngleich grobfahrlässigen Handeln (F. Endemann a. a. O. I § 114 Anm. 2). Beides kann in positiven Handlungen, aber auch in Unterlassungen bestehen. Leichte Fehler, geringfügige Versehen und unerhebliche Pflichtwidrigkeiten gehörigen nicht zum Begriffe der groben Fahrlässigkeit. Es liegt auf der Hand, dass hier für die richterliche Beurtheilung im Streitfalle nach Lage der besonderen Verhältnisse ein weiter Spielraum bleibt. Denn einerseits kommt in Betracht, dass nach der eigenartigen Natur des Eisenbahnbetriebes das Publikum sich voll auf die Maassnahmen der Eisenbahn zum Schutze und zur sorgfältigen Ausführung des Transportes verlassen muss und jedes Eingreifen in diese ausgeschlossen ist, andererseits aber auch, dass die Schnelligkeit und Gefährlichkeit des Eisenbahntransportes sowie die grosse Häufung desselben, die Schwierigkeit der Uebersicht und Kontrole, Fehler und Versehen als entschuldbar oder leicht erscheinen lassen, welche bei anderen Transportarten und unter anderen Verhältnissen als schwere anzusehen sein würden. Danach kann je nach Lage des einzelnen Falles die Beurtheilung, ob unrichtige, ungeeignete oder verspätete Verladung oder sonstige Fehler derselben, Verwechselung und Fehlleitung der Güter, Verschleppungen — insbesondere bei schnell verderblichen Gütern —, unrichtige, irrige oder unterlassene Zolldeklaration, unrichtiges oder verspätetes Benachrichtigen (Avisiren), Expediren, Abliefern (vornehmlich mehrtägiges Liegenlassen angekommenen Eilgutes), ungenügende Schutzmaassregeln usw. als auf grober Fahrlässigkeit oder leichtem Verschulden beruhend zu erachten sind, eine sehr verschiedenartige sein.

b) Auch der Vorsatz der Leute der Eisenbahn und anderer Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transports bedient, fällt hierunter (vgl. § 458 neuen H.-G.-B., § 9 Verk.-Ord.). Anderenfalls würde § 88 Verk.-Ord. eine unzulässige Beschränkung des § 458 neuen H.-G.-B. enthalten (R.-O.-H.-G. Bd. 6 S. 427, Bd. 8 S. 317 [326]; v. Hahn H.-G.-B. II S. 616; Schott in Endemann's Handb. des Hand.-Rechts III S. 344; Puchelt H.-G.-B. II S. 474; Endemann Recht der Eisenbahnen S. 566). Die Eisenbahn kann, wenn die schädigende Handlung unter der Voraussetzung, dass sie von ihr selbst ausgegangen wäre, als Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit erscheinen würde, diese Bewerthung der Handlung nicht deshalb bestreiten, weil sie von einem ihrer Leute ausgegangen ist. Ebenso wenig kann sie geltend machen, die betreffende Handlung beruhe deshalb nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit, weil, wenn man nur die Person ihres Organs in Betracht ziehe, es nach Lage der Sache an einer Voraussetzung seiner Qualifikation fehlen würde (Reichsger. 30. Septbr. 1882; Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 354). Es liegt auf der Hand, dass die Bestimmung des § 88, wenn sie nicht auch auf die Leute der Eisenbahn ausgedehnt werden würde, überhaupt bedeutungslos und überflüssig sein würde.

c) Der Schaden muss durch die vorsätzliche oder grobfahrlässige Handlung oder Unterlassung der Eisenbahn bezw. ihrer Leute verursacht sein. Es genügt nicht, dass die bezügliche Handlung usw. bei dem Transporte überhaupt vorgekommen, zeitlich oder örtlich damit zusammengefallen ist; vielmehr ist erforderlich, dass durch sie der Schaden herbeigeführt ist. Aber es braucht nur die wirkliche, nicht die nothwendige Folge gewesen zu sein. Ebenso wenig gehört es zum ursächlichen Zusammenhange, dass die Handlung die alleinige Ursache gewesen. Es können zu der Handlung noch andere Thatsachen als mitwirkend hinzuge-

treten sein, gleichviel ob der Eintritt dieser mitwirkenden Thatsachen durch jene Handlung bedingt war oder nicht. Es reicht also aus, dass sie mitwirkend war, wenn nur festgestellt wird, dass ohne sie der Schaden überhaupt nicht oder nicht in dem vorliegenden Umfange eingetreten wäre. Die Ursächlichkeit wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass möglicherweise der Schaden auch auf anderer Seite hätte eintreten können, aber sie wird ausgeschlossen, wenn er unter allen Umständen, auch ohne die ihn jetzt bewirkende Handlung, eintreten musste (Reichsger. 18. Sept. 1880; Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 270).

d) Bei mitwirkendem Verschulden der Eisenbahn und des Absenders bezw. Empfängers ist nach Lage des besonderen Falls entscheidend, wessen Verschulden als das vorwiegende den Schaden verursacht hat, als die eigentliche causa efficiens desselben zu betrachten ist. Für die Bemessung des Umfangs des zu leistenden Schadenersatzes ist in diesem Falle insbesondere der Umstand entscheidend, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Theile verursacht worden ist. In Gemässheit des Art. 2 des Einf.-Ges. zum neuen H.-G.-B. vom 10. Mai 1897 (R.-G.-Bl. S. 437) gelten hier mangels einer anderweitigen Bestimmung im neuen H.-G.-B. oder im Einf.-Ges. dazu die Vorschriften des § 254 B. G.-B. (vergl. F. Endemann a. a. O. I § 132).

3. Der Entschädigungsberechtigte hat den Nachweis für das Vorhandensein der beiden Voraussetzungen zu erbringen, also sowohl dafür, dass ein Schaden überhaupt entstanden, wie auch dafür, dass er durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn bezw. ihrer Leute verursacht ist. Der Beweis hat sich auf das Vorhandensein und die Höhe des Schadens sowie auf die vorsätzliche oder grobfahrlässige Handlung bezw. Unterlassung der Eisenbahn oder ihrer Leute und den ursächlichen Zusammenhang zwischen beiden zu erstrecken. Sind mehrere derartige Handlungen vorgekommen, so wird der Nachweis einer derselben genügen, wenn sie die Ursache des Schadens ausreichend begründet (R.-O.-H.-G. Bd. 23 S. 309). Eines besonderen Nachweises des Entschädigungsberechtigten bedarf es nur dann nicht, wenn beides — Schaden und vorsätzliche oder grobfahrlässige Handlungsweise und der ursächliche Zusammenhang zwischen diesen — sich als aus den unstreitigen und bekannten thatsächlichen Verhältnissen von selbst erwiesen ergibt (Schott a. a. O. S. 344; R.-O.-H.-G. Bd. 21 S. 21).

C.

Liegen die beiden vorerörterten Voraussetzungen vor, so kann die Vergütung des vollen Schadens gefordert werden (B. G.-B. § 249 ff., § 252; Reichsger. 30. Sept. 1882; Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 357). Die Forderung ist alsdann nicht auf die in den §§ 80—87 der Verk.-Ord. bezeichneten Werthgrenzen, den normalen Ersatz des gemeinen Handelswerths bezw. gemeinen Werth (§ 80), den verringerten des § 81, den bis zum deklarirten Höchstbetrag gesteigerten der §§ 84, 85 oder die verhältnissmässigen Frachtantheile des § 87 beschränkt. „Voller Schaden“ bedeutet mehr, als diese begrenzten Beträge; es kann frei von allen Schranken sowohl der wirkliche Schaden (damnum emergens), wie auch der entgangene Gewinn (lucrum cessans), das ganze individuelle Interesse des Berechtigten, insoweit es überhaupt nach irgend welcher Richtung hin durch die vorsätzliche oder grobfahrlässige Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute verletzt ist, gefordert werden (B. G.-B. § 252; F. Endemann, Einf. usw. I, § 128; Bendix, D. Priv.-Recht § 29, III; Kuhlenbeck, B. G.-B. I S. 173; Thöl, Hand.-Recht III S. 47; Schott S. 344; Puchelt II S. 473; W. Endemann, Recht d. Eisenb. S. 566), also auch der nichts vorauszusehende Schaden (abweichend von Art. 1150 code civil). Es gehören dahin Nachtheile durch Konventionalstrafen, Verlust an Kundschaft, Reisekosten, Entwerthung der Waare durch Aenderung der Konjunktur, der Mode, der Verkaufsgelegenheit usw. Den Beweis für den vollen Schaden und für die Höhe der danach beanspruchten Entschädigungsbeträge hat der Entschädigungsberechtigte zu führen.

Die Vergütung des vollen Schadens kann „in allen Fällen“ gefordert werden, beschränkt sich also keineswegs auf die in den §§ 76 ff. Verk.-Ord. (§§ 456 ff. neuen H.-G.-B.) bezeichneten Schäden aus Verlust, Beschädigung und Verspätung aus dem Eisenbahnfrachtvertrage, sondern erstreckt sich auf alle Fälle, in welchen überhaupt aus dem Eisenbahntransport auf Grund der §§ 453 ff. neuen H.-G.-B. und der Eisenb.-Verk.-Ord. durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn ein Schaden entstanden ist, und gleichviel, ob durch Verletzung der Vertragspflichten oder nicht. Denn anderenfalls würde die Hinzufügung der Worte „in allen Fällen“ ohne Zweck und daher überflüssig sein. Auch bei Festsetzung von Ausnahmetarifen (§ 81) ist der volle Schaden unter den Voraussetzungen des § 88 zu vergüten.

§ 88 findet hiernach uneingeschränkt und ausnahmslos in allen Fällen Anwendung, wo überhaupt nach Maassgabe der vorstehenden Normen ein Schadensersatz zu leisten ist, und gleichviel, ob ein Eisenbahnfrachtvertrag abgeschlossen ist oder nicht, ob die Forderung also auf Grund des Vertrages oder ausservertragsmässig (ex pacto oder ex lege) geltend gemacht wird, mithin nicht nur in Fällen des ganzen oder theilweisen Verlustes, der Beschädigung oder Verspätung (neues H.-G.-B. §§ 4, 5, 6 ff., Verk.-Ord. §§ 76 ff.), sondern auch bei Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen des neuen H.-G.-B. § 453, Verk.-Ord. § 6, z. B. bei unberechtigter Ablehnung des Transports, Verletzung der Reihenfolge usw., Befolgung der Verfügungen des Absenders ohne Vorweisung des Frachtbriefduplikats (neues H.-G.-B. § 455 Abs. 2, Verk.-Ord. § 64 Abs. 2), rechtswidriger Zurückhaltung oder Verwerthung des Gutes als Pfand (Verk.-Ord. § 66 Abs. 4), Nichtauszahlung eingezogener Nachnahmen (Verk.-Ord. § 62 Abs. 4), Ablieferung des Gutes ohne Einziehung der Nachnahme (Verk.-Ord. § 62 Abs. 5) usw.

Stimmen aus Süddeutschland über die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens.

Im Anschluss an den Endsatz unseres Leitaufsatzes „Kleinliche Angriffe“ in Nr. 14 d. Ztg. lassen wir nachstehend eine Zusammenstellung von Sätzen aus den Jahresberichten der Handels- und Gewerbekammern in Württemberg für das Jahr 1899 folgen, welche sich alle über die in der Ueberschrift behandelte Frage aussprechen. Die Jahresberichte sind von der königlich württembergischen Centralstelle für Gewerbe und Handel im Herbst 1900 herausgegeben, uns aber erst jetzt bekannt geworden. Sie werden, wie wir annehmen, auch jetzt noch unseren Leserkreis interessiren.

Die Kammer in Heilbronn schreibt u. a.:

„Die Geschichte des Eisenbahnwesens in Deutschland zeigt, dass mit Verminderung der zahlreichen verschiedenartigen Systeme und Verwaltungen die Rente und Leistungsfähigkeit der Bahnen in Deutschland stetig gewachsen sind, und zwar in der Regel um so mehr, je ausgedehnter der Bezirk der einzelnen Verwaltung geworden. Mit Rücksicht hierauf und auf die gesteigerten Ansprüche an die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsmittel ist jeder engere Zusammenschluss der verschiedenen Verwaltungen mit Genugthuung aufzunehmen. Die neuerdings mehrfach angeregte Frage eines Anschlusses Württembergs an die preussisch-hessische

Eisenbahngemeinschaft ist darum auch von der Handelskammer Heilbronn mit grossem Interesse aufgenommen worden. Zur gründlichen Beurtheilung dieser Frage und der Mittel und Wege, durch welche sie zu einer für Württemberg und seinen Verkehrsinteressenten günstigen Lösung geführt werden könnte, bedarf es eines so reichhaltigen, für eine Handelskammer vielfach nicht leicht zugänglichen und nicht kurzer Hand zu beschaffenden Materials, dass es sich an dieser Stelle zunächst nur um Zusammenstellung der mehr allgemeineren dabei in Betracht kommenden Gesichtspunkte handeln kann. — Die von der württembergischen Eisenbahnverwaltung in dankenswerther Weise ausgegangenen, auf eine einheitliche Regelung der süddeutschen Personentarife gerichteten Bestrebungen scheinen ja wenig Aussicht auf Erfolg zu haben, allein auch ein Erfolg in dieser Richtung wäre eine verhältnissmässig nur kleine Errungenschaft auf dem Gebiete unseres durch seine Zersplitterung in seiner gesunden Weiterentwickelung gehemmten und einer durchgreifenden Reform bedürftigen Eisenbahnwesens. Die volkswirthschaftlichen und finanziellen Nachtheile, welche aus dieser Zersplitterung und dem Konkurrenzkampf, in welchen sich die verschiedenen Verwaltungen dadurch gedrängt sehen, erwachsen, sind tiefgehende. Jede Verwaltung sucht den Verkehr möglichst lange auf der eigenen Bahn zu halten, so dass hauptsächlich im Güterverkehre Beförderungen auf grossen Umwegen stattfinden. Wenn dies auch nicht direkt den Verfrachter trifft, da diesem stets der kürzeste Weg berechnet wird, wie man uns versichert, so entsteht für ihn doch der Zeitverlust und für die Verwaltung ein um so grösserer Schaden durch unnöthige Abnutzung und Vermehrung des Fahrmaterials und Personals sowie durch den grösseren Verbrauch an Brennmaterial. — Grosse Summen müssen auch von einzelnen Verwaltungen an andere für Wagenmiethe bezahlt werden, bei gegenseitiger Benutzung der Wagen, und viele Wagen müssen oft grosse Strecken leer nach dem Versandort zurückkehren, während vielleicht gerade an den von ihnen berührten Plätzen grosser Wagenmangel herrscht und sie nützlich zur Rückfracht benutzt werden könnten. Welche Summen die dadurch nöthig werdenden komplizirten Verrechnungen mit ihrem Aufwand an Zeit und Kraft verschlingen, lässt sich denken; auch versteht es sich ganz von selbst, dass eine grössere Anzahl kleinerer Verwaltungen zusammen grössere Kosten verursacht als eine grosse. — Ebenso schlimm und für den Reisenden nur noch empfindlicher, weil er es am eigenen Leibe erfahren muss, steht es auf dem Gebiete des Personenverkehres. Auch hier sind bei Einrichtung grosser durchlaufender Verbindungen nicht die naturgemässen kürzesten Wege maassgebend, sondern vielfach nur die Interessen der einzelnen Staaten an einer solchen Verbindung. Gelingt es schliesslich in einzelnen Fällen, sich in etwas an solchen durchgehenden Linien zu betheiligen, so bedarf es dazu der ausserordentlichsten Anstrengungen und der verschiedensten Konzessionen, die den Werth des nachbarlichen Entgegenkommens von vornherein wieder sehr vermindern. Und gerade Württemberg befindet sich in dieser Beziehung in einer besonders schlimmen Lage und muss zusehen, wie einerseits durch Bayern und andererseits durch Baden der grosse Verkehr an seinen Grenzen vorübergeführt wird, während seine Bahnen hierfür mannigfach die kürzesten Wege bieten würden. Die Beispiele hierfür sind zu zahlreich und zu bekannt, als dass es angezeigt erscheint, sie hier aufzuführen."

Die Kammer schildert dann die ungünstigen finanziellen Ergebnisse der württembergischen Eisenbahnen und fährt fort:

Es ist auch darauf hingewiesen worden, dass die Einheitlichkeit des deutschen Eisenbahnwesens auch gepflegt und gefördert werden könne durch freie Vereinbarungen unter den Eisenbahnverwaltungen. Es kann ja nur mit grosser Befriedigung aufgenommen werden, wenn auf diese Weise auf eine Besserung der bestehenden Verhältnisse hinzuwirken versucht wird. Allein, wenn auf diesem Wege für Württemberg v i e l zu erreichen wäre, so wäre das zweifellos bei der anerkannten Tüchtigkeit unserer württembergischen Verwaltung und bei deren nicht zu bezweifelndem guten Willen hierzu bereits geschehen. Und gelingt es auch, dieses oder jenes Zugeständniss auf diesem Wege herauszuschlagen, die in den entgegenstehenden Interessen begründeten Hauptübelstände werden damit nicht beseitigt. Nur eine I n t e r e s s e n g e m e i n s c h a f t ist imstande, d u r c h g r e i f e n d e Besserung zu schaffen; mit ihrer Ausdehnung über weitere Gebiete würde eine solche Gemeinschaft an Einfluss gewinnen, denn nur eine durch ihre Grösse starke Verwaltung kann den Kampf auf diesem Gebiet mit Erfolg aufnehmen. Als Endziel aller solcher Anschluss- und Gemeinschaftsbestrebungen erscheint uns die Verwirklichung des R e i c h s e i s e n b a h n p r o j e k t e s als das wünschenswertheste, weil Reichseisenbahnen allein volkswirthschaftlich und finanziell vollen Erfolg im Innern zu gewährleisten und nach aussen auch bei Regelung des internationalen Verkehres ein gewichtiges Wort mitzusprechen imstande wären, und weil die Verwaltung der Reichseisenbahnen dem Bundesrath als der Vertretung aller deutschen Regierungen und dem Reichstag als der Vertretung des gesammten deutschen Volkes verantwortlich wäre. Ist es auch Bismarck nicht gelungen, den von ihm aufgenommenen Plan einer Vereinigung des ganzen Eisenbahnwesens in den Händen des Reiches zur Ausführung zu bringen, so wird ihn seine ausserordentliche wirthschaftliche Bedeutung doch immer wieder in den Vordergrund treten und endlich doch zur Verwirklichung kommen lassen. Der Weg und Durchgangspunkt zu den Reichseisenbahnen ist höchst wahrscheinlich und naturgemäss die weitere Verminderung der noch bestehenden Eisenbahnverwaltungen und ein engerer Anschluss derselben unter sich. Auch Art. 23 des preussisch-hessischen Staatsvertrages sieht den Fall einer Abtretung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich vor. Auf Grund dieser Anschauungen hält die Handelskammer Heilbronn auch die Frage eines Anschlusses Württembergs an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft aller Beachtung werth, selbstverständlich nur unter der Voraussetzung, dass ein solcher unter Bedingungen erreichbar wäre, bei welchen wirthschaftliche Vortheile in sicherer Aussicht ständen und die Selbständigkeit der württembergischen Verwaltung bezw. ihr Einfluss auf den Betrieb möglichst gewahrt bliebe.

Die Kammer in R e u t l i n g e n spricht gleichfalls ihre Ueberzeugung von der Nothwendigkeit grösserer Einheitlichkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens aus und meint, die (damals) angestrebte süddeutsche Tarifgemeinschaft dürfe nach ihrer sicheren Erwartung nur ein Vorläufer, ein Uebergangsstadium zur grösseren Einheit bilden und werde in Bälde zu dem erstrebenswerthen Ziel einer grossen allgemeinen Betriebsgemeinschaft der deutschen Bahnverwaltungen führen. Aehnlich spricht sich der H a n d e l s v e r e i n in Reutlingen aus, der dabei betont, dass die Ansicht von der Unbeliebtheit der IV. Wagenklasse in Süddeutschland unrichtig sei; eine solche würde dort wie in Hessen eine ausserordentlich starke Benutzung finden. Er schliesst:

„Die ganze Bewegung von der endgültigen Lösung einer Betriebsgemeinschaft sämmtlicher deutscher Staatsbahnen wird nicht mehr aufhören, wenn auch als Uebergang hierzu eine Vereinigung von Bahnen von Württemberg, Baden und Elsass-Lothringen nicht zu verwerfen ist."

Auch die Kammer in U l m spricht sich aufs wärmste für eine einheitliche deutsche Eisenbahngemeinschaft aus und betont namentlich die daraus entspringenden finanziellen und wirthschaftlichen Vortheile. Ebenso die Kammer in R a v e n s b u r g. Die Kammer in R o t t w e i l weist auf die aus einer solchen Gemeinschaft entspringenden besonderen Vortheile für Vereinfachung und Beschleunigung des Verkehrs hin.

„Die jetzige Zersplitterung ist vielfach ein Hinderniss für die zweckmässige Gestaltung des Betriebes."

Die Kammer gibt dann einen Rückblick über den Verlauf der Eisenbahn-Einheitsbewegung in Württemberg, über die Aeusserungen des Abg. Freiherrn v. Wöllwarth und des damaligen Ministerpräsidenten Freiherrn v. Mittnacht. Dieser habe nicht nur die Nothwendigkeit des Erlasses eines Reichseisenbahngesetzes betont, sondern sogar die Möglichkeit durchblicken lassen, dass sich die württembergische Regierung unter Umständen zur Uebertragung ihrer Bahnen an das Reich entschliessen werde. Die Kammer knüpft hieran folgende Schlussworte:

„Wir halten den Anschluss an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft zwar für das geeignetste Mittel zur Erreichung des Zieles: ‚Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen', aber immerhin nur für e i n e s der Mittel, die zum Ziele führen würden. Wir haben deshalb die letzte Erklärung des Herrn Ministerpräsidenten mit grosser Freude begrüsst und würden sein Verdienst nicht geringer anschlagen, wenn es ihm gelingen sollte, auf dem von ihm in Aussicht genommenen Wege die Frage der Eisenbahneinheit zu lösen. — Der Lösung dieser Frage sollten Industrie und Handel um so eifrigere Aufmerksamkeit schenken, als sich das Interesse des grossen Publikums und damit auch die

Tagespolitik der Personentarifreform zuwendet, die jeden einzelnen unmittelbar berührt. Ein wie grosser Fortschritt auch die vom Herrn Ministerpräsidenten angekündigte Verständigung der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen über den Personentarif ist, so ist doch die einheitliche Ordnung des Güterverkehrs und des ganzen Betriebes ein viel wichtigeres Problem. Die Vertretungen von Industrie und Handel haben dafür zu sorgen, dass seine Diskussion nicht von der Tagesordnung verschwindet."

Erinnern wir uns, dass die bedeutendste Handelskammer des Landes, die Stuttgarter, sich bereits früher in ähnlichem der Eisenbahneinheit freundlichen Sinne geäussert hat, so können wir feststellen, dass die Ansichten fast des gesammten württembergischen Handelsstandes, soweit er in den Handelskammern vertreten ist, in diesem Punkte übereinstimmen. Wir können hiernach wohl überzeugt sein, dass die von uns in Nr. 10 S. 145 ff. d. Ztg. ausführlich wiedergegebenen Worte des jetzigen Verkehrsministers Freiherrn v. Soden im ganzen württembergischen Handelsstande freudigen Widerhall finden.

Die Stellung der Signale zum Gleis.

Von Baurath **H. Menzner** in Leipzig.

Obwohl die Mehrheit die Ansicht theilen dürfte, dass auch die Blocksignale mit Vorsignalen ausgerüstet werden müssen, so scheint mir hiermit allein die Frage, in welcher Weise die Signaleinrichtungen zu verbessern sind, noch nicht erschöpft zu sein. Wenn man die Erfahrungen, welche die Lokomotivführer in mehreren Arbeiten gelegentlich einer vom Verein deutscher Lokomotivführer im August 1899 gestellten Preisaufgabe niedergelegt haben, aufmerksam verfolgt, so gelangt man zu dem Schluss, dass z. Zt. der Art der Aufstellung der Signale zu den Gleisen nicht die gebührende Sorgfalt zugewendet wird.

„Ein gutes Signal muss sich dem Führer aufdrängen", äussert sich der mit dem ersten Preise ausgezeichnete Verfasser (vergl. Nr. 97 vom 12. Dezember 1900 d. Ztg.).

Jetzt stehen die Signale bald rechts, bald links, bald hoch, bald niedrig, bald nahe, bald weit vom Gleis; bei grösseren Bahnhöfen stehen oft jenseits einiger Gleise mehrere Signale auf hohen Masten nebeneinander. Selbst der mit den Verhältnissen Vertraute wird beim raschen Einfahren sehr genau prüfen müssen, welches Signal seiner Fahrt gilt; ein neuer Führer aber wird gar nicht in der Lage sein, die Signale zu deuten. Eine Signaleinrichtung muss aber unter allen Umständen so beschaffen sein, dass sie gar nicht falsch verstanden werden kann und der Führer nicht erst nöthig hat, dickbändige Kommentare zu studiren.

Wer öfter bei Nebel auf der Maschine gefahren ist, wird gesehen haben, wie ängstlich selbst der vertrauteste Führer nach den Signalen sucht, welche — wie bereits gesagt — ganz verschiedenartig aufgestellt sind. Kategorisch wird einem da zugerufen: das Signal muss ein für allemal in derselben Stellung und Höhe zum Gleis und somit zum Standorte des Führers erscheinen, was in einfacher Weise dadurch zu erreichen ist, dass das Signal für eine bestimmte Fahrt ungefähr über der Mitte des zugehörigen Gleises sichtbar wird. Dann weiss der Führer ein für allemal, wo er seine Augen hinzurichten hat, um das für ihn gültige Signal zu Gesicht zu bekommen. Er gewöhnt sein Auge an einen bestimmten Ausblickwinkel, braucht nur in der Fahrtrichtung auszuschauen und hat nicht nöthig, unsicher suchend umherzuspähen.

Das Signal wird über dem Gleise so anzuordnen sein, dass bei Nacht das farbige Licht etwa 1,0 m rechts von Gleismitte, also unmittelbar über dem Stande des Führers erscheint, und somit dem Auge des letzteren so nahe gerückt wird, als nur irgend möglich.

Der Einwand, welcher gegen diese Stellung des Signals erhoben werden wird, dass dasselbe in vielen Fällen, z. B. in Kurven, nicht schon aus weiter Entfernung wird gesehen werden können, wird dadurch entkräftet, dass der Führer durch das Vorsignal auf die Stellung des Hauptsignals aufmerksam gemacht ist. Der Vortheil bleibt aber auch in diesen Fällen bestehen, dass der Führer das Signal in dem Augenblicke, in welchem er unter ihm hinwegfährt, selbst bei starkem Nebel noch zu Gesicht bekommen wird, da er ihm mit dem Auge bis auf etwa 4,0 m nahekommt.

Ein weiterer Einwand, dass die Signale durch den Lokomotivrauch rasch verrussen werden, fällt gegenüber der erzielten Sicherheit nicht ins Gewicht und läuft nur auf etwas erhöhte Unterhaltungskosten hinaus. Natürlich wird die Durchführung des Vorschlages Kosten verursachen, woran sich aber die Eisenbahnverwaltungen mit Rücksicht auf den zu erreichenden Vortheil kaum stossen werden.

Fig. 1.
Einfaches Einfahrtsignal.

Fig. 2.
Blocksignal auf zweigleisiger Strecke.

Das einfache Bahnhofeinfahrtsignal wird etwa die in Abb. 1, das Blocksignal auf zweigleisiger Strecke die in Abb. 2 dargestellte Form erhalten. Auch die Ausfahrtsignale müssen dieselbe Stellung bekommen. Wie oft kann man jetzt beobachten, dass vor grossen Bahnhofshallen 6 bis 10 Ausfahrtsignale auf kurzer Brücke dicht nebeneinander stehen. Um zu erfahren, welches Signal ihm gilt, muss der Führer erst mühsam die Gleise und dann die Signale zählen. Der Führer muss aber auf den ersten Blick sehen, welches Signal ihm gilt.

Die Berathung des Etats der preussischen Eisenbahnverwaltung

begann im Abgeordnetenhause am 23. d. Mts. und wurde durch den Minister v. Thielen mit einer Rede eingeleitet, die zunächst namentlich die grosse Vorsicht bei Aufstellung des Etats betonte. Der Minister glaubt nicht, dass der augenblickliche Rückgang der Konjunktur von langer Dauer sein werde. Er sieht den Hauptgrund für diesen Niedergang in einer vorübergehenden Ueberproduktion. „Es wird einige Zeit vergehen, bis der übermässig gewachsene Vorrath an den Mann gebracht ist, allein der innere Bedarf des Landes hat an sich nicht nachgelassen und noch viel weniger der Wohlstand des Landes; die Transportmenge nimmt also nicht ab und daraus erklärt sich die Erscheinung, die wir schon mehrfach zu beobachten Gelegenheit hatten, dass auch in Zeiten wirthschaftlichen Niederganges die Eisenbahnverwaltung doch niemals in ihren Einnahmen aus dem Güterverkehr einen Rückgang erfahren hat, und diese Thatsache berechtigt uns zu der Hoffnung, dass wir auch in diesem Jahre den Voranschlag erreichen werden. Es ist ja ein Vorzug so grosser Etats wie desjenigen der Eisenbahnen, dass sie Abschwächungen in einzelnen Punkten viel leichter vertragen, dass sie in viel höherem Maasse die Möglichkeit des Ausgleichs bieten, als die kleineren Etats anderer Verwaltungen. Die Betriebsausgaben sind im vergangenen Jahre erfreulicherweise nicht in dem gleichen Maasse gestiegen wie die Einnahmen, obwohl die Arbeitslöhne und Materialienpreise zur Zeit recht hoch sind. Wir haben die höchste Rente und den niedrigsten Betriebskoeffizienten. Während der Betriebskoeffizient sich in anderen Ländern in den letzten Jahren ausserordentlich ungünstig gestaltet hat, ist er bei uns fast in gleicher Höhe geblieben. Dabei haben wir die Betriebsmittel aus eigenen Einnahmen gedeckt und nicht aus Anleihen, trotzdem ausserordentlich viele neue Wagen eingestellt sind, die sehr hohe Summen verschlungen haben. Aus Anleihen sind nur die neuen Eisenbahnlinien bestritten worden. In erfreulicher Weise hat bis zu einem gewissen Grade der grosse Bedarf der Eisenbahnen auch stabilisirend auf die Materialpreise eingewirkt. Der Dezember des Jahres 1899 brachte so kolossale Betriebserschwernisse, dass er in den Mehreinnahmen um 6 000 000 ℳ. hinter dem Januar 1900 zurückblieb; wenn wir nun, wie es bereits feststeht, im Januar 1901 noch stärkere Mehreinnahmen haben, so ist das der beste Beweis dafür, dass der innere Bedarf des Landes nicht abgenommen hat. Die Wagengestellung ist trotz der hohen Betriebsleistung im Jahre 1900 in befriedigender Weise gelungen. In Oberschlesien hat sich, von vereinzelten Ausnahmen abgesehen, ein Wagenmangel überhaupt nicht gezeigt. Dabei waren die Anforderungen an uns dort sehr hoch, ebenso im Ruhrrevier. Im Ruhrrevier überschritt die tägliche Gestellung von Kohlenwagen an verschiedenen Tagen die Zahl 18 000. Im ganzen Staatsbahnbereich sind für Kohlen und Koks am 16. und 17. November v. J. je 36 000 Wagen zur Beladung bereit gestellt. Die Mehreinnahmen des laufenden Jahres werden voraussichtlich 45 000 000 ℳ., die Mehrausgaben 22 000 000 ℳ. betragen, so dass ein Mehrüberschuss von 23 000 000 ℳ. verbleiben dürfte."

In Bezug auf die persönlichen Ausgaben bemerkte der Minister, dass an den Steigerungen ausschliesslich der äussere Betriebsdienst betheiligt sei, nicht aber der innere Bürodienst. „Die Schreiberei hat in der Eisenbahnverwaltung immer mehr abgenommen. Wir sind zu einem gewissermaassen kaufmännischen Bürodienst gekommen. Jeder Expedient ist womöglich sein eigener Registrator und Kanzlist. Die Urschriften werden kopirt. Jeder, der im öffentlichen Dienst eine Zeit lang gestanden hat, weiss, dass nur dort gut gearbeitet wird, wo man unter Volldampf arbeitet. Dass das bei uns geschieht, wissen Sie und es beweisen Ihnen auch die vermehrten Kontrolmaassnahmen. Aber trotz aller Neuordnungen, trotz der grossen Vermehrung der Eisenbahndirektionen haben wir im inneren Bürodienst im Vergleich zum Jahre 1894 im letzten Jahre noch eine Ersparniss von 7 000 000 ℳ. gehabt, während wir, wenn der Bürodienst nach Maassgabe des Jahres 1894 weiter gehandhabt worden wäre, durch die neuen Einrichtungen zu einer Mehrausgabe von 20 000 000 ℳ. hätten kommen müssen. An dieser Vereinfachung des Bürodienstes hat ein grosses Verdienst auch die Oberrechnungskammer, der man mit Unrecht Bürokratismus vorwirft. Ihr ist es mit zu danken, dass wir einen kolossalen Ballast von unnöthigem Formalismus los geworden sind. Diese Vereinfachung kommt der ganzen Verwaltung zu gute."

Sehr erfreut äusserte sich der Minister über die möglich gewordene Vermehrung der etatsmässigen Beamtenstellen. Durch die Schaffung von 1 003 neuen Stellen für Eisenbahnsekretäre seien die Verhältnisse der Bürobeamten so günstig gestaltet, wie es früher niemand erwartet hätte. Aus seinen Aeusserungen über die sachlichen Ausgaben ist die zu erwähnen, dass das Betriebsmaterial zwar ausserordentlich vermehrt sei, dass man sich aber hüten müsse, zu viel Wagen anzuschaffen, denn ein kleiner Wagenmangel, der nur zu gewissen Zeiten eintrete, sei besser, als ein unnützer Ueberfluss an Wagen. Nach einem Blick auf den ausserordentlichen Etat der Ausgaben schloss der Minister mit dem Ausdruck der Hoffnung, dass für die Eisenbahnen immer noch bessere Zeiten kommen würden, damit man in dem Ausbau der Bahnen immer weitere Fortschritte machen könne.

Der zur freis. Volksp. gehörige Abg. Sänger konnte sich nicht enthalten, nochmals auf das Offenbacher Eisenbahnunglück zurückzukommen und die schon früher von ihm daran geknüpften Anklagen zu wiederholen, die Minister v. Thielen erneut widerlegte. Insbesondere erläuterte er, dass der Offenbacher Bahnhof keineswegs betriebsgefährlich sei, dass sein Umbau aber längst beabsichtigt sei, aber die Beseitigung von Schienenübergängen erfordere, über die man sich mit der Stadtverwaltung verständigen müsse.

In Bezug auf allgemeinere Punkte sagte der Minister: „Was nun die Verbesserungen auf dem Gebiete der Eisenbahn betrifft, so ist die preussische Verwaltung in vielen Punkten allen anderen vorangegangen; insbesondere waren wir die ersten, die überhaupt die Luftdruckbremse eingeführt haben. Zuerst wählten wir die Karpenterbremse, die damals als die beste galt, und jetzt gehen wir zur Westinghousebremse über. Diese ist freilich noch nicht allgemein eingeführt worden, denn ihre Durchführung ist mit grossen Schwierigkeiten verknüpft. Aber wir streben jetzt eine einheitliche Bremse an. Aus Anlass des Offenbacher Unglücks hat das Reichseisenbahnamt die Eisenbahnverwaltungen aller Bundesstaaten zu einer Konferenz eingeladen, die am 16. d. Mts. stattgefunden hat. Ein Protokoll liegt hierüber noch nicht vor; ich bin jedoch in der Lage, Ihnen die Beschlüsse in der Hauptsache mitzutheilen. Die Konferenz ist einstimmig der Ansicht gewesen, dass die Wagen der D-Züge die grösste Sicherheit bieten und die grösste Widerstandsfähigkeit besitzen. Thüren in der Mitte würden die Festigkeit der Wagen verringern. Ferner war sich die Versammlung darüber einig, dass die Gasbeleuchtung nach dem jetzt angewendeten System allen Anforderungen durchaus entspricht, und dass an eine allgemeine Einführung der elektrischen Beleuchtung auf den Eisenbahnwagen jetzt noch nicht gedacht werden kann. Immerhin sollen die Versuche über die Brauchbarkeit der elektrischen Beleuchtung fortgesetzt werden. Die Lage der Gasbehälter unterhalb des Wagens wurde von der Versammlung als die sicherste angesehen. Die Konferenz ist also im wesentlichen durchaus derselben Ansicht gewesen, die ich hier bei verschiedenen Gelegenheiten ausgesprochen habe."

Der Minister schloss mit einer Bemerkung über die vielfache Freisprechung von Beamten aus Anklagen wegen verursachter Betriebsunfälle und erklärte sie aus der Gewissenhaftigkeit, mit der von allen Unfällen der Staatsanwaltschaft Anzeige gemacht würde auch dann, wo die Verwaltung selbst an ein Verschulden nicht glaube. Auch über das Verhältniss zu den Eisenbahnverwaltungen der anderen Bundesstaaten sprach sich der Minister aus; es sei das denkbar beste; ja, er glaube niemand zu verletzen, wenn er sage: die preussische Verwaltung sei da weniger egoistisch als alle ihre Nachbarn, es liege das daran, dass ein grosses Unternehmen viel eher in solchen Nachbarfragen nachgeben könne, als ein kleines.

Aus den nun folgenden Reden der einzelnen Abgeordneten ist, ausser einer grossen Anzahl von Einzelwünschen, folgendes zu erwähnen: Der Centrumsabgeordnete Am Zehnhoff wünschte die Einführung zehntägiger Rückfahrkarten und eine Reform des Gütertarifs in der Weise, dass nicht nur die grossen, sondern auch die kleinen Betriebe berücksichtigt würden. Der

konserv. Abg. Graf Limburg-Stirum zollte dem Minister der öffentlichen Arbeiten warme Anerkennung und wies auf die Möglichkeit hin, die das Genossenschaftswesen dem kleinen Manne biete, sich die Vortheile des grossen Verkehres zu Nutzen zu machen. Der freikons. Abg. Freiherr v. Zedlitz meinte, die Finanzentwickelung sei so gesund, dass die volkswirthschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnverwaltung nicht zurückgestellt zu werden brauchten. Diese Aufgabe sei zunächst zu lösen auf dem Gebiet der Personentarife, ein Bedürfniss zu einer allgemeinen Herabsetzung der Gütertarife liege nicht vor. Er empfahl niedrigere Tarife für Eisenerze zur Eisenfabrikation, billigere Tarife für künstliche Düngerstoffe und thunlichst liberale Behandlung der Kleinbahnen. Der natlb. Abg. Sattler sprach sich für eine engere Eisenbahngemeinschaft mit dem deutschen Süden aus und wünschte grössere Selbständigkeit der Eisenbahnverwaltung gegenüber dem Finanzministerium, deutlichere Scheidung zwischen ihnen, Einrichtung eines Reservefonds zur Ermöglichung von Tarifreformen. Für die Entwickelung des Verkehres, namentlich im Osten, ständen noch grosse Aufgaben für die Eisenbahnverwaltung bevor. Der Abg. Gothein (freis. Vereinig.) wünschte Reform der Gütertarife, Vereinfachung und Erleichterung des Personenverkehres ohne Vertheuerung, Verzicht der Staatsbahn auf die Expeditionsgebühr beim Uebergang auf Kleinbahnen, die der Staatsbahn so viel Güter zuführten, Beseitigung des billigen Tarifes der Militärverwaltung. Auf eine Anfrage wegen des Ausnahmetarifes für Futter- und Streumittel, der den Handel schädige, erwiderte der Regierungskommissar, Geheimerath Krönig, dass dieser Nothstandstarif den Zweck habe, den benachtheiligten Landwirthen eine Unterstützung zu gewähren. Den landwirthschaftlichen Genossenschaftsvereinigungen sei dieselbe Vergünstigung zu theil geworden. Diese sei an die Bedingung geknüpft, dass im Frachtbriefe ausdrücklich bemerkt ist, dass die Sendung zu Futter- oder Streuzwecken im eigenen landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers verwendet wird. Der Händler kommt allerdings hier nicht als Empfänger in Betracht, es sei aber nicht ausgeschlossen, dass er eine Sendung an einen Landwirth schicke. — Ueber den Fortgang der Berathung am Montag, den 25. d. Mts. werden wir in nächster Nummer berichten.

Nachrichten.

Deutschland.

— Dienstalter der preussischen Eisenbahn-Bauinspektoren. Im Abgeordnetenhause haben die Abgg. Schmidt (Warburg) und Dr. Krieger (Königsberg) zur zweiten Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung (dauernde Ausgaben, Kap. 23 Tit. 1) folgenden Antrag gestellt: Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen: die königliche Staatsregierung zu ersuchen, dafür Sorge zu tragen, dass den in der Eisenbahnverwaltung beschäftigten Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren und Maschineninspektoren eine die Dauer von 5 Jahren überschreitende Zeit der diätarischen Beschäftigung bei der Festsetzung des Besoldungsdienstalters in Anrechnung gebracht werde.

— Bedienung der Stationsblockwerke im Bereiche der preussischen Staatsbahnen. Nach § 8 der Vorschriften für den Blockdienst sollen die zum Freigeben der Signale bestimmten Blockwerke durch den Beamten, der nach der Diensteintheilung für die Zulassung der Zugfahrten zuständig ist, persönlich bedient werden. Nur ausnahmsweise kann durch schriftliche Verfügung der Betriebsinspektion zugelassen werden, dass ein anderer geeigneter Beamter die Blockbedienung nach jedesmaligem Auftrage des zuständigen Stationsbeamten übernimmt, wobei aber der letztere für die richtige Ausführung seines Auftrages verantwortlich bleibt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun die nachgeordneten Eisenbahndirektionen beauftragt, binnen acht Wochen zu berichten, auf welchen Bahnhöfen von der Erlaubniss, die Blockfelder für die Einfahrsignale von einem besonderen Beamten bedienen zu lassen, Gebrauch gemacht wird, und in welcher Weise in solchem Falle dem dienstthuenden Stationsbeamten die Möglichkeit gegeben ist, für die richtige Ausführung seines Auftrages verantwortlich zu bleiben.

Der unmittelbaren Blockbedienung ist es gleich zu achten, wenn der Auftrag an einen zweiten Beamten durch eine sogen. Blockbefehlsstelle erfolgt.

Bei dieser Gelegenheit soll auch eingehend geprüft werden, ob sich nicht in den einzelnen Fällen, wo die Blockwerke durch einen zweiten Beamten bedient werden, die Bedienung durch den dienstthuenden Stationsbeamten ermöglichen lässt, wenn z. B. das Blockwerk versetzt oder das Stationszimmer bequemer zugänglich gemacht wird.

— Aufhören des Wagenmangels. Hierüber schreiben die „Berl. Pol. Nachr.“: „Dass der Mangel an Wagen auf den preussischen Eisenbahnen, der noch vor einigen Jahren recht stark beklagt wurde, in letzter Zeit fast ganz aufgehoben war, bewies am besten der Umstand, dass im letztvergangenen Herbste solche Klagen in nennenswerthem Umfange überhaupt nicht auftraten. Ein solcher Erfolg ist erzielt, obschon die Betriebsleistung auch im Jahre 1900 sehr hoch gewesen ist. In Oberschlesien hat sich, von vereinzelten kleinen Ausfällen abgesehen, ein Wagenmangel überhaupt nicht gezeigt, an der Ruhr ist nur im Oktober 1900 ein Ausfall von 3,9 % zu verzeichnen gewesen, während in den anderen Monaten der Anforderung an Wagen rechtzeitig Genüge geleistet ist. In den übrigen Bezirken, namentlich in den Braunkohlenbezirken, ist bei weiterer ungewöhnlicher Steigerung der Anforderung die Wagengestellung wiederum erheblich günstiger geworden. In den Braunkohlengruben der Direktionsbezirke Halle, Magdeburg und Erfurt sind während des ganzen Jahres nur 0,4 % der angeforderten Wagen verspätet gestellt worden. In der kritischen Zeit, also September, Oktober, November, ist der Ausfall an offenen Wagen im ganzen Staatsbahnbereich immer mehr zurückgegangen. Er hat 1895: 5 % betragen, 1896: 4,2 %, 1897: 6,5 %, 1898: 2,7 %, 1899: 1,9 % und 1900: 1,7 %. An gedeckten Wagen belief sich der Ausfall 1895 auf 5,3 %, 1896: 4,9 %, 1897: 9,9 %, 1898: 3,0 % und 1900 auf 3,2 %. Wenn demnach der Bedarf an gedeckten Güterwagen trotz der erheblichen Vermehrung dieser Wagenart nicht ganz so gut befriedigt ist wie der an offenen, so liegt dies daran, dass für immer mehr Güter die Beförderung in gedeckten Güterwagen verlangt wird. Die günstige Wagengestellung ist trotz einer erheblich höheren Anforderung ermöglicht worden. Die thatsächliche Wagengestellung ist allein in den Kohlengebieten im Jahre 1900 um rund 752 000 Wagen für Kohlen und Koks, also um 9 %, dabei in den Braunkohlengebieten um rund 216 000 Wagen oder 22,5 % höher gewesen als im Jahre 1899. Im Ruhrreviere hat die tägliche Gestellung an Kohlenwagen an verschiedenen Tagen die Zahl 18 000 überschritten. Es sind hier Zahlen erreicht, die sich auf 2 000 mehr als die entsprechenden Zahlen in den Tagen mit der höchsten Leistung des Vorjahres beliefen. Im ganzen Staatsbahnbereiche sind für Kohlen und Koks am 16. und 17. November 1900 je 36 000 Wagen zur Verladung bereit gestellt worden.“

— Umbau des Bahnhofes Homburg v. d. Höhe. Vor einigen Tagen meldete der Hofbericht, S.M. der Kaiser habe in Homburg v. d. H. den Vortrag des Staatsministers v. Thielen entgegengenommen, dem auch Eisenbahndirektionspräsident Thomé, Oberbaurath Siebert, Landrath v. Meister und Baurath Jacobi beigewohnt hätten. Wie nun den „Berl. N. Nachr.“ geschrieben wird, hat der Kaiser eine für die Entwickelung Homburgs wichtige Frage entschieden. „In einer Berathung auf dem Schlosse, an der auch Oberbürgermeister Dr. Tettenborn aus Homburg theilnahm, wurde beschlossen, dass für Homburg ein neuer Hauptbahnhof geplant werden soll, der dem steigenden Verkehr sich anpasse. Die Strecke Homburg-Friedberg-Nauheim wird anfangs Juni eröffnet werden, und nach Aeusserung des Ministers soll der Ausbau der Homburg-Usinger Bahn nach Weilmünster nicht mehr allzu lange auf sich warten lassen; desgleichen sei auch eine Verbindung der grösseren Taunusbäder unter sich und mit dem Rhein vorgesehen.“

— Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier. Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der königlichen Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. Februar d. J. in 12½ Arbeitstagen 197 135 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 771 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden gegen 193 258 und auf den Arbeitstag 15 461 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. Februar des Jahres 1901 auf den Arbeitstag 310 und im ganzen 3 877 Doppelwagen oder 2,0 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand von Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. Februar d. J. 28 915 Doppelwagen

gegen 29 151, in Oberschlesien 73 753 Doppelwagen gegen 73 004 und in den drei Bezirken zusammen 299 803 gegen 295 413 Doppelwagen; er war demnach im Saarbezirk um 236 Doppelwagen oder 0,8 % niedriger, in Oberschlesien um 749 Doppelwagen oder 1,0 % und in den drei Bezirken zusammen um 4 390 Doppelwagen oder 1,5 % höher, als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Januar d. J. sind bei einer Betriebslänge von 5 785 km (Januar 1900 = 5 637 km) 1 656 094 Personen und 1 335 306 t Güter zur Beförderung gelangt. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 2 308 738 *M.*, aus dem Güterverkehr 7 465 316 *M.*, aus dem Gepäckverkehr 170 219 *M.* und aus dem Thiertransport 223 226 *M.*, zusammen 10 167 499 *M.*, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres weniger um 103 068 *M.*

— **Lokomotiven- und Wagenbeschaffung für die bayerischen Staatseisenbahnen.** In den letzten Tagen hat die Generaldirektion mit Genehmigung des vorgesetzten Staatsministeriums beschafft: 6 Lokomotiven der Klasse D XI und eine solche der Klasse D XII; ferner 18 Personenwagen der Serie Ci für den Ausflugsverkehr, 2 sogenannte amerikanische Personenwagen und 8 schmalspurige Langholztransportwagen der Serie Hw L. Der Gesammtkostenaufwand hierfür beträgt 646 340 *M.*

— **Bahnbau Berchtesgaden-Salzburg.** Die Münchener „Allg. Ztg.“ ist in der Lage, mitzutheilen, dass der Prinzregent von Bayern zum Bau einer Eisenbahn von Berchtesgaden nach Salzburg über Drachenloch seine Genehmigung ertheilt hat. Ob die Bahn als Privat- oder als Staatslokalbahn gebaut werden wird, ist zur Zeit noch nicht entschieden. Die Frage unterliegt gegenwärtig noch den Erwägungen in der betreffenden Ministerialinstanz. An den Bau einer Bahn von Berchtesgaden nach dem Königssee, von dem in letzter Zeit in verschiedenen Blättern die Rede war, ist nicht zu denken. Die Münchener „Allg. Ztg.“ bemerkt hierzu: „Die Herstellung einer solchen Bahn würde in der That weder den Wünschen der Naturfreunde, noch den Interessen der Bevölkerung des Berchtesgadener Bezirks entsprechen. Jeder vernünftig denkende Mensch, der den Juwel „Königssee“ kennt, wird unserem Regenten für diese Entscheidung nur herzlichen Dank wissen.“

Derselben Zeitung wird in dieser Angelegenheit ferner mitgetheilt, dass in Bayern keinesfalls weiter als ein Stück über Schellenberg hinausgebaut wird; in Oesterreich bedarf es der Herstellung einer neuen Bahn nicht, da von Salzburg aus eine Dampftrambahn mit Vollspur bis Drachenloch schon seit Jahren verkehrt. Das zwischen Drachenloch und der Landesgrenze liegende Stück wird ohne Zweifel lange unausgebaut bleiben, auch wenn die grundsätzlich genehmigte Bahn Berchtesgaden-Schellenberg-Landesgrenze hergestellt sein wird, was übrigens wohl noch geraume Zeit erfordern dürfte. Gebaut wird die Bahn Berchtesgaden-Schellenberg schwerlich vom bayerischen Staat; sie soll eine Privatbahn und wohl elektrisch betrieben werden.

— **Bayerischer Eisenbahnerverband.** Zufolge der auch in Nr. 13 S. 198 d. Ztg. enthaltenen Verfugung an den Vorstand genannten Verbandes hat dieser, wie bereits in Nr. 15 S. 232 d. Ztg. erwähnt, denjenigen Persönlichkeiten, welchen der beanstandete Aufruf zugegangen war, nachstehendes Entschuldigungsschreiben zugehen lassen: „Von Seiten der Generaldirektion ist mir der dienstliche Auftrag geworden, das auch an Euer Hochwohlgeboren gerichtete Schreiben um Gewährung eines verzinslichen Darlehens für unsere Spar- und Darlehenskasse mit einem entschuldigenden Schreiben zurückzuziehen. Indem ich diesem Auftrag nachkomme und um gefällige Rückleitung des betr. Schreibens ersuche, bitte ich zugleich um Entschuldigung, wenn wir durch diese Zusendung Sie persönlich inkommodirt haben sollten. Ich gebe zu, dass die Begründung vielleicht keine glückliche war, das mögen Euer Hochwohlgeboren einem einfachen Arbeiter vergeben; gegenüber den Vorwürfen der Presse aber muss ich konstatiren, dass nicht Undankbarkeit gegen die Fürsorge der bayerischen Staatsbahnverwaltung oder gar die Absicht, die Anstalt, d i e u n s n ä h r t, zu diskreditiren, uns dabei in den Sinn gekommen ist.

Wir erkennen dankbarst an, was von dieser Seite in den Jahren für uns geschehen ist; wenn wir aber trotzdem mit der ausserordentlich grossen Armuth vieler Eisenbahner unsere Darlehnsgesuche begründet haben, so geschah es, weil — nicht w e g e n der Haltung der Staatsbahnverwaltung, sondern t r o t z des Entgegenkommens — die Armuth mancher Familien unseres Vereins eine grosse ist, welche zu heben wir allerdings auch im Interesse der Allgemeinheit erachtet haben. — Aus diesem Gesichtspunkte wird unser Darlehnsgesuch im Interesse vieler wirklich Armen in milderem Lichte erscheinen, besonders wenn man erwägt, dass wir nur an solche mit Glücksgütern gesegnete uns wandten, von denen wir annehmen konnten, dass sie ein Herz für die Armen haben.“

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat J a n u a r 1901 wurden bei einer Bahnlänge von 1 840,48 (im Vorjahre 1 822,87) km befördert 2 490 532 (2 443 990) Personen und 559 790 (566 218) t Güter. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 139 000 (1 105 545) *M.*, aus dem Güterverkehr 2 169 000 (2 204 305) *M.*, aus sonstigen Quellen 648 000 (766 000) *M.*, im ganzen 3 956 000 (4 075 850) *M.* Vom 1. April 1900 bis letzten Januar 1901 betrugen die Einnahmen 47 808 000 *M.*, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 46 196 339 *M.* mehr 1 611 661 *M.*

— **Bau eines Centralbahnhofes in Leipzig.** Ueber die am 21. d. Mts. stattgehabte Konferenz der Vertreter Preussens und Sachsens über die Frage des Leipziger Centralbahnhofes meldet die „Leipz. Ztg.“ folgendes: Wenn auch die Entscheidung über wichtige Punkte noch von der näheren Erörterung und von weiteren Vorarbeiten abhängig gemacht werden muss, so ist doch insoweit eine Uebereinstimmung erzielt, als demnächst sowohl von der Eisenbahndirektion Halle, als von der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen Büros in Leipzig errichtet und diese auf den gewonnenen Grundlagen mit speziellen Planungen beauftragt werden können. Nach Lage der örtlichen Verhältnisse muss zunächst auf Beschaffung der Anlagen für den Güterverkehr Bedacht genommen werden.

— **Die Einnahmen der badischen Bahnen** betrugen im J a n u a r 1901 nach provisorischer Feststellung aus dem Personenverkehr 1 208 990 *M.* (gegen die provisorischen Einnahmen des Jahres 1900 + 12 710 *M.*), aus dem Güterverkehr 3 132 130 (— 158 010) *M.*, aus sonstigen Quellen 557 280 (+ 36 840) *M.*, zusammen 4 898 400 (— 108 460) *M.*

— **Luxuszüge zwischen Berlin und der Schweiz.** Wie der „Berl. Akt.“ erfährt, ist für den täglichen Luxuszug zwischen Berlin, Frankfurt a. M. und der Schweiz, der mit dem Beginn des Sommerfahrplans eingerichtet werden soll, jetzt der Fahrplan in seinen Grundzügen festgestellt. Der Zug verlässt den Anhalter Bahnhof in Berlin um 3 Uhr 40 Minuten Nachmittags und trifft, nachdem er nur in Halle, Erfurt, Bebra und Elm angehalten hat, als schnellster Zug der Strecke nach siebenstündiger Fahrt um 11 Uhr 35 Minuten Abends in Frankfurt a. M. ein. Gleichzeitig trifft dort ein vom Haag und von Amsterdam kommender Luxuszug ein. Derselbe hat Amsterdam um 2 Uhr Nachmittags verlassen und ist, nachdem in Utrecht ein vom Haag kommender Zug mit ihm vereinigt worden ist, über Arnheim, Köln, Bonn, Coblenz, Mainz geleitet worden. Von Frankfurt a. M. wird einer der beiden Züge über Baden nach Basel geführt. Ob der Berliner oder der holländische Zug Baden berühren wird, steht noch nicht fest. Jedenfalls ist in Frankfurt Gelegenheit, von einem zum anderen überzugehen. In Basel treffen beide Züge etwa 5½ Uhr Morgens ein und werden als erste über die Schweizer Grenze gehenden Züge bis Luzern durchgeführt. Sie treffen dort etwa 8 Uhr Morgens ein. Fraglich ist eine Verbindung mit Genf. Die ursprünglich in Aussicht genommenen Anschlusszüge von Bremen und Hamburg über Hannover werden nicht eingerichtet. Von Berlin aus werden zwei bis drei Wagen laufen. Die Rückfahrt wird in Luzern etwa 11 Uhr Abends angetreten. Der Zug kommt 8,50 Morgens in Frankfurt a. M. und 5,40 Nachmittags in Berlin wieder an.

— **Die Konzessionsertheilung an die Grosse Berliner Strassenbahngesellschaft bis zum Jahre 1945** wurde in der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 22. d. Mts. erörtert. Der Abg. Goldschmidt von der freis. Volkspartei sprach seine Verwunderung darüber aus, dass der Minister die Konzession der Berliner Strassenbahn bis 1945 verlängert habe. Diese Konzessionsverlängerung, die von Juristen für ungesetzlich gehalten werde, werde in Zusammenhang gebracht mit dem Eintritt des Ministerialdirektors Micke in die Grosse Berliner Strassenbahn. Ihm erwiderte Minister v. Thielen: „Meine Verfügung stützt sich auf das Kleinbahngesetz. Auf Grund dieses Gesetzes habe ich im öffentlichen Interesse es für nothwendig gehalten, die Konzessionsverlängerung eintreten zu lassen, um damit der Strassenbahn die Möglichkeit zu geben, den Anforderungen des Verkehres in ausreichendem Maasse zu genügen, wozu sie nicht imstande gewesen wäre, wenn die Konzession erloschen wäre. Dass die Befugniss zu dieser Konzessionsverlängerung dem Minister zusteht, ist von keiner Seite jemals bestritten worden. Der Eintritt des Ministerialdirektors Micke, der bisher in meinem Ressort war, hat mit dieser Angelegenheit nicht das allermindeste zu thun. Wenn er sich seines neuen Amtes mit aller Fürsorge angenommen hat, so hat er seinerseits nur seine Pflicht gethan.“ Der freikons. Abg. Freiherr v. Zedlitz vertheidigte den Standpunkt der Regierung, während der natl.

Abg. Friedberg wünschte, dass sich der Minister auch über die materiellen Gründe der Konzessionsverlängerung für die Berliner Strassenbahn ausspräche. Die Strassenbahn habe eine so lange Dauer der Konzession gar nicht einmal gefordert, und es sei nicht einzusehen, weshalb die Verwaltungsbehörde darin eingegriffen habe. Er halte die Uebernahme solcher Verkehrsanstalten in städtische Verwaltung für erwünscht, dem werde durch die Verfügung des Ministers präjudizirt.

Minister v. Thielen rechtfertigte die der Grossen Berliner Strassenbahngesellschaft auf so lange Dauer ertheilte Konzession damit, dass an die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsanstalt so grosse Anforderungen gestellt werden, dass sie diese ohne längere Konzessionsdauer nicht erfüllen könne. Er erinnere z. B. an die grossen Anforderungen, welche die Umwandlung in den elektrischen Betrieb erfordert; die ganze Organisation sei in kurzer Frist nicht durchzuführen. Der Strassenbahn sollten ausserdem sehr lästige Bedingungen auferlegt werden in Bezug auf die Linienführung, das anzuwendende System usw.

Der Abg. Langerhans (freis. Volksp.) hob ferner hervor, dass die Entscheidung des Ministers dem Interesse der Stadt Berlin widerspreche, da er doch gewusst habe, dass Berlin im Begriff stehe, eigene Linien zu bauen. Die Gesellschaft habe ein für die Allgemeinheit sehr unbequemes Monopol in die Hand bekommen, und darum sei die Stadt dazu übergegangen, im Interesse des Berliner Verkehres die Sache selbst in die Hand zu nehmen. Der Minister habe in dieser Frage nicht die Wohlfahrt der Stadt Berlin im Auge gehabt. Man begreife nicht, wie er hinter dem Rücken der Stadt der Gesellschaft eine solche Befugniss habe ertheilen können.

Minister v. Thielen erwiderte, auf ihn habe das Verhältniss zwischen Stadt und Gesellschaft keinen Einfluss gehabt. Von einer Voreingenommenheit gegen die Stadt oder von der Absicht, ihre Interessen zu schädigen, könne bei ihm um so weniger die Rede sein, als zu der Zeit, als die Konzession verlängert werden sollte, von der Absicht der Stadt, ihrerseits Strassenbahnen zu bauen, nicht die Rede gewesen sei.

Zum Schluss gab der Abg. Goldschmidt nochmals in scharfen Worten der Empfindung Ausdruck, dass durch das Verfahren der Regierung in dieser Angelegenheit die Berliner Bürgerschaft verletzt sei.

— **Oberregierungsrath Fischer †.** Am 19. d. Mts. verstarb nach längerem Leiden im 71. Lebensjahre der Oberregierungsrath Friedrich Fischer, Mitglied der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen. Bereits im Mai v. J., als der 70. Geburtstag des nun Dahingeschiedenen von dem Leiter sowie den Direktoren und Kollegen der Generaldirektion festlich begangen wurde (s. Nr. 42 S. 646 Jahrg. 1900 d. Ztg.), liessen die Gesundheitsverhältnisse des Genannten viel zu wünschen übrig, und es musste sich derselbe deshalb mehr und mehr von seinen Berufsgeschäften zurückziehen, so dass also der dort am Schlusse zum Ausdruck gebrachte Wunsch sich leider nicht erfüllen konnte. — Mit Oberregierungsrath Fischer ist ein namentlich im Tarif-, Güterdienst- und Transportwesen mit reichen Erfahrungen ausgerüsteter, thatkräftiger Eisenbahnfachmann, der in den weitesten Kreisen sich ungetheilter Verehrung erfreute, aus dem Leben geschieden.

Auch ausserhalb Bayerns wird man in allen Eisenbahnkreisen den trefflichen Mann, den man auf allen Tarifkonferenzen als den scharfsinnigen, kenntnissreichen, immer liebenswürdigen und geistesfrischen Vertreter Bayerns kannte, schmerzlich vermissen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Lokalbahnen in der Eisenbahnvorlage.** Die jüngst dem österreichischen Abgeordnetenhause unterbreitete Regierungsvorlage, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung, sieht für die Betheiligung des Staates an der Kapitalbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen den Betrag von 13 480 000 Kr. vor. Dieser für die staatliche Unterstützung des Lokalbahnbaues bestimmte Betrag umfasst den Zeitraum von 1901 bis 1905. Die Regierung hebt in der Begründung dieser Post hervor, dass im Hinblick auf die durch Lokalbahnbeihilfen für den Staat sowie für die einzelnen Königreiche und Länder erwachsenen sehr erheblichen Lasten ein möglichst vorsichtiges Vorgehen des Staates bei Gewährung neuer Unterstützungen angezeigt erscheine, dass jedoch nichtsdestoweniger der in der früheren Regierungsvorlage für Lokalbahnbeihilfen in Aussicht genommene Jahresdurchschnittsbetrag von 1 800 000 Kr. für das Jahr 1901 auf 6 280 000 Kr. erhöht werden müsste, weil in diesem Jahre auch für die Beträge vorzusorgen sei, welche zwar bereits in die Staatsvoranschläge (Investitionsvoranschläge) für die Jahre 1897—1900 aufgenommen waren, jedoch nach Ablauf der vorgesehenen Verwendungsdauer verfallen sind. In der Erhöhung von 4 480 000 Kr. für das Jahr 1901 ist auch für die Erwerbung der Linie Asch-Rossbach vorgesorgt. Wird dieser Betrag in Abzug gebracht, so verbleibt nur ein Rest von 9 000 000 Kr. für die Unterstützung von Lokalbahnen. Allein auch dieser Betrag ist nicht frei verfügbar. Denn von demselben ist ungefähr 1 000 000 Kr. für bereits gesetzlich sichergestellte Lokalbahnen erforderlich. Ein weiterer namhafter Betrag entfällt ferner auf eine Reihe von Lokalbahnen, bezüglich deren bereits vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung Zusicherungen gemacht wurden (so bezüglich der Lokalbahnen Sudomer-Altpaka, Przeworsk - Bachorz, Gmünd - Gross-Gerungs und der Kaadener Lokalbahnen).

— **Die Lokalbahnen im Staatsvoranschlage für das Jahr 1901.** Im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen befanden sich Ende des Jahres 1900 75 Lokalbahnen in der Gesammtlänge von 2 913 km. Im Jahre 1901 sollen folgende neue Lokalbahnstrecken in der Gesammtlänge von 138 km eröffnet werden: Murthalbahn, Lambach-Haag, Bregenz-Bezau, Schönwehr-Elbogen, Schweissing-Haid, Königstadt-Chlumetz, Kolin-Cercan, Starkenbach-Rochlitz, Teltsch - Zlabings und Wlaschim - Unter-Kralowitz. Ferner wird im Jahre 1901 die Betriebseröffnung einer Reihe weiterer Lokalbahnen im Ausmaasse von 327 km angestrebt. Zu diesen Linien gehören: Neumarkt - Suchahora, Przeworsk - Bachorz, Nixdorf-Rumburg, Böhmisch-Leipa-Steinschönau, Kaaden-Willomitz, Radonitz-Duppau, Laun-Libochowitz, Sudomer-Altpaka, Rakonitz-Laun, Petersdorf-Winkelsdorf u. a. Der Staat betreibt die meisten Lokalbahnen gegen Vergütung der Selbstkosten, einzelne auf Grund einer Pauschalentschädigung. Die Linie Asch-Rossbach, deren Verstaatlichung in Aussicht genommen ist, hat eine besondere Abmachung mit dem Staate, indem sie 60 % der Gesammteinnahmen für Betriebskosten abführt. Für das Jahr 1901 veranschlagt das Eisenbahnministerium die Gesammteinnahmen der schon eröffneten und noch zu eröffnenden Lokalbahnen mit 15 833 970 Kr., die Gesammtausgaben mit 11 834 240 Kr. Da der Staat für die Betriebführung nur 10 432 720 Kr. vergütet erhalten wird, so ergibt sich aus dem Lokalbahnbetriebe ein Abgang von 1 401 520 Kr.

— **Staatliche Vorschüsse und Beihilfen an Privatbahnen und Schifffahrtsgesellschaften.** Die Höhe dieser Vorschüsse und Beihilfen ist im Laufe der Jahre stark zusammengeschmolzen. Aus dem Titel der Staatsgarantievorschüsse sind im Staatsvoranschlag für das Jahr 1901 eingestellt: für die süd-norddeutsche Verbindungsbahn 1 800 000 (— 200 000) Kr., das Ergänzungsnetz der österreichisch - ungarischen Staatsbahngesellschaft wie im Vorjahre 1 200 000 Kr.; endlich ist für 25 Lokalbahnen ein Betrag von 3 208 800 (+ 515 400) Kr. vorgesehen. Von Schifffahrtgesellschaften erhält die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft wie im Vorjahre eine Beihilfe von 1 000 000 Kr., dagegen wird die Beihilfe des österreichischen Lloyd durch die Entschädigung für die Errichtung der neuen Ost-Afrikalinie um 250 000 Kr. erhöht. Ausserdem sind unter dem Titel der Vergütung der Suezkanalgebühren an den österreichischen Lloyd um 115 000 Kr. mehr eingestellt, da eine grössere Fahrtleistung des Lloyd in Aussicht genommen ist.

— **Güterverkehr der ungarischen Staatsbahnen.** Im Jahre 1900 wurden nahezu 2½ Millionen Wagenladungen, um 9 % mehr als im Jahre 1899, aufgegeben. Ein grosser Theil der Erhöhung (75 000 Wagenladungen) entfällt auf Kohle aus ungarischen Werken, welche infolge des österreichischen Kohlenarbeiterausstandes erhöhten Absatz in Oesterreich fand. Bedeutende Zunahme zeigt ferner der Verkehr in Holz, Getreide und Mehl.

— **Beförderung leerer Säcke.** Die amtlichen Untersuchungen, welche die Direktion der ungarischen Staatsbahnen anlässlich der von vielen Versendern erhobenen Schadenersatzansprüche wegen Abgängen bei beförderten leeren Säcken vorgenommen hat, haben ergeben, dass seitens der Eisenbahnbediensteten bei der Aufnahme der Sendungen sowie bei der Ausladung derselben nicht mit der vorgeschriebenen und wünschenswerthen Genauigkeit vorgegangen wird. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat daher ihre Bediensteten streng angewiesen, bei der Aufnahme von leeren Säcken besonders darauf zu achten, dass alle zu einer Sendung gehörigen Säcke mit demselben Zeichen versehen sind, dass ferner im Frachtbriefe das Zeichen deutlich ersichtlich ist und keinerlei Berichtigung der Eintragungen vorkommt. Bei der Ausladung sollen die Zeichen von dem Zugbegleitungspersonal genau beachtet werden.

— **Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für Tarifauskünfte.** Anlässlich der gerichtlichen Verurtheilung einer öster-

reichischen Eisenbahn zum Schadenersatz wegen unrichtiger Tarifauskünfte haben die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen die Frage erörtert, ob nicht infolge dieser Entscheidung Maassregeln angezeigt seien, welche geeignet erscheinen, die Bahnen vor Schaden zu schützen. Im Laufe der sehr eingehenden Erörterung des Gegenstandes wurde festgestellt, dass Fälle von irrigen Auskünften seitens der Eisenbahnen bei der ihrerseits geübten grossen Vorsicht überhaupt äusserst selten vorkommen, und wurde überdies darauf hingewiesen, dass die ungarischen Gerichte in einem ganz ähnlichen Falle im Gegensatze zur österreichischen Auffassung die Partei mit ihrer Klage abgewiesen haben. Zu einer Beschlussfassung kam es nicht und glaubten die Bahnverwaltungen die weitere Behandlung der Frage mit Rücksicht auf den vereinzelten Fall vertagen zu sollen.

Uebrige europäische Länder.

— Wartezeiten für Anschlusszüge; Abtheile für Arbeiter mit Wochenkarten auf den belgischen Eisenbahnen; Vergrösserung des Brüsseler Nordbahnhofes. In der Verwaltung der belgischen Eisenbahnen beschäftigt man sich derzeit mit der Aufhebung der Wartefristen der Personenzüge. Bisher müssen diese Züge die Ankunft derjenigen, denen sie die Anschlüsse liefern, abwarten, wenn die angekündigte Verspätung nicht grösser als 10 Minuten ist. Wenn diese Wartezeit sich aber auf mehrere Züge erstreckt, so häuft sie sich und ist einem regelmässigen Gang des Dienstes hinderlich. Die von der Betriebsleitung geführte Statistik scheint, so führt die „Indép. belge" aus, in dieser Beziehung schlüssig und sie stellt eine baldige Anordnung in Aussicht, dass nur die internationalen Züge ihre Anschlusszüge abwarten sollen. — Infolge der zahlreichen Klagen über das schlechte Benehmen gewisser mit Dauerkarten versehener Arbeiter untersucht die belgische Staatsbahnverwaltung die Frage, besondere Abtheilungen III. Klasse für Reisende mit Wochenheften einzurichten, welche diese benutzen müssen. In der belgischen Presse findet dieser Plan lebhafte Unterstützung. — Der Brüsseler Nordbahnhof soll eine wichtige Vergrösserung erfahren. Es handelt sich um die Verlegung der Lokomotivwerkstätte, welche in das Dreieck jenseits der rue des Palais übertragen werden soll. Durch diese Verlegung würden dem Bahnhofdienst 14 Bahnhofgleise mehr zur Verfügung gestellt. Andererseits sollen die Linien nach Gent bis zum Platz der künftigen Werkstatt verdoppelt werden, um für das Hin- und Herfahren der Lokomotiven benutzt werden zu können. Die „Indép. belge" meint, unglücklicherweise werde trotzdem die Verstopfung am Bahnhofseingang bestehen bleiben. Die Verlegung des Bahnhofes und die Enteignung der Häuser längs der Gleise auf der Seite der rue du Progrès und der rue de Cologne würde nach Ansicht zuständiger Männer allein die Verhältnisse gründlich bessern können.

— Schweizerische Bundesbahnen. Da die Generaldirektion der künftigen schweizer. Bundesbahnen mit den dazu gehörigen Abtheilungen usw. schon am 1. Juli d. J. ins Leben tritt, um die Uebernahme des Betriebes für Rechnung des Bundes, der spätestens im Jahre 1903 stattfindet, einzuleiten, so war auch für das laufende Jahr schon eine Summe in den schweizerischen Staatshaushalt einzusetzen. Sie beläuft sich auf 225 000 Fr., davon 200 000 Fr. für die Generaldirektion und 25 000 Fr. für den Verwaltungsrath (Tagegelder und Reiseentschädigungen an die Mitglieder und die Kommissionen des letzteren). In dem von der Generaldirektion zur Sache ausgearbeiteten Bericht wird bemerkt, maassgebend für die Aufstellung des Budgets sei der Grundsatz gewesen, dass für die erste Zeit der Thätigkeit der Generaldirektion, das zweite Halbjahr 1901, nur dasjenige Personal in den Dienst der Bundesbahnen einzuberufen sei, dessen Mitwirkung bei der ersten Vorbereitung der Organisation der Bundesbahnen nothwendig ist. Mit dem Fortschreiten dieser Vorbereitungsarbeiten werde allerdings eine erhebliche Personalvermehrung erforderlich werden. Wenn der im Anfang in Thätigkeit tretende Personalbestand der Zahl nach kleiner sein könne, sei dagegen dringend geboten, sich die Mitwirkung der tüchtigsten und erfahrensten Oberbeamten zu sichern. Die grundlegenden organisatorischen Arbeiten müssten von durchaus zuständigen Organen vorgenommen werden, wenn die Sache gelingen solle. Es sind denn auch für die Gehälter derjenigen Oberbeamten, deren bisherige Bezüge und langjährige Thätigkeit bei den Privatbahnen es erforderte, die Höchstsätze des die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen regelnden Gesetzes vom 29. Juni 1900 eingestellt. Die Generaldirektion besteht bekanntlich aus fünf Mitgliedern; alles in allem werden in ihrem Sekretariat und den verschiedenen Abtheilungen vom 1. Juli d. J. ab 36 Beamte und Angestellte thätig sein. Die fünf Mitglieder der Generaldirektion erhalten für 1901 zusammen 37 500 Fr. Die Kommission des Nationalrathes für das Tarifgesetz der Bundesbahnen hat gegenüber den Beschlüssen des Ständeraths einige Erleichterungen für den Verkehr und grössere Freiheit der Bundesbahnverwaltung in der Tarifbildung angenommen. Die grösste Schwierigkeit betraf die Verkehrsleitungsfreiheit.

— Die Einführung der Einheitszeit in Spanien. Wie das „Bull. de la comm. intern. d. c. d. ch. d. f." mittheilt, und wie wir auch schon kurz erwähnt haben, ist der von Herrn Maristany, dem gegenwärtigen Verwalter der auf katalonischem Gebiete liegenden Strecken der Bahn Madrid-Zaragoza-Alicante schon vor Jahren lebhaft angeregte Wunsch, es möge bei der vor zwei Jahren stattgehabten ersten Fünfzigjahrfeier der spanischen Bahnen die 24 Stunden- und die westeuropäische Zeit eingeführt werden, zwar damals nicht erfüllt worden, wohl aber zwei Jahre später, nämlich Ende des Jahres 1900. Ohne das Ende der Abmachungen zwischen Frankreich und England abzuwarten, ohne es als Vorwand für ein weiteres Hinausschieben zu betrachten, ist von der spanischen Regierung durch eine königliche Verordnung der 1. Januar 1901 für das Inkrafttreten der westeuropäischen Zeit bestimmt worden, und zwar für den Betrieb der Eisenbahnen, Posten, Telegraphen, Fernsprecher, Schiffe, für den Dienst auf den Ministerien, Gerichten und allen öffentlichen Verwaltungen. Die Stunden von Mitternacht bis Mittag werden durch die Zahlen 1 bis 12, diejenigen von Mittag bis Mitternacht durch die Zahlen 13 bis 24 bezeichnet. Die Mitternachtsstunde erhielt auf den Zifferblättern der Uhren die Bezeichnung 24, in den Fahrplänen und anderen Schriftstücken je nach ihrer Bedeutung als Beginn oder Ende einer mit Mitternacht beginnenden oder endenden Thatsache die Bezeichnung 0 oder 24. Die Minuten zwischen Mitternacht und 1 Uhr Morgens werden folgendermaassen ausgedrückt: 0 Std. 1 Min., 0 Std. 5 Min. usw. Um eine rechtzeitige Einführung der neuen Bestimmung zu ermöglichen, mussten die Eisenbahngesellschaften schleunigst die Zifferblätter der Uhren umändern und die Veröffentlichung der neuen, hiernach umgearbeiteten Fahrpläne herbeiführen. Herr Maristany drückte s. Zt. die Hoffnung aus, dass Frankreich und Portugal möglichst bald den Spuren Spaniens folgen würden, weil anderntalls, statt der durch Einführung der Einheitszeit erhofften Erleichterung im internationalen Verkehr, noch grössere Verwickelungen als jetzt entstehen könnten. Diese Hoffnung ist freilich nicht in Erfüllung gegangen, dagegen berichtet Herr Maristany unserer Quelle aus Barcelona, dass das von den Verkehrsanstalten und Behörden gegebene Beispiel von allen Privatpersonen befolgt wird und dass die Bevölkerung sich beeilt hat, das neue Verfahren anzunehmen.

— Elektrische Zugbeförderung auf der Londoner Untergrundbahn. Wir haben über den Plan der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Londoner Untergrundbahnen bereits Mittheilung gemacht. Im folgenden tragen wir einige Angaben über die den Umwandelungsverhandlungen vorhergegangenen Fahrversuche nach, die u. W. noch andauern. Im Jahre 1899 bewilligten die vereinigten Gesellschaften der Untergrundbahn, die Metropolitan- und Distriktbahn, 20 000 £ (408 000 ℳ) für die elektrische Ausrüstung der etwa 1,5 km langen Strecke ihres Unternehmens zwischen den Stationen Earl's Court und High Street Kensington. Mit der Leitung der Arbeiten wurden die Ingeniöre Wolfe Berry und Preece betraut, welchen die Anweisung gegeben wurde, Fahrversuche auf dem beizubehaltenden Schienenstrange ohne Verkehrsunterbrechung für die gewöhnlichen Züge anzustellen und dabei behufs Verhütung von Störungen der bestehenden Signalvorrichtungen die Stromführung durch das bleibende Gleis oder unter demselben zu vermeiden. Infolge dieser Anforderungen war man auf die isolirte Rückleitung des Stromes und für die Arbeiten auf die wenigen Nachtstunden angewiesen, während welcher keine Züge verkehrten. Die elektrische Ausrüstung wurde dem Hause Siemens Broths. & Co. überwiesen. Für die elektrische Leitung ist das System besonderer Schienen gewählt worden und wiegen die auf doppelter Isolirung ruhenden Leiter ungefähr 41 kg auf das Meter. Zur Dämpfung des Geräusches wurde durch einen untergelegten Lederstreifen gesorgt. An gewissen Punkten sowie an Kreuzungen musste der Zusammenhang der elektrischen Schienen unterbrochen werden, doch ist die Lücke in keinem einzigen Falle so weit, dass nicht der Kontakt an der Spitze des 74,7 m langen Zuges schon stattfände, bevor er an dessen Ende unterbrochen ist. Die Verbindung der Schienen ist mittelst hydraulisch vernieteter Kupferstreifen bewerkstelligt. Es sind je zwei positive und negative, mit einem Bleimantel versehene und armirte Speiseleitungen zur Ausführung gelangt. Die vorläufige Kraftanlage enthält zwei Gruppen Beliss-Siemens-Maschinen und zwei Babcock-Wilcox-Kessel. Die Leistungsfähigkeit der Dampfmaschinen beträgt 300 i. PS bei 380 Umdrehungen in der Minute, und die Dynamomaschinen liefern

385 Ampère Strom bei 550 Volt Spannung. Die Kessel können während kurzer Zeit auf die Stunde 4 086 kg Wasser in Dampf verwandeln. Es verkehrt ein Zug, der Motorwagen an beiden Enden hat, die aber nicht zugleich benutzt werden. Sollte diese Zugart in den Betrieb des sogenannten inneren Ringes eingeführt werden, so würde natürlich nur ein Motorwagen zur Verwendung gelangen, da die Züge stets in einer und derselben Richtung auf dem Ringe umlaufen. Der Versuchszug fasst 312 Reisende, sein Gewicht beträgt 182 t, wovon 72 auf vier Anhängewagen, 90 auf die zwei Motorwagen und 20 t auf die Reisenden entfallen. Auf jedem Motorwagen sind 4 vierpolige Siemens'sche Hauptstrommotoren mit auf den Achsen ruhenden Ankern untergebracht. Jeder Motor leistet bei normaler Belastung 2 000 kg bei 1,2 m Raddurchmesser, während die grösste Leistung etwa 200 PS beträgt. Der Fahrschalter gestattet 12 verschiedene Schaltungen der Motoren. Kurzschlussvorrichtungen sind nicht angebracht, die Motoren können aber während der Fahrt umgesteuert werden. Es wird im allgemeinen nicht beabsichtigt, die Motoren gegen die Zugrichtung wirken zu lassen, und alles Bremsen erfolgt durch Normalluftbremsen, welche durch elektrische Pumpen gespeist werden; durch letztere werden auch die Signalpfeifen und Sandstreuer in Thätigkeit gesetzt. Die Stromentnahme aus den Leitern erfolgt durch je 7 gusseiserne Schuhe auf jeder Seite des Wagens, an dessen Drehgestell sie isolirt angebracht sind. Bei voller Belastung hat der Zug eine Steigung von 1 : 43 bewältigt, eine Leistung, die eine gewöhnliche Dampflokomotive mit gleich schwerem Zuge nicht zu überwinden vermochte. Mit Rücksicht auf die Einfachheit der Einrichtungen wurde von der Einstellung besonders eingeschulter Führer abgesehen. Es wurden mit diesen Zügen Höchstgeschwindigkeiten von 51 bis 52,7 km in der Stunde erreicht.

Fremde Welttheile.

— Für die **ostafrikanische Mittellandbahn** ist im Entwurf des Reichshaushaltsetats für 1901, wie von uns seiner Zeit berichtet, eine erste Rate von 2 000 000 ℳ. für den Bau einer Eisenbahn von Dar=es=Salaam nach Mrogoro eingestellt, die im ganzen 230 km lang werden und 15 000 000 ℳ. kosten soll. Im Hinblick auf die Schwierigkeiten, die einer derartigen Bewilligung entgegenstehen, fanden indess schon seit längerer Zeit zwischen der Kolonialabtheilung und mehreren grossen Bankhäusern Verhandlungen über die Ausführung des Bahnbaues durch eine Privatgesellschaft statt. Die „Köln. Ztg." berichtet hierüber:

„Schon vor einigen Jahren waren Verhandlungen mit der Deutschen Bank auf Grundlage einer Zinsgewähr seitens des Reiches zum Zwecke des Ausbaues einer grossen deutsch-ostafrikanischen Bahn von der Küste bis zum Tanganjikasee im Gange, die schliesslich daran scheiterten, dass auf dem deutschen Markte sich eine Geldknappheit geltend machte, welche die Inangriffnahme solcher grösseren Unternehmungen nicht rathsam erscheinen liess. Neuerdings hat der Kolonialdirektor Dr. Stübel, wesentlich unterstützt durch den seit einer Reihe von Jahren um die Förderung des Eisenbahnbaues in unseren Kolonien hochverdienten früheren Abgeordneten, Geheimerath Dr. Oechelhäuser, Verhandlungen mit unseren ersten deutschen Bankanstalten zum Ausbau der Strecke Dar=es=Salaam-Mrogoro aufgenommen, welche nunmehr einem befriedigenden Abschlusse nahe sind. Diese Banken, an deren Spitze die Deutsche Bank und die Berliner Dikontogesellschaft, haben sich bereit erklärt, *eine eigene Gesellschaft zu bilden*, welche die *Verpflichtung* übernehmen soll, die *Bahnlinie* so bald als möglich, spätestens innerhalb fünf Jahren, *fertigzustellen*. Erst nach Beginn des Betriebes soll eine Zinsgewähr des Reiches bis zum Betrage von 3 $\frac{0}{0}$ des Baukapitals in Kraft treten, so dass im schlimmsten Falle, vorausgesetzt, dass die Bahn auch nicht die geringste Reineinnahme erzielen sollte, das Reich höchstens einen Zuschuss von 500 000 bis 600 000 ℳ. jährlich zu zahlen haben würde. Aber auch dieser Zuschuss würde voraussichtlich selbst in den ersten Jahren des Betriebes schon um deswillen fortfallen, weil der Bahngesellschaft, entsprechend der Geschichte der amerikanischen Bahnbauten, längs der Bahnstrecke ein grösserer Streifen Landes zum Eigenthum überwiesen werden soll, durch dessen Erträge (Landwirthschaft, Wälder, Bergbau) ein erforderlich werdender Reichszuschuss wesentlich gemindert werden dürfte. Selbstverständlich werden auch dem Reiche in Bezug auf die Leitung, den Betrieb, die Postbeförderung weitgehende Rechte eingeräumt. Wie wir hören, wird in diesem Sinne bereits in allernächster Zeit dem Reichstage eine Vorlage zugehen. Hoffentlich wird sie die Zustimmung der Reichstagsmehrheit finden."

Die „Berl. N. Nachr." bestätigen diese Nachricht und fügen hinzu: „Als Oberstleutnant Gerding am 14. Januar d. J. vor der Abtheilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonialgesellschaft über die Centralbahn gesprochen hatte, dankte ihm der Vorsitzende Prinz Arenberg für seine Ausführungen und fügte seinem Danke die Versicherung hinzu, an seinem Theile für die Verwirklichung des Planes mitwirken zu wollen. Prinz Arenberg ist Mitglied des Reichstages und Führer der Centrumsfraktion. Die ‚Germania' hat nun dieser Tage einen Artikel gegen die Centralbahn veröffentlicht, doch zeigt sich die ‚Köln. Volksztg.' dem Projekt, die Bahnkonzession einer Privatgesellschaft zu überlassen und nach Fertigstellung der Bahn einen Verzinsungsbeitrag oder dergl. zu gewähren, geneigt. Das rheinische Centrumsorgan schliesst seinen Artikel wie folgt: ‚Man kann sehr wohl das Bedürfniss für Eisenbahnen in den Kolonien anerkennen, allein gleichwohl nach den bisherigen Erfahrungen davor zurückschrecken, sie auf Reichskosten auszuführen. Eine Subventionirung von Privatgesellschaften, zumal wenn sie sich in mässigen Grenzen hält und vorher eine wirklich leistungsfähige Ausführung erfolgt ist, dürfte im Reichstage eher Zustimmung finden.' Möchte der Reichstag endlich zu einem entscheidenden Schritt für die nothwendige Aufschliessung und Entwickelung unserer ostafrikanischen Kolonie sich bereit finden! Alle Kolonialmächte haben bisher im Eisenbahnbau viel mehr gethan als das Deutsche Reich!"

Wir schliessen uns diesem Wunsche durchaus an und freuen uns besonders, dass endlich das Kapital unserer grossen Banken, das sich bisher den Kolonialunternehmungen gegenüber so zurückhaltend zeigte, für die afrikanische Mittellandbahn gewonnen ist. Dieser Aussicht gegenüber muss die Frage, ob nicht diese Bahn bei dem weitreichenden Einfluss, den sie auf das gesammte Wirthschaftsleben der Kolonie haben wird, doch besser als Reichsbahn auszuführen wäre, zurücktreten. Jedenfalls wird sich die Kolonialregierung bestimmenden Einfluss auf Tarife, Betrieb und Fahrplan der Bahn sichern müssen.

— **Den Plan einer Bahn von Damaskus nach Mekka (Hedschasbahn)**, den wir schon öfter erwähnt hatten, hält der Marseiller „Sémaphore" nur für einen trefflich gewählten Vorwand, um unter Vorspiegelung der für die Vertheidigung und Ausbreitung des Islams hervorragenden Bedeutung der Bahn alle wahrhaft Gläubigen aufzufordern, ihren Glauben dadurch zu beweisen, dass sie ihr Scherflein zu diesem nur zur Ehre Allah's und des Propheten ins Werk gesetzten Unternehmen beisteuern. In Wirklichkeit werde die Bahn selbst, die in einer Länge von 2 000 km durch die syrische und arabische Wüste zur Verbindung der beiden heiligen Städte geführt werden soll, nie gebaut werden! Am türkischen Hofe brauche man Geld und werde, wenn keine anderen Einnahmen zufliessen, seine Zuflucht zu den für den Bahnbau gesammelten Geldern nehmen! Die zum besten des Bahnbaues ausgeschriebene Aufforderung zur Zeichnung, an der sich alle Mohamedaner der ganzen Welt betheiligen sollten, scheint bis jetzt von sehr geringem Erfolg begleitet gewesen zu sein, denn die türkischen Zeitungen erwähnen nur Geldspenden aus Indien, Java und der Krim. Die Mohamedaner in der Türkei sind zur Zahlung eines Beitrages verpflichtet, alle Staatsbeamten müssen das Gehalt eines Monates beisteuern, die Dörfer eines jeden Distriktes werden von Sachverständigen nach Maassgabe ihrer Zahlungsfähigkeit abgeschätzt, und doch laufen keine Gelder ein. Man mache Versprechungen aller Art, aber die klingende Münze bleibe aus. Am Anfang dieses Monates hatte die mit der Entgegennahme der Zeichnungen beauftragte Centralkommission nur 135 000 türkische Pfund (1 türkisches Pfund = etwa 18 ℳ., also etwa 2 430 000 ℳ.) gesammelt. Natürlich sei diese Summe nicht baar vorhanden, denn man habe schon zur Bestreitung verschiedener Ausgaben eine Vorerhebung von Geldern unternommen, doch bleibe immer noch genug, um einen ausgiebigen Zuschuss für die Monate Ramadan und Bairam abzuwerfen! So weit der „Sémaphore"; das „Journal des transports", dem wir diese Mittheilungen entnehmen, sieht in der Wichtigkeit, mit der man das Unternehmen umgibt, auch nur einen Mahnruf an die Börsen der Gläubigen auf Kosten des Sultanskultus selbst.

Wir müssen den französischen Blättern die Verantwortung für ihre Zweifel überlassen. Immerhin ist es für die Zustände der Türkei bezeichnend, dass solche Zweifel in durchaus ernsthaften Blättern laut werden.

— **Lokomotivlieferungen für die Schantung-Eisenbahn.** Am 22. d. Mts. sind von Chemnitz aus die ersten Lokomotiven für diese Bahn zur Versendung gelangt, um den regelmässigen Betrieb auf der bis jetzt erbauten Strecke aufzunehmen. Es handelt sich bei dieser ersten Maschinenlieferung um drei grosse, schwere, normalspurige Güterzugmaschinen, die in der sächsischen Maschinenfabrik hergestellt worden sind, von der auch die Zeichnungen entworfen und an die an der Lieferung der weiteren Maschinen mitbetheiligten Firmen „Vulkan" und „Schwartzkopff" abgegeben worden sind. Die Maschinen werden, in ihre Theile zerlegt, von Chemnitz zunächst nach Hamburg geschafft und dort in dem von der Schantunggesellschaft zum

Transport von Eisenbahnmaterial für die Schantungbahn gemietheten Dampfer „Wittekind" verladen, der am 28. d. Mts. ladebereit sein soll. Der Transport nach China wird voraussichtlich 8 Wochen Zeit beanspruchen.

— **Schanhaikwanbahn.** Aus Peking, 21. d. Mts., wird berichtet: Die Uebergabe der Schanhaikwanbahn an die Engländer hat heute begonnen und wird bis zum 28. d. Mts. vollzogen sein. Es ist vorgesehen, dass die Bahn während der ganzen Dauer der Okkupation von Tschili unter britischer Oberaufsicht bleiben soll, selbst wenn die britischen Militärbehörden die Linie der Civilverwaltung übergeben. Wenn zwischen den vorläufigen Direktoren, von denen einer ein Deutscher und ein anderer ein Japaner ist, ein Streit über militärische Dinge entstehen sollte, sollen die endgültigen Entscheidungen dem deutschen Armeehauptquartier zustehen.

— **Der japanische Staatshaushalt für das Rechnungsjahr 1901/2.** Das Budget für das kommende Rechnungsjahr vom 1. April 1901 bis zum 31. März 1902, das dem Mitte Dezember v. J. einberufenen Reichstage vorgelegt wurde, schliesst ab mit einer Einnahme (in runden Ziffern) von 254 500 000 Yen und einer Ausgabe von 252 900 000 Yen, so dass ein Ueberschuss von 1 600 000 Yen verbleibt. Dieser soll zugleich mit dem Ertrage der geplanten neuen Stempelsteuer unter anderem für neue wirthschaftliche Unternehmungen in der nördlichen Provinz Hokkaido und zur Unterstützung der neuen Eisenbahn von Söul nach Fusan in Korea verwendet werden.

Im Einnahme-Ordinarium, das sich auf 201 200 000 Yen beläuft und eine Zunahme gegen das Vorjahr um 7 900 000 Yen zeigt, erscheinen die Ueberschüsse aus staatlichen Unternehmungen mit 46 400 000 Yen; im Vorjahre 40 600 000 Yen. Hier finden wir im einzelnen folgende Hauptsätze (in runden Ziffern), nach der Ertragshöhe geordnet: Ueberschüsse aus Post und Telegraphen 24 670 000 Yen, aus dem Tabaksmonopol 9 540 000 Yen, aus den Staatsbahnen mit Ausschluss von Hokkaido 7 320 000 Yen; ferner Erträge aus den Forsten 2 330 000 Yen, von Sträflingsarbeiten 1 380 000 Yen, aus den Staatsbahnen von Hokkaido 810 000 Yen. Der Rest umfasst kleinere Summen von 200 000 Yen und darunter.

Der Betriebsüberschuss der Staatseisenbahnen ist dieses Mal um rund 560 000 Yen, das sind 8,2 %, höher veranschlagt als im Vorjahre, wo nur 6 760 000 Yen angesetzt waren.

Die Einnahmen des Extraordinariums zeigen mit 53 300 000 Yen eine Abnahme um 7 500 000 Yen, so dass sich insgesammt eine Zunahme der Einnahmen um 400 000 Yen ergibt. Was die Ausgaben des Budgets betrifft, so zeigt das Ordinarium mit 165 400 000 Yen eine Zunahme gegen das Vorjahr um 13 900 000 Yen, das Extraordinarium mit 87 500 000 Yen eine Abnahme um 13 000 000 Yen; es tritt daher im ganzen eine Steigerung der Ausgaben um 900 000 Yen ein. Die Einnahmen des Ordinariums übersteigen also dessen Ausgaben um 35 700 000 Yen; dieser Ueberschuss wird indessen fast vollständig zur Deckung der extraordinären Ausgaben in Anspruch genommen, die über die extraordinären Einnahmen erheblich überwiegen. Das Verkehrsministerium ist bei den Ausgaben des Ordinariums mit 20 140 000 Yen, des Extraordinariums mit 30 640 000 Yen bedacht.

Unter den neuen Ausgabeansätzen des Extraordinariums verdient unter anderem Erwähnung ein Ansatz von 1 000 000 Yen als Betriebskapital für das neue Stahlwerk in Kiushiu, 2 400 000 Yen zur Vermehrung und Verbesserung der Post- und Telegrapheneinrichtungen, 1 000 000 Yen zur Verbesserung der Fernsprecheinrichtungen und 6 340 000 Yen für die Erweiterung des kaiserlichen Flottenarsenals im Kriegshafen Kure, von welchem Betrage eine erste von fünf Jahresraten in Höhe von mehr als 1 000 000 Yen angefordert wird; diese Erweiterung der Marinewerkstätten in Kure, die unter der Oberleitung des Kapitäns Yamanouchi stehen, umfasst insbesondere die Anlage eines vollständigen Panzerplattenwalzwerks für die japanische Kriegsflotte, und man kann hierbei das Bedenken kaum unterdrücken, ob ein derartiges Unternehmen, falls es sich überhaupt für den Staatsbetrieb eignet, nicht richtiger im Anschluss an das neue Stahlwerk in Kiushiu herzustellen wäre. Im vorliegenden Falle scheint die japanische Regierung die Unterordnung des neuen Panzerplattenwerks unter die unmittelbare Verwaltung der kaiserlichen Marine vorzuziehen.

— **Jahresbericht der nordamerikanischen „Interstate Commerce-Commission".** Einer Veröffentlichung aus dem vorgenannten (14.) Bericht entnehmen wir nach der „Railr. Gaz." folgende interessante Einzelheiten. Am 30. Juni 1899 waren im Eisenbahndienst der Vereinigten Staaten 928 924 Personen beschäftigt. Im Laufe des Jahres, das mit diesem Zeitpunkt endigte, wurden 2 210 Bedienstete getödtet und 34 923 durch Unfälle im Dienst verletzt. Die Anzahl der durch das Kuppeln und Entkuppeln der Wagen Getödteten und Verletzten war etwas geringer als im vorhergehenden Jahre. Ein Vergleich der Unfallstabellen der Jahre 1893, 1897, 1898, 1899 und 1900 zeigt eine Abnahme der Unfälle in den Jahren 1899 und 1900. Im Jahre 1893 stellte sich das Verhältniss der durch das Kuppeln und Entkuppeln der Wagen Getödteten und Verletzten zu der Gesammtzahl der Bediensteten folgendermaassen: Auf je 349 Eisenbahnbedienstete entfiel 1 Todter, auf je 13 Bedienstete 1 Verletzter; im Jahre 1899 dagegen sehen wir folgendes Verhältniss: auf je 563 Bedienstete entfiel 1 Todter, auf je 22 Bedienstete 1 Verwundeter. Um die Zahl der Unfälle zu verringern, wird in dem Berichte eine Art staatlicher Oberaufsicht, welcher eine sorgfältige Untersuchung des Betriebsmaterials unterläge, als wünschenswerth bezeichnet, natürlich unbeschadet der Verpflichtungen der Eisenbahngesellschaften in Bezug auf Schäden und Ausbesserungen am rollenden Material. Dem Berichte entnehmen wir ferner, dass die „Interstate Commerce-Commission" eine Summe von 15 000 D. zur Anstellung von Inspektoren verausgabt hat, welche sich mit der eingehenden Untersuchung der Sicherheitsvorkehrungen und der ganzen Betriebslage zu beschäftigen hatten. Die Eisenbahngesellschaften sind auf die seitens der Kommission in dieser Beziehung gemachten Vorschläge bereitwilligst eingegangen. Wenn man die infolge der Schutzvorrichtungen verminderte Zahl von Eisenbahnunfällen richtig abschätzen will, so muss man aber auch die seit Einführung des Gesetzes, also seit 1893, gänzlich veränderte Art und Beschaffenheit des ganzen Materials in Rechnung ziehen.

Im Jahre 1893 betrug das durchschnittliche Gewicht eines Zuges ungefähr 184 t, im Jahre 1899 243,5 t. Die kleinen Wagen und leichten Lokomotiven sind durch kräftigere ersetzt worden, Wagen aus Stahl mit einer Tragfähigkeit von 50 t sind in Dienst gestellt. Dagegen ist auch leider die Möglichkeit von Unfällen dadurch gewachsen, dass schwere Wagen und Lokomotiven mit alten Wagen aus Holz und leichteren Lokomotiven in einem Zuge zusammengestellt werden. Das Bedienen solcher Züge, die aus Wagen mit gemischter Tragfähigkeit und sehr verschiedener Stärke zusammengesetzt sind, hat die Gefahr für die Bediensteten sehr erheblich vermehrt.

Aus dem Bericht entnehmen wir noch weiter, dass die Kommission sich des Besitzes einer Bibliothek von 5 500 Bänden und 7 200 Druckschriften erfreut, welche sehr eifrig benutzt wird. Die Anzahl der eingegangenen Beschwerden belief sich während des Jahres auf 639.

— **Elektrische Strassenbahnen in Amerika.** Die Anwendung der elektrischen Kraft für den Betrieb von Strassenbahnen hat in den Vereinigten Staaten von Nordamerika innerhalb des Jahrzehntes 1890—1900 in ganz bedeutendem Umfange zugenommen. Im Jahre 1890 wurden von 9 037 englischen Meilen Strassenbahnen nur deren 2 593, somit nur etwa ein Viertel mit elektrischer Kraft betrieben, und waren in deren gesammten, 32 108 Wagen zählenden Fahrparks nur 5 592 Stück auf elektrischen Betrieb eingerichtet. Zu Beginn des Jahres 1900 betrug die Länge des gesammten Strassenbahnnetzes bereits 21 400 Meilen, von welchen 20 000 mit elektrischer und nur noch 1 400 theils mit Pferde-, Dampf- oder Kabelkraft betrieben wurden. Die Anzahl der im Betriebe stehenden Wagen betrug am 1. Januar 1900: 60 200 Stück; hiervon waren 51 000 für elektrische Zugförderung eingerichtet.

Allgemeines.

— **Neuere Versuche zur Signalisirung von Gleiswegen bei Dunkelheit.** Wie in Nr. 50 S. 878 Jahrg. 1899 d. Ztg. berichtet wurde, hatte die bayerische Staatsbahnverwaltung damals ausgedehnte praktische Versuche mit violettem Lichte vorgenommen. Es ergab sich hierbei, dass die genannte Mischfarbe als Signal nicht mit der erforderlichen Sicherheit und nicht genügend weit zu erkennen war. Weitere Proben mit gelbem Lichte zeigten, dass letztere Farbe zwar auf grosse Entfernungen sichtbar war, dass aber helles Gelb sich zu wenig vom ungeblendeten, sogenannten weissen Licht der Petroleumlampe unterschied, während dunkles Gelb für „roth" gehalten werden konnte.

Es wurde nun versucht, das neben „roth" und „grün" erforderliche Nachtsignal durch Nebeneinanderstellen verschiedener Farben zu erhalten. Um hierbei thunlichst an Laternen zu sparen, wurde die Einrichtung getroffen, die sonst nach rückwärts geleiteten Lichtstrahlen mittelst eines Neusilberreflektors seitlich aus der Laterne und sodann durch einen Spiegel nach vorne zu werfen.

Auf diese Weise wurden unter Benutzung einer einzigen gewöhnlichen Mastsignallaterne mit einem Rundbrenner von 12''' und einer Lichtstärke von 14 Normalkerzen zwei Lichtquellen gewonnen, die man mit verschiedenen Tönen der Farben grün und gelb abwechselnd blendete. Ein sehr deutliches, mit keinem anderen Nachtsignal zu verwechselndes Bild ergab bei einem

Abstand von 450 mm zwischen den Mittelpunkten der Blenden die Zusammenstellung von „grün" und „hellgelb", so dass Aussicht besteht, hiermit einer Lösung der Frage zur Erreichung einheitlicher Signale auf den deutschen Eisenbahnen näher zu kommen.

— Eine Wettfahrt zwischen Automobil und Eisenbahn. Eine interessante Wettfahrt hat zwischen Marino Torlonia, dem Besitzer eines Automobils, und einem Eisenbahnzuge stattgefunden, die veranlasst wurde durch einen Streit mit dem Kommandanten A. Silvestrelli. Torlonia behauptete, dass er mit seinem Automobil auf der 70 km langen Strecke Rom-Civitavecchia den Schnellzug schlagen würde. Silvestrelli bestritt dies. Obschon Torlonia auf seiner Wettfahrt durch viele Gefährte auf der Chaussee gehindert wurde, so gewann er nichtsdestoweniger die Wette, denn er kam auf dem Bahnhof in Civitavecchia gerade an, als sein Partner aus dem Abtheil des soeben angekommenen Zuges steigen wollte.

— Marconi's drahtlose Telegraphie. Ueber ausserordentlich günstige neue Erfolge dieses Systems berichtete Dr. J. A. Fleming, Professor der elektrischen Maschinenbaukunst am University College zu London, in einem Vortrage, über den die „B. B.-Ztg." folgendes mittheilt: Bis jetzt war die grösste Entfernung, in der man die drahtlose Telegraphie anwenden konnte, noch etwas unter 100 englischen Meilen, und zwar gelang dies nur mit dem System Marconi's. Andere Erfinder, die ihre Untersuchungen auf Marconi's frühere Versuche basirten, konnten Mittheilungen nur in einer Entfernung von 30 Meilen machen. Vor kurzem aber verliess Marconi seine Versuchsstation in Poole, um eine geheimnissvolle Reise nach Lizard zu machen, wo soeben eine neue Marconistation errichtet worden war. Am ersten Tage der Regierung Eduard's VII. waren seine Vorbereitungen beendet, und als er am Nachmittag jenes Tages seine Instrumente in Anwendung brachte, kamen die Depeschen klar und deutlich heraus, und zwar über eine Entfernung von 200 englischen Meilen, zwischen Mullion Cove am Kap Lizard und St. Catherines Point auf der Insel Wight. Seit diesem Anfangsversuch ist die Einrichtung dort vollendet. Jetzt ist, wie Professor Fleming, der den erfolgreichen Versuchen selbst beiwohnte, betonte, die vollständige Verbindung ohne Drähte zwischen Kap Lizard und St. Catherines Point in beiden Richtungen vollendet, so dass Marconi zwei Depeschen oder mehr gleichzeitig an jedem der beiden Orte erhalten und abschicken kann. Die an Kap Lizard empfangenen Zeichen, die von der 200 Meilen entfernten Insel Wight kommen, sind so vollkommen und deutlich, wie diejenigen, die nur aus einer Entfernung von 20 Meilen aufgenommen werden.

— Fernsprecher in den Strassenbahnwagen. Eine echt amerikanische Neuerung im Strassenbahnverkehr wird von dort gemeldet: In Saint Louis werden die elektrisch betriebenen Strassenbahnwagen mit Fernsprechern versehen, die von den Fahrgästen unentgeltlich benutzt werden können. Die Leitung steht mit der unterirdischen Stromzuführung in Verbindung und bleibt auf diesem Wege in beständigem Kontakt mit der Centralleitung. Jedenfalls müssen die Amerikaner ein Fernsprechtalent besitzen, das den Europäern abgeht. Der Gedanke, bei dem Geräusch eines fahrenden Strassenbahnwagens ein Ferngespräch zu führen, ist für europäische Gewöhnungen unmöglich.

Bücherschau.

— Die wasserwirthschaftliche Vorlage. Mit Benutzung amtlicher Unterlagen bearbeitet von Sympher, Regierungs- und Baurath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Nebst 3 Karten. Preis 1,50 *M.* Verlag der Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin.

Rechtzeitig vor Beginn der Landtagsverhandlungen ist eine Schrift des Regierungs- und Bauraths Sympher über die grosse wasserwirthschaftliche Vorlage Preussens erschienen. Sie enthält in abgekürzter Form alles Wissenswerthe aus der Begründung der Regierungsvorlage, bringt aber ausserdem viele neue und werthvolle Mittheilungen. Der Wortlaut des Gesetzentwurfes ist als Anhang beigegeben. Aehnlich wie die dem Landtage gemachte Vorlage behandelt die im Umfange von nahezu 10 Bogen erschienene Schrift in einem allgemeinen Theile die grossen maassgebenden Gesichtspunkte, während in einem folgenden Abschnitt die Einzelentwürfe näher erörtert werden. Dadurch ist es möglich, schon beim Durchlesen der ersten 30 Seiten einen vollständigen Ueberblick zu gewinnen, während derjenige, welcher an einem der Einzelentwürfe ein eingehenderes Interesse nimmt, in dem betreffenden Sonderabschnitt auf alle wesentlichen Fragen erschöpfende Auskunft erhält. In gleicher Weise haben die Interessen des Verkehres und der Landeskultur Berücksichtigung gefunden. Insbesondere sei auch auf die beim Rhein-Elbekanal gemachten Ausführungen über die Rückwirkungen des Kanals auf die preussischen Staatseisenbahnen verwiesen, in denen auf Grund der Erfahrungen in ausgeführten neueren Kanälen nachgewiesen ist, wie hoch sich der so sehr gefürchtete Ausfall an Eisenbahneinnahmen thatsächlich gestellt hat. Die gemachten Angaben verdienen um so mehr Beachtung, als die finanzielle Seite der neuen Vorlage in den demnächstigen Verhandlungen eine der wichtigsten Rollen spielen wird. Von grossem Werth sind die beigegebenen drei Karten. Die erste gibt eine Uebersicht über die vorhandenen und neu zu schaffenden Wasserstrassen und deren Verbindung zu einem gemeinsamen Netze. Die zweite zeigt in eigenartiger, aber überzeugender Weise, wie die geplanten Schifffahrtsstrassen am geeigneten Platze zur Verbindung grosser Ergänzungs- und Verbrauchsstellen angelegt werden sollen. Die dritte Karte bietet ein Bild von der Grösse und örtlichen Vertheilung der deutschen Binnenschifffahrt. Wir können die Schrift wegen ihres sachlichen Inhaltes und der durch sie gebotenen Aufklärung über manche der in Betracht kommenden Fragen Freunden und Gegnern der Sache bestens empfehlen und behalten uns vor, auf Einzelheiten der interessanten Schrift noch zurückzukommen.

— Die Eisenbahn-Verkehrsverhältnisse in den Ostprovinzen. Vortrag, gehalten in der dritten ordentlichen Mitgliederversammlung des Verbandes ostdeutscher Industrieller am 30. November 1900 in Posen von Arthur Dix. Danzig. Druck von A. W. Kafemann. 1901. — Die kleine Denkschrift bildet eine Nummer der „Mittheilungen des Verbandes ostdeutscher Industrieller", welche von dem Verbandssyndikus Dr. W. John zu Danzig herausgegeben werden, und man muss anerkennen, dass der Verband den laufenden Jahrgang mit ihr in wirkungsvoller Weise eingeleitet hat. Nach einer eingehenden geschichtlichen Uebersicht über die allmähliche Entwickelung des Eisenbahnnetzes unserer Ostgebiete gibt der Verfasser eine Schilderung der dort bestehenden Verkehrsverhältnisse und geht sodann zur Erörterung der Wünsche und Hoffnungen, welche sich an die regierungsseitige Zusage einer wohlwollenden Fürsorge und Förderung für den mit Glücksgütern weniger gesegneten Theil der preussischen Monarchie knüpfen, über. Dass die Hebung der Ostprovinzen durch Einführung einer leistungsfähigen und den gegebenen örtlichen Bedingungen entsprechenden Grossindustrie nur erfolgen kann, wenn die Verkehrswege besser entwickelt und ausgestaltet werden, ist ja klar, und wir enthalten uns daher einer Aufzählung der hier in sachgemässer Auseinandersetzung zur Sprache gebrachten einzelnen Vorschläge. Doch stimmen wir dem Verfasser gerne zu, wenn er seinen Vortrag mit den Worten schliesst: „Durch die Ausbreitung deutscher Kultur im Osten vollzieht der preussische Staat einen Akt der Selbsterhaltung, kräftigt er seinen gesammten nationalen und wirthschaftlichen Organismus; um aber die Arbeit durchgreifend und fruchtbringend zu gestalten, dazu bedarf es in erster Linie — das möge man fest im Auge behalten und danach möge man entschlossen und thatkräftig handeln — der Förderung und Entwickelung des Verkehrs!"

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Verbandsgütertarif.
Getreideverkehr Galizien-Bayern.

Am 1. April l. J. wird das Heft 4 des Tariftheiles III ausgegeben. Dasselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte etc. zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Linien in Galizien) und der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits, dann Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen und der Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits.

Das Heft 5 des Theiles III vom 1. Sep-

tember 1889 sammt den im Verfügungswege veröffentlichten Frachtsätzen wird hierdurch aufgehoben.

Insoweit Frachterhöhungen oder Erschwerungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis Ende April 1901.

München, den 23. Februar 1901. (482)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr der königlich sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. März 1901 wird die Station Lauterbach=Steinbach in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe unter b (Braunkohlen usw.) des Binnengütertarifs für vollspurige Linien als Versandstation einbezogen.

Dresden, den 25. Februar 1901. (483)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II, Heft D (gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1899.

Am 1. April 1901 kommt der Nachtrag I zur Ausgabe, welcher Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.

München, den 23. Februar 1901. (484)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Sand ab Wertheim nach württemb. Stationen werden mit Wirkung vom 25. Februar l. J. um 3 ₰ für 100 kg ermässigt. Die ermässigten Frachtsätze kommen jedoch nur zur Anwendung, wenn das Ladegewicht der gestellten Wagen voll ausgenutzt oder die Fracht für das Ladegewicht bezahlt wird. Soweit dadurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis 10. April l. J. in Gültigkeit.

Karlsruhe, den 21. Februar 1901. (485)
Generaldirektion.

Saarkohlentarif Nr. 9 nach der Reichsbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Strassburg Rheinhafen mit den Entfernungen und Frachtsätzen für Strassburg Centralbahnhof in den Saarkohlentarif Nr. 9 aufgenommen, und zwar sowohl als Empfangsstation, als auch für Schiffssendungen (s. Nachtrag 5) als Versandstation. (486)

St. Johann=Saarbrücken, 22. Febr. 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die in unseren Bekanntmachungen vom 22. Januar d. J. und vom 5. Februar d. J. angezeigten Tarifänderungen in den Güter- und Thiertarifen zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn (Gütertarifhefte 1, 2, 8 und 17, Thiertarifhefte 2 und 4) können am 1. März d. J. nicht zur Einführung gelangen, weil bis dahin die Strecke Luxemburg-Petingen der Prinz Heinrichbahn für den Güterverkehr nicht eröffnet sein wird. Der anderweite Einführungstermin wird später bekannt gegeben werden.

Strassburg, den 21. Februar 1901. (487)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordostdeutsch-Berlin-württembergischer Verband.

Am 1. März d. J. werden die Stationen Roigheim der württembergischen Staatseisenbahnen und Schönholz des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin in den allgemeinen Tarif einbezogen.

Zum gleichen Zeitpunkte wird ein Seehafen-Ausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen) von Esslingen nach Stettin und Vororten eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen sowie die Auskunfts- und Verkehrs- bezw. Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Berlin, den 23. Februar 1901. (488)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. März d. J. werden die Stationen Aligse, Klein=Süstedt und Salzdetfurth des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover in den vorbezeichneten Güterverkehr einbezogen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 25. Februar 1901. (489)
Königliche Generaldirektion
der sächs. Staatseisenbahnen, II. Abth.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband.

Am 1. März d. J. wird die Station Schönholz des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin in den allgemeinen Tarif einbezogen und der Artikel Holzbriketts in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter II., Verkehr mit den preussischbezw. sächsisch-bayerischen Wettbewerbsstationen, aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen, sowie die Auskunfts- und Verkehrs- oder Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Berlin, den 23. Februar 1901. (490)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ung.-bayer. Eisenbahnverband.
Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1901 wird die Station Ingolstadt Lokalbhf. in den Ausnahmetarif Nr. 75 für Gaskoks aufgenommen.

München, den 21. Februar 1901. (491)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Heft 1.

Mit dem 1. März n. St. 1901 werden die Stationen Hennersdorf b. Görlitz und Kaiserswaldau des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau mit nachstehenden Entfernungen und Frachtsätzen in die Tariftabelle I des oben bezeichneten Tarifs aufgenommen:

km		Spezialtarif II	Spezialtarif III
		für 100 kg	
346	Hennersdorf b. Görlitz	1,27 ℳ	0,83 ℳ
283	Kaiserswaldau	1,05 „	0,69 „

Bromberg, den 16. Februar 1901. (492)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe V und Staatsbahn-Wechselverkehre mit der Gruppe V sowie Thiertarif der preussischen Staatseisenbahnen.

Die z. Zt. dem Eisenbahndirektionsbezirk Breslau angehörige Haltestelle Schönwalde ist nach vollendetem Umbau Station der Strecke Cottbus-Sorau geworden und geht am 1. April d. J. in den Eisenbahndirektionsbezirk Halle a Saale über.

Mit dem genannten Tage treten neue Tarifentfernungen für die Haltestelle in Kraft. Soweit jedoch hierdurch Frachterhöhungen eintreten, werden diese erst vom 1. Mai d. J. ab gültig.

Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.

Halle a/Saale, den 22. Febr. 1901. (493)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. März 1901 tritt zum mitteldeutschen Privatbahnverkehr ein Anhang zum Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Beförderung von:

a) Kalk, wie im Spezialtarif III genannt,
b) Düngekalk, wie im Ausnahmetarif 4 genannt,
c) Staubkalk zum Düngen, wie im Ausnahmetarif 4 a genannt,
d) Kalksteinen, roh, auch zerkleinert oder gemahlen, wie im Ausnahmetarif 5 d genannt,

im Verkehr von den Stationen Elbingerode und Rübeland der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn nach Stationen der Direktionsbezirke Cassel und Erfurt, sowie Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Mühlhausen-Ebelebener, Nordhausen-Wernigeroder, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn. Nähere Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze ertheilen vom 1. März ab die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 22. Februar 1901. (494)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 2 vom 1/8. 1900.

Am 5. März d. J. tritt für Glassand, unverpackt, unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr. 14 von Hohenbocka B. G. und Oberl. Bhf. nach Staab k. k. St. B. ein direkter Frachtsatz von 77 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 22. Februar 1901. (495)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Segeberg als Empfangsstation in den im nordwestdeutsch-mitteldeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif 6 a für Rohbraunkohle, Braunkohlenbriketts (Darrsteine und Nasspresssteine) einbezogen.

Mit dem gleichen Tage treten in diesem Ausnahmetarif anderweite zum Theil ermässigte Frachtsätze im Verkehr nach der Station Oldesloe in Kraft.

Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Altona, den 20. Februar 1901. (496)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. März d. J. wird die Station Dahlhausen (Ruhr) in den Ausnahmetarif 11 (A und B) für Eisen und Stahl usw. aufgenommen. Näheres ist bei der Güterabfertigungsstelle Dahlhausen (Ruhr) zu erfahren.

Elberfeld, den 20. Februar 1901. (497)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. März d. J. werden die Stationen Klotzsche und Königsbrück Bahnhof in den Ausnahmetarif 5 b für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die um 0,06 ℳ für 100 kg gekürzten Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt.

Dresden, den 22. Februar 1901. (498)
Königl. Generaldirektion
der sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr (I, II/IV).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Hamburg-Sternschanze in den Seehafen-Ausnahmetarif M für Zink des ostdeutsch-nordwestdeutschen Güterverkehrs, Klasse II a — Zink in Platten (Rohzink), Zinkblech (Walzzink), Zinkabschnitzel, Zinkbrocken (Hartzink), zinkisches Blei; Zinkische Produkte als: Zinkoxyd und Zinkweiss — als Empfangsstation für den Ortsverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie unser Verkehrsbüreau.

Kattowitz, den 19. Februar 1901. (499)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Da die Station Strassburg Rheinhafen am 1. März l. J. für den Wagenladungsverkehr eröffnet werden wird, so sind die im IV. Nachtrag zum südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheft I B, im Tarifheft II E und im VI. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Steinkohlen Südwestdeutschland-Ostschweiz vom 10. Oktober 1897 für diese Station vorgesehenen Frachtsätze von dem obengenannten Zeitpunkte ab anwendbar.

Karlsruhe, den 21. Februar 1901. (500)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Im Tarife Theil II, Heft 5, erste Abtheilung vom 1. Mai 1900 wird mit Gültigkeit vom 10. März 1901 für die Beförderung von Hohlglaswaaren, mit und ohne Papierumhüllung, lose und in Bündeln, in Stroh verladen von Penzig nach Turgi bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder Zahlung der Fracht für diese Gewichtsmenge ein Frachtsatz von 418 Centimes für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 19. Februar 1901. (501)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die im II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland - Gotthardbahn vom 10. September 1898 enthaltenen Frachtsätze für Strassburg Centralbahnhof und Strassburg-Neudorf gelten vom 1. März l. J. an auch für die neu zur Eröffnung kommende Station Strassburg Rheinhafen.

Karlsruhe, den 21. Februar 1901. (502)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1.

Mit dem 23. Februar n. St. 1901 werden die Stationen Druschin, Galsburg, Gollub, Gruneberg, Hermannsruhe, Malken, Ostrowitt-Bergheim, Schönsee Stadt und Wrotzk des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg und die Station Chroschnitz des Eisenbahndirektionsbezirks Posen für die Richtung von Alexandrowo in oben bezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Bromberg, den 23. Februar 1901. (503)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Dieghem der belgischen Staatsbahn mit den für die Station Bruxelles (Rue Rogier) bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 16 für Eisen und Stahl usw. in den Heften B und C vom Theile II des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 23. Februar 1901. (504)
Königliche Eisenbahndirektion.

Innerer Verkehr der k. b. Staatseisenbahnen.

Heft C, Abschnitt I B. Beförderung von Gütern vom 1. Januar 1900.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1901 treten folgende Aenderungen ein, durch welche Frachterhöhungen herbeigeführt werden:

a) In § 4, Absatz 1 (3. Zeile) der Allgemeinen Tarifvorschriften sind die Worte:
„ohne Unterschied der Artikel"
zu streichen.

b) § 20 der Allgemeinen Tarifvorschriften erhält folgenden Zusatz:
„Bei Schnellzugsgütern werden die Eilstückgutsätze für das 3 fache des wirklichen Gewichtes erhoben; als Mindestgewicht für jede Frachtbriefsendung werden 60 kg berechnet."

c) § 21 (¹) der Allgemeinen Tarifvorschriften erhält folgende Fassung:
„Für theils aus sperrigem, theils aus nichtsperrigem Gute (Eilgut, auch Schnellzugsgut oder Frachtgut) bestehende Stückgutsendungen wird für das sperrige Gut das 1½ fache Gewicht — für ein sperriges Schnellzugsgut das 3 fache Gewicht — in Ansatz gebracht, während für das nichtsperrige Gut das wirkliche Gewicht — für nichtsperriges Schnellzugsgut das doppelte wirkliche Gewicht — angesetzt wird. Die Fracht wird für das Gesammtgewicht jedoch mindestens für 30 kg — bei Schnellzuggut mindestens für 60 kg — berechnet."

d) Der Artikel
Monazitsand
ist unter Sp.-T. II einzureihen. Dementsprechend ist die Anmerkung zur Position
„Erde, gewöhnliche" des Sp.-T. III dahin zu ergänzen, dass hinter dem Worte „Talk" angefügt wird „und Monazitsand".

München, den 20. Februar 1901. (505)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr der Gruppe VI.
(Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.)

Mit Wirkung vom 25. d. Mts. wird die Station Schierstein in den im Gruppentarif VI enthaltenen Ausnahmetarif 5a für Steine des Spezialtarifs III einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze gibt die Güterabfertigungsstelle Schierstein Auskunft. (506)

Frankfurt a/M., den 19. Februar 1901.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für Petroleum etc.

Die im Tarife Theil II, Heft 2, gültig vom 1. März 1896, bezw. im Nachtrage II und V hierzu, gültig vom 1. Oktober 1897 resp. 1. April 1900 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für die frachtgutmässige Beförderung von Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl etc., welche laut Kundmachung vom 25. Mai 1900 (Nr. 1371 in Nr. 44 dieses Blattes vom 9. Juni 1900) nur für solche Transporte nach Lindau, Buchs und St. Margrethen selbst oder transit dieser Stationen, nach dem Auslande resp. bedingungsweise auch im Verkehre nach Bregenz transit für Sendungen zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete Gültigkeit haben, werden mit 31. März 1901 vollständig ausser Kraft gesetzt.

An deren Stelle gelangen mit Gültigkeit vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901

für Petroleum, raffinirt etc., theilweise geänderte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskünfte über die Höhe der Frachtsätze und die Abfertigungsbedingungen ertheilen die betheiligten Dienststellen sowie auch das Auskunftsbüreau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien.

Wien, am 15. Februar 1901. (507)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Holz des Aus.-Tar. Nr. 3a im Rückvergütungswege des Elbeumschlagstarifes für Galizien und die Bukowina treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Dolina	190 ₰
1. Drohobycz . . .	186 „
2. Jaslo	177 „
3. Krechowice . . .	192 „
4. Lisko-Lukawica .	180 „
5. Morszyn	189 „
6. Stryj	188 „
7. Ustrzyki	181 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Dolina	185 „
1. Drohobycz . . .	181 „
2. Jaslo	172 „
3. Krechowice . . .	187 „
4. Lisko-Lukawica .	175 „
5. Morszyn	184 „
6. Stryj	183 „
7. Ustrzyki	176 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Dolina	215 „
1. Drohobycz . . .	211 „
2. Jaslo	202 „
3. Krechowice . . .	217 „
4. Lisko-Lukawica .	205 „
5. Morszyn	214 „
6. Stryj	213 „
7. Ustrzyki	206 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 21. Februar 1901. (508)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März d. J. werden die Stationen Bonn Güterbahnhof, Dransdorf, Efferen, Fischenich, Merten, Pingsdorf-Badorf, Walberberg und Waldorf für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. An demselben Tage tritt der 1. Nachtrag zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Köln-Bonner Kreisbahnen in Kraft, enthaltend die durch die weitere Ausdehnung des Güterverkehrs bedingten Aenderungen des Abschnitts II E a des Tarifs „Tarif und Abfertigungsbefugnisse der Stationen“, sowie die Ergänzung des Abschnitts II F „Kilometerzeiger und Stationstariftabellen“. Durch diesen Tarifnachtrag werden ferner Stückgutfrachtsätze für die sämmtlichen für den Güterverkehr eröffneten Stationen der Vorgebirgsbahn und der Linie Vochem-Brühl-Wesseling eingeführt, welche bei Aufgabe in Sendungen von mindestens 1 500 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht unter den Bedingungen für Wagenladungen Anwendung finden. Die in dem erwähnten Nachtrag enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Bornheim-Roisdorf, Köln Stadtgüterbahnhof, Wesseling und Wesseling Rheinwerft können erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr, welcher demnächst bekannt gemacht werden wird, in Kraft treten. Der Nachtrag kann auf den Stationen eingesehen, auch von dem Betriebsdirektor in Bonn, sowie von unserem Büreau, hier, Salierring 17, gegen Erstattung des Kostenpreises von 25 ₰ bezogen werden.

Köln, den 24. Februar 1901. (509)

Aktiengesellschaft der Köln-Bonner Kreisbahnen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Am 15. März d. J. tritt zum Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II vom 1. Juni 1900 der Nachtrag I in Kraft.

Ueber die darin enthaltenen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft.

Die neuen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 20. Februar 1901. (510)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Verdingungen.

Ausschreibung der Lieferung von 3 120 m gusseiserne Muffenrohre von 150-225 mm l. W. nebst Formstücken für eine Wasserleitung zu Hetzerath etc.

Der nachstehenden Ausschreibung werden die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen zu Grunde gelegt.

Die Ausschreibungs-Unterlagen liegen in unserem Verwaltungsgebäude zur Einsicht offen und können auch gegen kostenfreie Einsendung von 1,00 ℳ. — in baar — bezogen werden.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung: „Lieferung von Muffenrohre“ bis zum 5. März d. J., Vormittags 11½ Uhr, postfrei an die unterzeichnete Betriebs-Inspektion einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Trier, den 14. Februar 1901. (511)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

Die Lieferung gusseiserner Muffenrohre zum Bau der Bahn Petersdorf-Ober-Polaun soll im Wege öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Bedingungen etc. können hier eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung gusseiserner Muffenrohre“ versehen bis Donnerstag, den 7. März d. J., Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hirschberg i/Schl., 22. Febr. 1901. (512)

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verdingung von **A.** 9 490 kg Eisendraht in 6 Loosen, 6 070 kg Stahldraht in 7 Loosen, 1 360 kg Stahlblech in 2 Loosen, 14 690 Tafeln Weissblech in 6 Loosen, 1 070 qm Drahtgewebe zu Funkenfängern in 4 Loosen, 17 780 m Halfterketten in 8 Loosen, 18 700 Stück Sprungfedern in 4 Loosen, 65 900 Stück eisernen Ringen in einem Loose, 3 600 Mille eisernen Splinten in 6 Loosen, 100 230 kg eisernen und messingenen Drahtstiften, sowie Kammzwecken in 14 Loosen, 154 300 kg eisernen Kesselnieten in 6 Loosen, 3 210 Mille Mannheimer Blechnieten und kupfernen Nieten in 7 Loosen, 13 249 Mille eisernen und messingenen Holzschrauben in 12 Loosen, 75 700 Stück eisernen Holzschrauben (Schlüsselschrauben) in 6 Loosen, 20 000 Stück messingenen Knopfnägeln, 250 Mille Polsternägeln, 1 000 Mille Schlossnägeln, 900 Mille Decknägeln, 10 Mille Bodenspiekern, 200 Mille Federstiften, 102 Mille Heftnägeln und 2 000 Stück Bildernägeln in je einem Loose. **B.** 1 330 800 Stück eisernen ungeschnittenen und geschnittenen Muttern in 19 Loosen, 1 305 Mille eisernen Bekleidungsschrauben in 22 Loosen, 1 799 100 Stück eisernen Schrauben mit und ohne Muttern in 47 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift für **A.** bis zum 15. und für **B.** bis zum 19. März 1901, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W. 35**, Schöneberger Ufer 1–4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 1,50 ℳ für **A.** und 1,50 ℳ für **B. in baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. April 1901.

Berlin, den 22. Februar 1901. (513)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Offene Stellen.

Gesucht werden:

a) Mehrere Stationsassistenten, Anfangsgehalt 1 200 ℳ, steigend von 3 zu 3 Jahren auf 2 100 ℳ.

b) Mehrere expedirende Weichensteller, Anfangsgehalt 1 000 ℳ, steigend von 3 zu 3 Jahren auf 1 500 ℳ.

c) Mehrere Schaffner, Anfangsgehalt 900 ℳ, steigend von 3 zu 3 Jahren auf 1 200 ℳ.

d) Mehrere Stationsgehilfen, Gehalt 900 ℳ, mit Aussicht auf spätere Anstellung.

Dienstantritt für sämmtliche Beamte 15. April 1901. Gesuche mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind zu richten an (514)

die Betriebsleitung der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn in Wernigerode a/Harz.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 18. | 2. März 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Die Fahrgeschwindigkeit der französischen Schnellzüge und die Entgleisung des Südexpresszuges bei Dax.

Von **W. A. Schulze.**

In den ersten Zeitungsmeldungen über das schwere Eisenbahnunglück, das im November v. J. den Südexpresszug auf der Strecke Bayonne-Dax betroffen hat, wurde u. a. auch die Meinung ausgesprochen, dass bei dem Zuge auf der genannten Strecke sehr häufig Verspätungen vorgekommen seien und dass der betreffende Lokomotivführer, um die Fahrt in der durch den Fahrplan vorgeschriebenen Zeit auszuführen, an dem verhängnissvollen Tage mit aussergewöhnlich grosser Schnelligkeit gefahren sei, und dieses beschleunigte Tempo wahrscheinlich als Hauptursache der Zugentgleisung in der Nähe von Dax angesehen werden müsste.

Die von den Gerichtsbehörden zur Untersuchung des Betriebsunfalles eingesetzte Sachverständigenkommission hat, wie in Nr. 11 S. 169 d. Ztg. mitgetheilt wird, ihre Schlussansicht über den Unfall nunmehr aber dahin abgegeben, dass die Zugbeförderungsmittel sowie Gleise und Unterbau der Bahn an der Entgleisungsstelle sich in tadellosem Zustande befunden hätten, auch die Kurve nicht übermässig gewesen sei, und dass daher nur angenommen werden könne, die Entgleisung sei durch einen reinen Zufall erfolgt. Dass etwa die Geschwindigkeit, mit der der Zug auf der Strecke gefahren worden, eine übertriebene gewesen sei, ist nicht erwiesen und ist wohl auch als ausgeschlossen angenommen worden, da sonst nicht von einem reinen Zufalle als Entgleisungsursache hätte gesprochen werden können.

Ob nun jedoch in diesem sachverständigen Gutachten eine volle Gewähr dafür darf gefunden werden, dass nicht übertrieben schnell gefahren sei, bezw. dass der Lokomotivführer zwar nicht schneller gefahren sei, als er fahren musste, um die ihm durch den Dienstfahrplan vorgeschriebene Zeit einzuhalten, oder dass nicht etwa die durch den Dienstfahrplan festgesetzte Fahrzeit für das Befahren der Strecke überhaupt zu kurz bemessen gewesen sei und daher in erster Reihe die Bahnverwaltung selbst ein Verschulden an dem Unfalle treffe, das bleiben Fragen, die zunächst noch keine genügende Aufklärung gefunden haben. Im Gegentheil drängt eine Vergleichung der Fahrzeiten, die für die Zugstrecke zur Zeit des Unfalles maassgebend waren, mit den jetzigen Fahrzeiten des Zuges unwillkürlich zu der Anschauung hin, dass die Eisenbahnverwaltung wahrscheinlich besser gethan hätte, schon früher die Fahrzeiten weniger kurz zu bemessen.

Nach dem Winterfahrplane 1900/01 der französischen Südbahn war für den Zug wie auch früher schon auf der 50 km langen Strecke Bayonne-Dax eine Fahrzeit von nur 30 Minuten für die Richtung von Bayonne nach Dax und von 33 Minuten für die Richtung Dax-Bayonne vorgesehen, während seit dem 10. Dezember 1900, wo die Südbahn ihren Winterfahrplan geändert hat, die Fahrzeiten für den Zug in beiden Richtungen auf je 40 Minuten, d. i. $33^1/_3$ und 21,2 %, verlängert worden sind. Hiernach musste der Zug an dem Unglückstage in der Richtung von Bayonne nach Dax, ab Bayonne 11.28, an Dax 11.58, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km in der Stunde und in der anderen Richtung, ab Dax $8.\underline{59}$, an Bayonne $9.\underline{32}$, mit einer solchen von nur 90,9 km gefahren werden, wogegen seit dem 10. Dezember auf der Strecke in beiden Richtungen, ab Bayonne 11.15, an Dax 11.55 und ab Dax $9.\underline{07}$, an Bayonne $9.\underline{47}$, mit einer durchschnittlichen Stundengeschwindigkeit von nur 75 km gefahren wird. Die Geschwindigkeit, mit der die Fahrt des verunglückten Zuges von Bayonne nach Dax stattgefunden hat, muss hiernach theilweise sogar noch höher als zu 100 km/Std. berechnet werden, da die Verlangsamung

der Fahrt bei der Abfahrt von Bayonne und bei der Anfahrt in Dax sowie beim Durchfahren von Kurven und etwaigen Steigungen der Bahnstrecke durch entsprechend schnelleres Fahren auf anderen Streckentheilen wieder eingebracht werden musste, um die Einhaltung der für die ganze Strecke vorgeschriebenen Gesammtfahrzeit von 30 Minuten zu ermöglichen.

Auch auf der Strecke Bordeaux-Dax hat die französische Südbahn seit dem 10. Dezember v. J. bei der Beförderung des Südexpresszuges eine erheblich verlangsamte Fahrt eintreten lassen. Der Zug hatte früher folgenden Gang: ab Bordeaux 7.^{20}, an Dax 8.^{57} und ab Dax 12.0, an Bordeaux 1.35, Fahrzeit 1 Std. 37 Min. und 1 Std. 35 Min.; jetzt fährt er ab Bordeaux 7.^{17}, an Dax 9.^{05} und ab Dax 12.0, an Bordeaux 1.48, Fahrzeit in beiden Richtungen je 1 Std. 48 Min. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug danach auf der 148 km langen Strecke früher 91,5 und 93,5 km in der Stunde, während die jetzige Fahrzeit von je 1 Std. 48 Min. im Durchschnitt eine Fahrgeschwindigkeit von nur 82,2 km/Std. ergibt, also um 10 und 12 % verringert ist.

Weiter fehlt es an einer Erklärung dafür, ob es als berechtigt angesehen werden konnte, für die Fahrt des Zuges von Bayonne nach Dax die sehr kurze Fahrzeit von nur 30 Minuten, für die umgekehrte Richtung aber eine Fahrzeit von 33 Minuten vorzuschreiben, nachdem jetzt für beide Richtungen die gleiche Geschwindigkeit, je 40 Minuten, vorgesehen ist und da auch andere Schnellzüge, die auf der Strecke verkehren, in beiden Richtungen mit gleicher oder doch fast gleicher Schnelligkeit gefahren werden. So betrugen vor dem 10. Dezember v. J. und betragen noch jetzt z. B. bei dem einklassigen Schnellzuge (train rapide) zwischen Paris und Bayonne, ab Paris 10.28 und ab Bayonne 6.^{40}, die Fahrzeit von Dax nach Bayonne, einschliesslich eines einmaligen Aufenthalts in St. Vincent, 45 Minuten und diejenige von Bayonne nach Dax, ohne Aufenthalt unterwegs, 43 Minuten, sowie bei dem dreiklassigen Schnellzuge (train express) zwischen Bordeaux und Bayonne, ab Bordeaux 5.30 und ab Bayonne 2.28, die Fahrzeit von Dax nach Bayonne, einschliesslich eines zweimaligen Aufenthalts in St. Vincent und Le Bougau, 46 Minuten und diejenige von Bayonne nach Dax, ohne Aufenthalt unterwegs, 43 Minuten.

Eine Stundengeschwindigkeit von 100 km ist das Höchste, was zur Zeit des Unfalles von irgend einer Bahn in Europa geleistet worden ist, und sie ist selbst im Verhältniss zu den Geschwindigkeiten, mit denen auf den französischen Bahnen sonst gefahren wird und mit denen diese Bahnen die Eisenbahnen in allen anderen europäischen Ländern, selbst England eingeschlossen, übertreffen, noch als eine aussergewöhnlich hohe zu betrachten, wie die nachfolgenden Berechnungen auf Grund der Fahrpläne für die französischen Hauptbahnlinien erkennen lassen.

1. Auf der Westbahnlinie Paris-Havre ist der schnellste Zug ein einklassiger train rapide, welcher die Strecke zwischen Paris und Rouen (136 km), ab Paris 8.10, an Rouen 9.52 und ab Rouen 9.^{54}, an Paris 11.^{35}, in 1 Std. 42 Min. und 1 Std. 41 Min. mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80,0 und 80,8 km/Std. zurücklegt.

2. Auf der Nordbahnlinie Paris-Erquelines ist der Nordexpresszug zwischen Paris und St. Quentin (154 km) der am schnellsten gefahrene Zug, in der Richtung von Paris, ab 1.50, an 3.32, Fahrzeit 1 Std. 42 Min., mit 90,6 km/Std. und in der Richtung von St. Quentin, ab 2.10, an 4.0, Fahrzeit 1 Std. 50 Min., mit 84,0 km/Std. Geschwindigkeit.

3. Auf der Nordbahnlinie Paris-Calais wird zwischen Paris und Amiens (131 km) als schnellster Zug gefahren ein zweiklassiger Expresszug, ab Paris 10.30, an Amiens 12.0 und ab Amiens 4.15, an Paris 5.50, mit einer Fahrzeit von 1 Std. 30 Min. und 1 Std. 35 Min. und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 87,3 und 82,7 km/Std. Ferner verkehrt zwischen Paris und Calais Hafen (298 km) — nur für Reisende nach und aus England — ein zweiklassiger train rapide, welcher hinwärts 3 Std. 31 Min. und rückwärts 3 Std. 30 Min. Fahrzeit hat, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 84,8 und 85,1 km/Std. Ausserdem ist in dem Fahrplane noch ein train de luxe facultalif, ab Paris 12.35, an Amiens 1.56 und ab Amiens 2.01, an Calais Hafen 3.52, vorgesehen, der die Strecke Paris-Amiens (131 km) in 1 Std. 21 Min. mit 97,0 km/Std. und die Strecke Amiens-Calais (167 km) in 1 Std. 51 Min. mit 90,3 km/Std. Geschwindigkeit zurücklegen soll. Dies wäre zur Zeit der am schnellsten gefahrene Zug in Frankreich; der Fahrplan lässt jedoch nicht ersehen, wie oft und unter welchen Voraussetzungen die Ablassung des Zuges stattfindet; wahrscheinlich soll derselbe bei eintretendem Bedarf als Ergänzung zu einem anderen train de luxe, welcher viermal in der Woche zwischen Paris und Calais, ab Paris 11.40, an Calais 3.25 und ab Calais 1.0, an Paris 4.35, mit Anschluss nach und von London verkehrt, in Gang gesetzt werden.

4. Auf der Ostbahnlinie Paris - Avricourt werden am schnellsten zurückgelegt von dem Orientexpresszuge die Strecke Paris-Epernay (142 km), ab Paris 7.^{08}, an Epernay 8.^{51}, Fahrzeit 1 Std. 43 Min., mit 82,7 km/Std. und die Strecke Chalons sur Marne-Bar-le-Duc (81 km), ab Chalons 9.^{22}, an Bar-le-Duc 10.^{24}, Fahrzeit 1 Std. 2 Min., mit 78,4 km/Std. Fahrgeschwindigkeit.

5. Auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn finden die schnellsten Beförderungen bei einem einklassigen Luxuszuge (dem Mediterranée-Express) statt: auf der Strecke Dijon-Laroche (160 km), ab 6.13, an 8.06, Fahrzeit 1 Std. 53 Min., mit 85,0 km/Std., auf der Strecke Lyon-Valence (106 km), ab 1.^{04}, an 2.^{21}, Fahrzeit 1 Std. 17 Min., mit 82.6 km/Std. und auf der Strecke Valence-Avignon (124 km), ab 2.^{24}, an 3.^{51}, Fahrzeit 1 Std. 27 Min., mit 85,5 km/Std. Durchschnittsgeschwindigkeit.

6. Die Orléansbahn fährt auf ihrer Linie Paris-Bordeaux am schnellsten den Südexpresszug, und zwar die Strecken Paris - les Aubrais (119 km), ab 12.16, an 1.50, Fahrzeit 1 Std. 34 Min., mit 76,0 km/Std., les Aubrais - St. Pierre des Corps (112 km), ab 1.54, an 3.06, Fahrzeit 1 Std. 12 Min., mit 93,3 km/Std., St. Pierre des Corps-Poitiers (101 km), ab 3.11, an 4.19, Fahrzeit 1 Std. 8 Min., mit 89,1 km/Std., Poitiers-Angoulême (113 km), ab 4.23, an 5.37, Fahrzeit 1 Std. 14 Min., mit 91,7 km/Std. und Angoulême-Bordeaux (140 km), ab 5.41, an 7.^{12}, Fahrzeit 1 Std. 31 Min., mit 92,3 km/Std. Durchschnittsgeschwindigkeit. In der Richtung von Bordeaux nach Paris hat der Zug bis les Aubrais einen langsameren Gang mit nur 87,3, 85,4, 85,8 und 88,4 km/Std. und von les Aubrais bis Paris eine Fahrzeit von 1 Std. 31 Min. mit 78,5 km/Std. Geschwindigkeit. Für die Strecke Paris - les Aubrais waren vor der Abänderung des Winterfahrplans nur Fahrzeiten von 1 Std. 20 Min. und 1 Std. 22 Min., d. i. 89,3 und 87,1 km/Std. Geschwindigkeit, vorgeschrieben, während für die übrigen Strecken der Linie in den Fahrzeiten, wie sie der Fahrplan ursprünglich ergeben hat, inzwischen keine Aenderungen eingetreten sind.

Aus diesen Darstellungen geht hervor, dass — abgesehen von dem oben unter Nr. 3 bezeichneten train de luxe facultalif — auf den französichen Hauptbahnen der Südexpresszug auf der Fahrt von les Aubrais bis Bordeaux auch gegenwärtig noch mit der grössten Geschwindigkeit befördert wird, wogegen seine Fahrgeschwindigkeiten für die Strecken Paris - les Aubrais, Bordeaux-Dax und Dax-Bayonne seit der am 10. Dezember v. J. eingetretenen Aenderung der Winterfahrpläne so weit verringert sind, dass sie von mehreren Zügen auf anderen französischen Bahnen jetzt erheblich übertroffen werden. Die Annahme liegt daher nahe, dass zu der Verlängerung der Fahrzeiten auf den letztgenannten drei Bahnstrecken der Daxer Unfall unmittelbar die Veranlassung gegeben hat und die beiden betheiligten Eisenbahnverwaltungen es durch die Vorsicht als geboten erachtet haben werden, die bis dahin vorgeschriebenen Fahrtbeschleunigungen nicht weiter beizubehalten. Auffällig erscheint gegenüber dieser Thatsache allerdings, dass die Orléansbahn die Fahrzeitverlängerung nur für die Strecke Paris - les Aubrais angeordnet, dagegen für die anderen vier Strecken von les Aubrais bis Bordeaux nach wie vor die viel höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten von 93,3, 89,1, 91,7 und 92,3 km/Std. beibehalten hat. Eine landesrechtliche Vorschrift

scheint diesen hohen Fahrgeschwindigkeiten und auch der für den mehrerwähnten train de luxe facultalif vorgeschriebenen noch höheren Geschwindigkeit von 97,0 km/St. nicht entgegenzustehen, sowie auch dem nicht, dass der Südexpresszug früher sogar mit der einzig dastehenden Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/Std. bezw. mit einer bei der Kürze der Strecke bedingt gewesenen Grundgeschwindigkeit von mehr als 100 km/Std. gefahren worden ist, da in Frankreich, wie das Pariser Fachblatt „Journal des transports" auf S. 41 seiner Nr. 4 von 1901 mittheilt, als höchste Fahrgeschwindigkeit, die von den Eisenbahnen nicht überschritten werden darf, seit dem Jahre 1889 120 km in der Stunde reglementarisch festgesetzt worden sind. Im Deutschen Reiche ist diese höchste Fahrgeschwindigkeit bekanntlich durch die Eisenbahn-Betriebsordnung vom 5. Juli 1892 auf nur 90 km in der Stunde bestimmt, und es beträgt demzufolge auch die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit, mit welcher in Deutschland zur Zeit gefahren wird, in Wirklichkeit nur 82,7 km/Std., die der zweiklassige Schnellzug von Berlin nach Hamburg, ab Berlin 7.20, an Hamburg 10.58 auf der Fahrt von Wittenberge nach Hamburg (159 km) bei 1 Std. 56 Min. Fahrzeit erreicht. Die für diesen Zug vorgeschriebene Grundgeschwindigkeit, welche in der Horizontalen anzuwenden ist, um die fahrplanmässige Fahrzeit einzuhalten, und welche sich bei der Ab- und Anfahrt des Zuges sowie bei stärkeren Steigungen und schärferen Krümmungen ermässigt, beträgt 85 km in der Stunde.

In England bleiben die höchsten Fahrgeschwindigkeiten, welche von den Eisenbahnen geleistet werden, auch unter 90 km/Std. Die am schnellsten gefahrenen Züge sind die beiden, um 8.15 Abends und 11.30 Nachts von London abgehenden Expresszüge der Great Northernbahn nach Edinburg, die die ganze 635 km lange Strecke bei einer wirklichen Fahrzeit von zusammen je 7 Std. 29 Min. mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 84,8 km/Std. zurücklegen und je auf der Fahrt von Grantham nach York (133 km) mit einer Fahrzeit von 1 Std. 31 Min. die grösste Schnelligkeit von 87,7 km/Std. erreichen.

Dass die Betriebsmittel und der Unterbau mit den Gleisanlagen und Signaleinrichtungen der Haupteisenbahnen in Deutschland und England in Bezug auf gute Ausführung und Gewährung möglichster Sicherheit hinter den gleichartigen Einrichtungen der Eisenbahnen in Frankreich zurückständen, wird von unseren und den englischen Eisenbahntechnikern sicher nicht zugegeben werden, und es wird daher auch kein ausreichender Grund gefunden werden können für die Vermuthung, dass die französischen Bahnen in der Fahrgeschwindigkeit der Züge etwa mehr oder besseres zu leisten vermöchten, als unsere und die englischen Bahnen. Und wenn es auch einerseits als völlig berechtigt und als zeitgemäss gelten darf, dass dem Drängen des reisenden Publikums und den wirklichen Bedürfnissen des Reiseverkehrs entsprechend die Eisenbahnverwaltungen fortwährend auf Herbeiführung weiterer Fahrtbeschleunigungen hinarbeiten, so wird es doch andererseits, und namentlich im Hinblick auf das Eisenbahnunglück bei Dax, dabei immer um so grösserer Vorsicht und der sorgfältigsten Erwägung bedürfen, damit die Sicherheit des Betriebes nach menschlicher Voraussicht darunter nicht irgend welche Beeinträchtigung erfahre.

Man wird daher unseren deutschen und den englischen Eisenbahnverwaltungen nur Dank wissen können, wenn sie bisher davon abgesehen haben, es den einzelnen Glanzleistungen der französischen Eisenbahnen in Bezug auf Durchführung aussergewöhnlich hoher Fahrtbeschleunigung bei Zügen mit nur einer Personenwagenklasse gleich zu thun, und wenn sie vielmehr vorgezogen haben, den immer mehr gesteigerten Anforderungen des Reiseverkehrs durch Vermehrung der schnellfahrenden Züge mit zwei oder drei Personenwagenklassen und durch nur schrittweises Vorgehen in der Herbeiführung grösserer Fahrtbeschleunigungen Rechnung zu tragen.

Ueber die Vereinfachung und Beseitigung von Verkehrsleitungsvorschriften.

Zu dem Beschlusse des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes, die Vereinigung der Stückgüter zu geschlossenen Stückgutladungen möglichst auf Grund eines von den Verwaltungen zu vereinbarenden Gruppensystems vorzunehmen, ist in dem Aufsatz: „Die einheitliche, grundsätzliche Regelung der Stückgutbeförderung auf den deutschen Eisenbahnen" in Nr. 86 S. 1297 des vor. Jahrg. d. Ztg. ein bestimmter Vorschlag gemacht worden, nach welchem künftig bei allen Stationen die Bildung geschlossener Stückgutwagen nach bestimmten Gruppennummern und Reihenzahlen auf der Grundlage einer zugehörigen schematischen Darstellung der Aufeinanderfolge der Gruppen stattfinden soll, während heute hierfür allgemein die in den Frachtkarten eingetragenen Leitungswege und die Erfahrung des Ladebeamten maassgebend sind. Es ist von Interesse, im Anschluss an diesen Vorschlag kurz zu prüfen, in welcher Weise etwa durch eine solche Maassnahme sich eine Vereinfachung oder gar Beseitigung der heute mit umfangreichen Arbeiten und erheblichen Kosten erstellten Verkehrsleitungsvorschriften zu den einzelnen Tarifen ermöglichen lassen würde.

Bei der Prüfung dieser Frage ist zu berücksichtigen, dass die vorgeschlagenen schematischen Darstellungen nach den Verkehrsleitungsvorschriften für Frachtstückgut aufgestellt sein und alle Leitungswege umfassen sollen, dass die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse einzelner Strecken es aber mehrfach bedingen, Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungsgut in den gleichen Stationsverbindungen über verschiedene Wege zu leiten. So geht beispielsweise Eilstückgut und Wagenladungsgut von Frankfurt a. M. Hauptbahnhof nach Göttingen und weiter nördlich gelegenen Stationen über Giessen-Cassel, während das Frachtgut über Bebra geleitet wird. Ferner kommt hierbei in Betracht, dass im Verkehr der einzelnen Verwaltungen untereinander aus Wettbewerbsrücksichten die Güter in den einzelnen Monaten oft wechselweise über verschiedene Wege laufen. Auch diesen Verschiedenheiten müssen die nach dem Vorschlag gegebenen Hilfsmittel Rechnung tragen, wenn sie die Angabe der Leitungswege in den Frachtkarten ganz oder theilweise ersetzen sollen. Der Zweck dieser Angabe ist heute, dem Ladepersonal a) die Richtung der Verladung und b) den Beförderungsweg bis zur Kartirungsstation so genau zu bezeichnen, dass ein Irrthum vermieden wird. Die Festlegung eines längeren Beförderungsweges im Fernverkehr erfordert in der Regel die Eintragung mehrerer Stationen.

Nimmt man an, der gemachte Vorschlag sei ausgeführt, so wird jede zur Verladung oder Umladung kommende Frachtkarte nach dem vorgesehenen alphabetischen Stationsverzeichnisse mit einer Gruppennummer und Reihenzahl versehen sein und das Ladepersonal in der schematischen Darstellung für jede Verladerichtung ein Hilfsmittel besitzen, welches auf Grund der vorhandenen Leitungsvorschriften für Frachtstückgut aufgestellt und als bildliche (graphische) Darstellung aller in den einzelnen Richtungen in Frage kommenden Verkehrswege anzusehen ist. Mit diesem Hilfsmittel würde sich die Verladung und Beförderung der Frachtstückgüter zunächst im Binnenverkehr, ohne Eintragung des Leitungsweges in die Frachtkarte, wie folgt regeln lassen:

Der Ladebeamte ersieht aus der Gruppennummer und Reihenzahl unter Anschauung seiner schematischen Darstellungen, in welcher Richtung das Gut zu verladen ist. Die bereits vorgesehene Bezeichnung der Gruppen mit einem Buchstaben, welcher ohne weiteres den Verwaltungsbezirk der Kartirungsstation kenntlich macht, wird hierbei vielfach von Nutzen sein und ein Suchen vermeiden. In den weitaus meisten Fällen weiss jedoch der Ladebeamte schon aus Erfahrung, in welcher Verladerichtung die Bestimmungsstationen der aufgelieferten Güter liegen, und bedarf keines Einblicks in die schematische Darstellung. Ein Irrthum ist bei dieser Art der Ermittelung kaum möglich, weil im Binnenverkehr der Austausch der Stückgüter zwischen zwei Stationen stets über den gleichen Weg

stattfindet und deshalb die in einer Frachtkarte bezeichnete Gruppe stets nur in einer der vorhandenen schematischen Darstellungen und hier wieder nur über einen Weg gefunden werden kann.

Ist hiernach die Vereinigung der Güter zu geschlossenen Stückgutwagen in der früher geschilderten Weise erfolgt, so ist der Leitungsweg zur Bezettelung oder Beschreibung dieser Wagen ebenfalls mit Sicherheit aus der schematischen Darstellung zu entnehmen. Beispielsweise wird der Ladebeamte in Hanau Ostbahnhof nach der heutigen Gruppirung in der preussisch/sächsisch-südwestdeutschen Güterbeförderungs-Dienstanweisung aus der Gruppenbezeichnung B 7 d in einer nach Mochbern bestimmten Frachtkarte unter Zugrundelegung der schematischen Darstellung zur Anlage C II der bezeichneten Dienstanweisung ersehen, dass die Verladung in Richtung Bebra stattzufinden hat. Eine Verladung über Giessen kann nicht in Frage kommen, da die Gruppe B 7 d über diesen Weg nach keiner anderen schematischen Darstellung für Hanau Ost zu erreichen sein würde. Ebenso würde ein für Mochbern fertig gestellter geschlossener Stückgutwagen nach der gleichen schematischen Darstellung zur erwähnten Anlage C II mit dem Leitungswege „Leutzsch-Schönefeld-Kohlfurt“ zu beschreiben sein.

Auch bei den Wagenladungen und Kurswagen ist eine Leitungsvorschrift in den Frachtkarten entbehrlich; auch hier kann die Gruppenbezeichnung nebst zugehöriger schematischer Darstellung den Leitungsweg in der Frachtkarte ersetzen. Bei der Bezettelung der einzelnen Kurswagen nach ihrer Zweckbestimmung wird es in Rücksicht auf die Zuladung am Zuge hierbei erwünscht sein, neben der deutlichen Angabe der Stationen und Strecken, für welche Güter zugeladen werden können, auch die Bezeichnung der entsprechenden Gruppen in die Bezettelung aufzunehmen. Die Bestimmung des Kurswagens, in welchem die Zuladung stattzufinden hat, ist dann erleichtert, obgleich dieselbe ohnehin nicht schwer sein würde, da die Kurswagen nach der Absicht der neuen Verladeweise nur noch dem Nahverkehr dienen und die für weitere Entfernungen bestimmten Stückgüter, welche nicht zu geschlossenen Stückgutladungen auf die möglichst weite Entfernung vereinigt werden können, den nächstgelegenen, geeigneten grösseren Umladestellen zuführen sollen.

Soweit Eilgut oder Wagenladungsgut über einen anderen Weg zu leiten ist als das Frachtstückgut, wird es nöthig, einen entsprechenden Vermerk in der schematischen Darstellung anzubringen, durch welchen hierauf hingewiesen wird. Soll beispielsweise in dem erwähnten Fall der Leitung der Eil- und Wagenladungsgüter über Giessen-Cassel statt über Bebra der Ladebeamte aus der schematischen Darstellung des Weges über Bebra jene Leitung entnehmen können, so wird ein entsprechender Vermerk in fetter Druckschrift aufzunehmen sein, dass: „die Eil- und Wagenladungsgüter für die Gruppen Göttingen und weiter nördlich über Giessen zu leiten sind“. Der Ladebeamte stellt also zunächst den Leitungsweg für Frachtstückgut nach der schematischen Darstellung fest und findet hierbei in besonderen Anmerkungen die für Eilgut und Wagenladungsgut etwa vorgeschriebenen Abweichungen. Nach einiger Uebung wird der Ladebeamte die in Frage kommenden Leitungswege schon wissen, ohne in die schematische Darstellung Einblick nehmen zu müssen.

Ist nach diesen Ausführungen die Aufstellung von Verkehrsleitungsvorschriften im Binnenverkehr der einzelnen Verwaltungen oder genauer gesagt in allen Stationsverbindungen, in welchen der Güteraustausch stets über den gleichen Weg stattfindet, ganz entbehrlich, so können demgegenüber im direkten Verkehr der einzelnen Verwaltungen untereinander in allen Beziehungen, wo aus Wettbewerbsrücksichten die Güter derselben Stationsverbindungen wechselweise über verschiedene Wege geleitet werden, bestimmte kurze Wegebezeichnungen in der Frachtkarte nicht entbehrt werden, weil in diesem Falle der Ladebeamte aus Gruppennummer und Reihenzahl allein nicht entnehmen kann, über welchen der wechselweise in Frage kommenden Wege die Sendung zu leiten ist. Kommen z. B. in Göttingen Sendungen nach Stationen der Gruppen W 3 bis W 9 in der schematischen Darstellung zur Anlage A V der preussisch/sächsisch-südwestdeutschen Güterbeförderungs-Dienstanweisung zur Verladung oder Umladung, so kann der Ladebeamte nur aus den Gruppenbezeichnungen in der Frachtkarte nicht entnehmen, ob die Güter über „Jagstfeld“ oder „Bretten“ zu leiten sind. Zu dieser Kenntniss bedarf er neben der Gruppenbezeichnung noch einer einfachen kurzen Wegebezeichnung: „Jagstfeld“ oder „Bretten“. Eine weitere Angabe ist nicht erforderlich, da hiernach der Weg in der schematischen Darstellung festgelegt ist und der Ladebeamte nunmehr die Verladung der Güter und die Beschreibung oder Bezettelung der Wagen nach jener vornehmen kann. Eine sehr wesentliche Vereinfachung und Abkürzung der heutigen Leitungsvorschriften ist also auch im direkten Verkehr recht wohl möglich. An Stelle der Eintragung oft einer ganzen Reihe von Stationen in die Frachtkarten wird künftig die Angabe von 1 bis 2 Gruppenanfangsstationen zur genauen Bezeichnung auch des längsten Beförderungsweges auf deutschem Boden genügen. Allein hierdurch schon lässt sich beim Kartirungsgeschäft eine beträchtliche Zeitersparniss erzielen, während die geschulten Ladebeamten durch die neue Art der Ermittelung des Leitungsweges kaum mehr Zeit gebrauchen werden. Von weit grösserer Bedeutung hinsichtlich der Zeitersparniss würde jedoch noch der gänzliche Fortfall der Verkehrsleitungsvorschriften des Binnenverkehres bei einem so umfangreichen Netze wie dem der preussisch-hessischen Staatsbahnen sein. Eine solche Maassnahme kann natürlich erst dann allmählich durchgeführt werden, wenn die vorhandenen Gruppendienstanweisungen zu einem einheitlichen Gruppensysteme im Sinne des Verkehrsverbandsbeschlusses vereinigt und auf alle Verkehrsgebiete ausgedehnt sein werden und das Ladepersonal mit der Anwendung dieses Systemes völlig vertraut sein wird.

Die Berathung des Eisenbahnetats im preussischen Abgeordnetenhause

wurde am 25. und 26. Februar d. J. fortgesetzt. Die grossen allgemeinen Fragen waren in den bisherigen Verhandlungen ziemlich erschöpft; um so reichhaltiger sprudelte der Springquell örtlicher und besonderer Wünsche der einzelnen Abgeordneten, denen Minister v. Thielen mit stets gleicher Unermüdlichkeit Rede stand. Nur bei den Fragen der Kleinbahnen und der sozialdemokratischen Bewegung gewann die Verhandlung allgemeineres Interesse. Aus der grossen Zahl der behandelten Fahrplan-, Tarif-, Bahnhofs- und sonstigen Verbesserungswünsche, unter denen sich natürlich eine Reihe alter Bekannter wiederfanden, heben wir nur folgendes hervor: Der Centrumsabgeordnete Trimborn brachte die Köln-Deutzer Bahnhofsfrage zur Sprache und wünschte die Anlage eines Centralbahnhofes in Deutz. Minister v. Thielen ging auf diese Frage näher ein, indem er das Bedürfniss einer Aenderung der Bahnhofsverhältnisse anerkannte, die jetzigen Anlagen würden nicht mehr lange ausreichen. Es sei nun schon eine Reihe von Projekten ausgearbeitet worden. Der ursprünglich von der Eisenbahnverwaltung aufgestellte Plan habe den Beifall von Köln nicht gefunden, weil er das Rheinpanorama beeinträchtige; jedenfalls sei auf der Grundlage des ersten Projektes eine Einigung mit der Stadt nicht zu erzielen gewesen, und es sei infolge dessen ein zweites Projekt aufgestellt worden. Dieses würde eine Aussicht für die Beseitigung des Schiffbrückenbahnhofes in Deutz eröffnen und über dasselbe werde die Eisenbahnverwaltung in der nächsten Zeit in der Lage sein, mit dem Oberbürgermeister in vertrauliche Berathungen einzutreten. Auf eine Klage des Abg. Ernst über die Vernachlässigung der Eisenbahnverbindungen in der Provinz Posen ging der Herr Minister näher ein: „Die Provinz Posen hatte an Staatsbahnen am 1. April 1900: 1 987 km, das sind auf 10 000 Einwohner 10,51 km; keine der östlichen Provinzen hat auf 10 000 Einwohner ein annähernd so günstiges Verhältniss, z. B. hat Brandenburg 6,27 km, Schlesien 8,52, Pommern 9,45, Westpreussen 9,22, Ostpreussen 8,88 km. Aber auch bezüglich des Verhältnisses der Eisenbahnen auf 1 qkm steht Posen entschieden günstiger als Pommern, West- und Ostpreussen. Es ist also durchaus nicht stiefmütterlich behandelt worden. Dazu ist die Bahn von Posen nach Jannowitz im vorigen Jahre gekommen mit 90,86 km, und ich hege die Hoffnung, dass die Provinz Posen auch in diesem Jahre beim Sekundärbahngesetz nicht vollständig leer ausgehen wird. Also die Klage, dass Posen stiefmütterlich behandelt sei, ist durch nichts gerechtfertigt, im Gegentheil. Die Zusagen, die zwar nicht meinerseits, aber seitens des Staatsministeriums gemacht sind zur wirthschaftlichen Hebung der Provinz Posen, werden des Erfolges nicht ermangeln. Was die Entwickelung des Verkehres anbetrifft, so sind zur Einführung am 1. Mai 1901 für die Provinz Posen geplant: 1. ein D-Zugpaar von Königsberg über Posen nach Breslau, 2. an neuen Personenzugverbindungen je ein Zugpaar Thorn-Bromberg, Ostrowo-Kempen, Bentschen-Posen, Rothenburg-Reppen, Posen-Wreschen, Jarotschin-Lissa, Birnbaum-Meseritz, Posen-Lissa. Sie sehen also, dass auch bezüglich des Betriebes für Posen recht viel seitens

der Eisenbahnverwaltung geschieht. Dass dabei nicht noch eine Reihe von Wünschen vorhanden ist von kleinen Städten wie Samter, ist sehr begreiflich; es gibt überhaupt keine Provinz im preussischen Staat, in der nicht eine Unzahl von Wünschen in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbau vorhanden ist. Ich meine daher, dass die Staatsregierung nicht blos verspricht, sondern auch ausführt, und ich werde meinestheils gern gerade für die wirthschaftliche Kräftigung der Provinz Posen jederzeit eintreten."

Der natl. Abg. Sieg begann seine Rede mit einer Anerkennung für die D-Wagen; er sei gestern im D-Zuge von Eydtkuhnen 1 Stunde vor Berlin entgleist, dank der Sicherheit der D-Wagen sei aber nichts passirt. Im übrigen beklagte er die westpreussischen Eisenbahnverhältnisse, die viel schlechter als die Posens seien. Wir geben die Antwort des Ministers zunächst wörtlich wieder: „M. H., wer sollte noch widerstehen können bei der captatio benevolentiae, mit der Herr Abg. Sieg seine Ausführungen begonnen hat. Ich bin ihm sehr dankbar für das Zeugniss, das er den D-Wagen ausgestellt hat, und ich kann bestätigen, dass bei der starken Kälte, wo Schienenbrüche, Bandagenbrüche, Achsbrüche vorkommen, wir in den letzten Tagen drei solcher Fälle gehabt haben, wo infolge der widerstandsfähigen Konstruktion der D-Wagen eine Gefährdung der Reisenden nicht eingetreten ist. In vollem Laufe sind die Wagen aus dem Gleis herausgekommen, sie sind in kurzer Zeit zum Stehen gekommen und niemand ist verletzt worden."

Der Minister ging dann auf die einzelnen Wünsche ein und stellte dabei in Aussicht, dass die Umwandlung der Weichselstädtebahn (Marienburg-Thorn) in eine Vollbahn in zwei Jahren vollendet sein werde, und dass mit dem Bau der für den Direktionsbezirk Danzig bewilligten zahlreichen Nebenbahnen so rasch wie möglich solle vorgegangen werden.

Eine Anzahl agrarischer Wünsche trug der kons. Abg. v. Mendel-Steinfels vor. Er beklagte u. a. die kurzen Lade- und Lagerfristen, die langsame Beförderung des Viehs, für die noch immer das „Viehkursbuch" fehle, sowie die ungenügende Rücksichtnahme auf die Landwirthschaft bei Ausführung der öffentlichen Bauten. Geheimerath v. Münstermann aus dem landwirthschaftlichen Ministerium erwiderte auf die ersteren Klagen durch die Mittheilung der Anordnungen, die wegen der Verlängerung von Lade- und Lagerfristen für ländliche Abfertigungsstellen getroffen seien. Die Beförderung des Schlachtviehs sei auf den preussischen Bahnen zufriedenstellend; für Zuchtvieh, das in alle Landestheile zerstreut wird, sei es allerdings oft schwierig, die nöthigen Züge zusammenzustellen. Die Fahrpläne seien den Interessenten mitgetheilt worden, und sie stehen auch nicht blos auf dem Papier. Die Regierung hoffe, dadurch eine Verbesserung der Transporte auch für Zuchtvieh zu erzielen.

Auf die Klagen wegen Beschäftigung ländlicher Arbeiter mit Eisenbahnbauten antwortete Unterstaatssekretär Fleck: Die Bauunternehmer seien verpflichtet worden, keine kontraktbrüchigen Arbeiter anzustellen. Es würden auch nach Möglichkeit ausländische Arbeiter beschäftigt. So seien von 25 000 Arbeitern 8 787 Ausländer. In den meisten Fällen würden die Arbeiter auch nicht aus dem betreffenden Baubezirk, sondern von weiter her geholt; die Verwaltung werde in dieser Bemühung, möglichst fremde Arbeiter zu beschäftigen, auch weiter fortfahren.

Der Führer des Bundes der Landwirthe, Abg. Freiherr v. Wangenheim, brachte namentlich Klagen über die Behandlung der Kleinbahnen durch die Staatsregierung vor, die den Minister zu einer eingehenden Darlegung der hierfür maassgebenden Grundsätze veranlassten, die wir im wesentlichen wörtlich wiedergeben. „Wenn die Klagen richtig wären, so könnte die Entwickelung des Kleinbahnwesens in Preussen unmöglich einen derartigen Aufschwung genommen haben, wie es wirklich der Fall ist. Im Jahre 1892, als das Kleinbahngesetz erlassen wurde, bestanden in Preussen 90 Bahnen, die dahin zu rechnen waren, mit 1 034 km; heute bestehen 333 Kleinbahnen mit 8 083 km. Und wie ist das Geld dazu aufgebracht worden? Es ist aufgebracht aus dem Kleinbahnunterstützungsfonds, also seitens des Staates mit — ich nenne nur runde Ziffern — 34 Millionen; die Provinzen haben 35, die Kreise 78 und die zunächst Betheiligten 37 Millionen aufgebracht; das Unternehmerkapital beträgt aber 493 Millionen. Es sind also nicht die zunächst Betheiligten mit ihren 37 Millionen, die diese Bahnen gebaut haben, sondern weitaus überwiegend ist es fremdes Kapital in Form von Unternehmerkapital und Beihilfen des Kreises, der Provinz und des Staates.

M. H., wir sind den Kleinbahnen fortschreitend in ganz aussergewöhnlicher Weise entgegengekommen, mehr, möchte ich sagen, als den privaten Nebenbahnen. Wir haben ihnen unser Terrain, soweit wir es nicht selber brauchen, nur gegen eine Rekognitionsgebühr zur Verfügung gestellt auf den Bahnhöfen. Wir lassen dessen Personal unentgeltlich für die Kleinbahnen arbeiten, so lange, bis dass wir genöthigt sind, aus dem Grunde neues Personal anzustellen; ebenso stehen den Kleinbahnen die Anlagen auf unseren Bahnhöfen, die sie mitbenutzen, vorausgesetzt, dass die Interessen der Staatsbahn dies gestatten, unentgeltlich zur Verfügung. Das macht Summen aus, die ganz ausserordentlich hoch zu taxiren sind; ich bin allerdings nicht in der Lage, sie Ihnen ziffernmässig anzuführen. Aber wenn Sie die Verträge ansehen, die wir geschlossen haben über die Mitbenutzung der Staatsbahnhöfe durch private Nebenbahnen, so werden Sie doch ein Bild davon bekommen, welche Begünstigung den Kleinbahnen hierdurch zu theil geworden ist. Und, m. H., eine der wesentlichsten und weittragendsten Begünstigungen besteht in der Wagengestellung; während doch grundsätzlich von der Kleinbahn verlangt werden könnte, dass sie ihre Wagen sich selbst beschafft, und zwar nicht nur die Wagen, die sie nöthig hat, um ihren eigenen kleinen Verkehr zu bewältigen, sondern auch die Wagen für den direkten Verkehr, versorgt die Staatsbahn die Kleinbahn mit den Wagen vollständig, verzinst und amortisirt ihr das aufgewendete Kapital mit 4 % und unterhält noch diese Wagen. Eine Entschädigung dafür zahlt die Kleinbahn im allgemeinen überhaupt nicht. Nur nach 24 Stunden, bei gleichzeitiger Ent- und Beladung erst nach 48 Stunden, zahlt sie eine Zeitmiethe von 10 ₰ pro Stunde. Das ist eine ganz ausserordentliche Erleichterung in dem Betrieb der Kleinbahn.

Nun ist von Jahr zu Jahr immer wieder darüber geklagt worden, auch in der Versammlung der Steuer- und Wirthschaftsreformer ist darüber geklagt worden, dass die Staatseisenbahnen ihrerseits sich immer noch weigerten, grundsätzlich anzuerkennen, dass die Kleinbahnen berechtigt seien, in die direkten Tarife aufgenommen zu werden, und zweitens, was ja nicht dasselbe ist, dass ihnen von der Expeditionsgebühr des Staates die Hälfte zugebilligt würde. M. H., ein Recht darauf hat die Kleinbahn nicht, im Gesetz ist nichts davon geschrieben. Nach dem Gesetz ist die Kleinbahn überhaupt keine Eisenbahn, sondern ist ein Zubringer wie jeder andere, wie der Rollfuhrmann, das Schiff usw.; also ein Recht hat die Kleinbahn weder auf die direkten Tarife, noch auf den Nachlass der Hälfte oder irgend eines Theiles der Expeditionsgebühr. M. H., wenn wir im allgemeinen dafür, dass eine Ausnahme eintreten soll, verlangt haben, dass die Kleinbahnen nicht diesen Theil der Expeditionsgebühr in ihre eigene Tasche stecken, sondern dem Verkehr zuwenden, so ist das meines Erachtens eine gerechte Forderung. Wir sind als Staatsregierung nicht dazu da, die Dividende und die Rente der Kleinbahnen durch Geschenke aus staatlichen Mitteln zu erhöhen, sondern wir sind höchstens doch nur dazu verpflichtet, den Verkehr selbst zu entwickeln, und dazu sind wir gern bereit. M. H., es sind das die gleichen Grundsätze, die wir auch den privaten Bahnen gegenüber beobachten. Auch die privaten Bahnen haben nicht das Anrecht auf einen Theil der Expeditionsgebühr. M. H., es ist in der neueren Zeit, wie Ihnen ja allen bekannt ist, durch eine allgemeine Verfügung eine wesentliche Erleichterung nach der Richtung hin geschaffen worden, und ich möchte glauben, dass doch zunächst mal abgewartet werden möge, wie diese Verfügung und die darin aufgestellten Grundsätze im Lande wirken. Es ist schon von einer ganzen Reihe von Kleinbahnen davon Gebrauch gemacht. Ein Theil ist schon bewilligt, ein anderer Theil steht noch in der Behandlung. Ich kann auch anführen, dass einer der Haupt-Kleineisenbahnunternehmer, der Geheimerath Lenz, ausdrücklich erklärt hat, er wünsche gar keine direkten Tarife mit den Kleinbahnen; denn er sei gar nicht in der Lage, diejenigen Manipulationen zu erfüllen, die damit verbunden sind, und die meisten Kleinbahnen werden das zu leisten gar nicht imstande sein. Auch bezüglich der Höhe der Frachtsätze bei direkten Tarifen werden den Kleinbahnen gegenüber dieselben Regeln befolgt, wie dies gegenüber den Nebenbahnen geschieht. Grundsätzlich wird die Annahme des Staatsbahntarifs gefordert, in besonderen Fällen wird aber ein Einwand gegen die Einrechnung von Zuschlägen nicht gemacht."

Am 26. Februar kamen namentlich eine Anzahl von Fragen über die Dienstverhältnisse des Eisenbahnpersonals zur Sprache. Der Abg. Goldschmidt (freis. Volksp.) rügte u. a. die Beschäftigung von Frauen im Wärterdienst, die Verwendung von Stellwerkswärtern vor oder nach diesem Dienst mit Weichenstellerdienst, die lange Dauer des Dienstes der Fahrbeamten, die Entziehung von Stellenzulagen, die Bestrafung eines Bremsers wegen Gehorsamsverweigerung mit drei Tagen Arrest. Ihm erwiderte Ministerialdirektor Wehrmann, dass Frauen als Bahnwärter nur bei Bahnübergängen zur Schrankenbedienung verwendet würden und sich dabei sehr gut bewährten. Dass Frauen auch im inneren Dienst als Wagenputzer verwendet werden, treffe namentlich für den Osten zu. Unzuträglichkeiten haben sich daraus nicht ergeben, und die Arbeit sei für Frauen durchaus angemessen. Die Beschäftigung der Stellwerkswärter bei den Weichen sei keine Erschwerung, sondern eine Erleichterung für diese Beamten, welche bei den Stellwerken eine viel grössere körperliche Anstrengung auszuhalten haben. Die Aufforderung des Stationsvorstehers in Magdeburg an die Fahr-

beamten, über 16 Stunden Dienst zu thun, sei auch der Verwaltung bekannt geworden und habe zu einer Rüge Veranlassung gegeben. Der Dienst war übrigens Reservedienst und nicht sehr anstrengend. Die Dienstdauer sei unter der Leitung des gegenwärtigen Ministers sehr verkürzt worden. Jetzt sei die höchste Dienstdauer 14–16 Stunden, und es seien daran nur 10 % des Personals betheiligt. Die Beschwerde hinsichtlich der Entziehung der Stellenzulagen könne sich nur auf Beamte beziehen, die noch aus älterer Zeit solche Zulagen erhalten, da die Fahrbeamten keine Stellenzulagen mehr geniessen, sondern auf Nebenbezüge angewiesen seien. Nach dem preussischen Disziplinargesetz können Unterbeamte mit Arrest bestraft werden. Die betreffende Anordnung habe daher nichts auffälliges.

Der Centrumsabgeordnete Marx wünschte den Ausschluss der Frauen und der Weichensteller vom Telegraphendienst sowie eine thunlichst allgemeine Beförderung der Telegraphisten zu Stationsassistenten ohne Examen. Ihm erwiderte Ministerialdirektor Wehrmann, dass Frauen vom Betriebsdienst grundsätzlich ausgeschlossen seien; als Telegraphistinnen würden sie nur in den Büros für Dienstdepeschen und ausserdem für Privatdepeschen verwendet; der Nachtdienst komme nicht in Betracht, höchstens ausnahmsweise einmal bei Manövern oder für Privatdepeschen. Die Weichensteller erster Klasse seien schon früher zum Telegraphendienst herangezogen worden. Der Telegraphist, der in den äusseren Stationsdienst übertreten wolle, könne von einer Prüfung nicht entbunden werden. Die Prüfung würde nur unterlassen, wenn der Vorgesetzte von der praktischen Verwendbarkeit des Telegraphisten ohnehin überzeugt sei.

Der nationalliberale Abg. Dr. Göschen meinte, das Aufrücken der noch vorhandenen 200 Bürodiätare erfolge zu langsam, sie müssten 10 Jahre warten, das sei zu lange; es sei eine weitere Vermehrung der Eisenbahnsekretärstellen erforderlich. Ferner wurde von mehreren Seiten das ungünstige Besoldungs- und Anstellungsverhältniss der Beamten des Abfertigungsdienstes im Vergleich zu denen des Bürodienstes zur Sprache gebracht. Der zur deutschsozialen Reformpartei gehörige Abg. Werner forderte deshalb eine Vermehrung der Zahl der Stationsvorsteher erster Klasse, Güterexpeditionsvorsteher und Stationskassenrendanten um 500, der Stationsvorsteher zweiter Klasse, Güterexpedienten, Stationseinnehmer, Bahnmeister zweiter Klasse und Werkmeister um 453, dagegen eine Absetzung von 953 Stellen bei den Büroassistenten usw. Der Vertreter des Finanzministeriums, Geheimerath Belian, widersprach diesem Antrag als formell unzulässig. Es widerspreche dem Brauch und der Uebung, der Regierung im Etat mehr Geld und Beamte aufzunöthigen, als sie selbst fordere. Man solle durch so unvorsichtige Anträge bei den Beamten nicht unerfüllbare Hoffnungen erwecken. Die bezüglichen Anträge wurden der Budgetkommission überwiesen.

Zum Titel „Wohnungsgeldzuschüsse" wünschte der nationalliberale Abg. Dr. Schultz-Bochum Vermehrung der Zahl der Dienstwohnungen, die verhältnissmässig zurückginge. 1892 hätten von 1 000 Beamten noch 246 Dienstwohnung gehabt, jetzt seien es nur 196.

Bei den Ausgaben für Hilfsarbeiter usw. erkannte Abg. Goldschmidt an, dass einige seiner vorjährigen Beschwerden, betreffend die Werkstättenarbeiter, berücksichtigt seien. Ausser verschiedenen anderen Beschwerdepunkten brachte er zur Sprache, dass in Kottbus die Eisenbahnarbeiter hätten aus dem Konsumverein ausscheiden müssen, weil der Vorstand sozialdemokratisch sei. Der Konsumverein wirke für die Eisenbahnarbeiter bei ihren niedrigen Löhnen segensreich, und man solle deshalb gegen die Arbeiter nicht so rigoros verfahren. Eine Verfügung der Eisenbahnverwaltung sei ganz unverständlich; danach erhielten die Arbeiter für die Landtagswahlen Urlaub ohne Lohnentziehung, für die Reichstagswahlen aber nicht. Andererseits sei dem Eisenbahnsekretär Scharr vom Ministerium Urlaub ertheilt worden, um Flottenreden zu halten, obwohl die Direktion den Urlaub abgelehnt habe. In Süddeutschland bekämen die Arbeiter der Eisenbahnbetriebswerkstätten im Sommer Urlaub, ebenso die Arbeiter in der Reichsdruckerei; dieselbe Vergünstigung solle man auch den preussischen Eisenbahnarbeitern gewähren. Der Redner tadelte ferner den Erlass, nach welchem die Eisenbahnbeamten das Grüssen besser machen sollen, und bemängelte das Statut der Pensionskasse der Werkstättenarbeiter. Die Arbeiter könnten danach in der Generalversammlung ihren Wünschen keine Geltung verschaffen, weil der Vertreter des Ministers allein immer so viel Stimmen habe wie die sämmtlichen Vertreter der Arbeiter zusammen. Es solle nach Selbstverwaltung aussehen, sei aber in Wirklichkeit keine, obwohl die Arbeiter die Beiträge für die Pensionskasse zahlten. In den Hilfskassen hätten die Arbeiter ihr Selbstverwaltungsrecht noch niemals missbraucht.

Ihm erwiderte Minister v. Thielen: „Der Kottbuser Konsumverein entpuppte sich allmählich als ein Hauptstützpunkt der sozialdemokratischen Partei. Es war nicht blos der Vorstand von den sozialdemokratischen Agitatoren beherrscht, sondern es gehörten auch fünf Lagerhalter zu derselben Kategorie. Nun ist es meines Erachtens ganz unzweifelhaft, dass in Staatsbetrieben die Betheiligung der Arbeiter oder Bediensteten an derartigen, unter sozialdemokratischem Einflusse stehenden Einrichtungen ausgeschlossen ist, und ich werde jedesmal gerade so verfahren wie in Kottbus, wenn mir ähnliche Verhältnisse bekannt werden. Das ist die erste Antwort an Herrn Goldschmidt.

Die zweite Antwort betrifft das Verhalten der Staatseisenbahnverwaltung ihren Beamten und Arbeitern gegenüber bei den Wahlen. Die Wahlen zum Landtage und die Wahlen zum Reichstage unterscheiden sich in ihrer Form, wie allgemein bekannt ist und hier nicht weiter ausgeführt zu werden braucht, sehr wesentlich. Beim Landtage muss man frühzeitig bei der Eröffnung der Wahlhandlung zugegen sein, muss sich verlesen lassen und warten, bis der Name aufgerufen wird; das dauert verhältnissmässig lange. Wenn man den Hin- und Rückweg zurechnet, so tritt allerdings eine längere nothwendige Abwesenheit ein; deshalb war es durchaus gerechtfertigt, in diesem Falle den Arbeitern den Lohn zu zahlen. Bei der Wahl zum Reichstage geht die Sache sehr viel einfacher zu: man geht in das Wahllokal, wirft den Stimmzettel in die Urne und geht wieder nach Haus. Also im gewöhnlichen Falle ist damit eine nennenswerthe Zeitversäumniss nicht verbunden. Aber, meine Herren, wenn das wirklich einmal der Fall sein sollte — es kann ja sein, die betreffende Werkstätte oder Arbeitsstätte liegt vom Wahllokal ziemlich weit entfernt —, in einem solchen Fall sind die Direktionen angewiesen, dass auch bei den Reichstagswahlen den Arbeitern die Ausübung der Wahl je nach Umständen während der Arbeitszeit ohne Lohnkürzung gestattet werden kann.

Auf das Grüssen der im Bahndienst beschäftigten Personen möchte ich nicht näher eingehen, ich meine aber, dass die Erziehung zu guten Sitten auch im Eisenbahndienst etwas sehr nützliches ist.

Was die Arbeiterpensionskassen A und B anbetrifft, so hat der Herr Abg. Goldschmidt mit Recht hervorgehoben, dass dieselben gut fundirt sind, und dass dieselben gut fundirt sind, schreibe ich, obwohl ich in vollstem Umfange das Wort unterschreibe, das Herr Goldschmidt vorhin gesagt hat, dass unsere Arbeiter brave und tüchtige Leute sind, — das schreibe ich hauptsächlich dem Umstand zu, dass die Staatsregierung sich das Recht über Statutenänderungen vorbehalten hat.

Gerade die Erfahrungen, die wir gemacht haben bei den Kassen der Privatbahnen, die wir haben übernehmen müssen, haben gezeigt, dass die Freiheit der Bestimmung über Beiträge und Leistungen der Kassen in den weitaus meisten Fällen zur Insuffizienz der Kassen geführt haben. Ueber 100 Millionen Unterbilanz ergaben sich bei den versicherungstechnischen Revisionen, als wir die Kassen übernahmen. Meine Herren, diese Vorgänge sprechen doch sehr dafür, dass gerade im Interesse der Kassenmitglieder eine Aufsicht seitens der Staatsbehörden Pflicht ist."

Auf den Einwand des Abg. Dr. Crüger, dass der Konsumverein Kottbus, wenn er ein politischer Verein sei, aufgelöst werden müsse, erwiderte der Minister: „Es fällt mir garnicht ein, gegen die Konsumgenossenschaft in Kottbus als solche irgendwie einzuschreiten. Ich mache nur von meinem disziplinarischen Recht Gebrauch, indem ich den Arbeitern und Bediensteten, die Mitglieder der Genossenschaft gewesen sind, aufgegeben habe, aus dieser Mitgliedschaft auszuscheiden, und zwar aus dem Grunde, weil die sozialdemokratische Agitation zwar nicht von der Genossenschaft als solcher, aber von dem Vorstand und sehr vielen Mitgliedern des Aufsichtsraths, Lagerhaltern usw. in offenkundigster Weise betrieben wurde, und weil in den Verkaufsstätten dieser Genossenschaft zur Zeit der Wahlen die sozialdemokratischen Stimmzettel vertheilt wurden, auch an unsere Leute. Und das soll ein Minister in Bezug auf seine Leute aus den Staatsbetrieben ruhig mit ansehen? Das ist doch zu viel verlangt! Einer Partei zu Hilfe zu kommen, die in offener Feindschaft gegen die Staats- und gesammte gesellschaftliche Ordnung auftritt, den Arbeitern und Bediensteten des Staates zu gestatten, sich an solchen unter demokratischem Einflusse stehenden Genossenschaften zu betheiligen — dazu wird, glaube ich, niemals ein Minister seine Zustimmung geben.

M. H., ich habe mich gewundert, dass nicht noch von der Seite (links) uns ein anderer Fall zur Sprache gebracht worden ist, wo ich ebenfalls auf Grund von sozialdemokratischen Agitationen, die eine allerdings nicht sehr grosse Anzahl, aber doch immerhin 35 Arbeiter der Eisenbahndirektion Magdeburg verführt hatten, trotz des ausdrücklichen Verbots, sich an sozialdemokratischen Versammlungen zu betheiligen, ebenfalls unter Einhaltung der gesetzlichen Kündigungsfrist aus dem Dienst habe entlassen müssen. Das wird immer geschehen — ich kann das nur wiederholen —, sobald ich erfahre, dass Bedienstete und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung sich sozialdemokratischen Verbänden und Einrichtungen anschliessen oder überhaupt nur an Versammlungen und Vereinen sich betheiligen, in

denen sie zur sozialdemokratischen Partei hinübergezogen werden sollen."

Diese von lebhaftem Beifall begleiteten Worte des Ministers genügten indessen einigen Rednern der freisinnigen Parteien (unter ihnen auch Dr. Barth) noch immer nicht, ihre Bedenken wegen der Behandlung des Kottbuser Falles zu beheben. Man käme zuletzt dahin, dass Eisenbahnarbeiter sich niemals einer wirthschaftlichen Korporation anschliessen dürften, in deren Vorstand sich zufällig einige Männer sozialdemokratischer Gesinnung befänden. Selbst ein nationalliberaler Schriftsteller, Landgerichtsrath Kulemann, stände auf dem Standpunkt, dass aus solchen Gründen staatlichen Arbeitern die Theilnahme an wirthschaftlichen Genossenschaften nicht verwehrt werden dürfe. Der Minister erwiderte hierauf folgendes:

„M. H.! Die Herren von der Linken haben gut theoretisch reden, ebenso wie der Landgerichtsrath Kulemann gut schreiben hat; weder er noch sie haben irgend eine Verantwortung. Ganz anders liegt aber die Sache bei mir. Ich habe die Verantwortung dafür, dass der Verkehr sich mit der Sicherheit und Pünktlichkeit bewegt, wie das nothwendig ist. Und soll das geschehen, so muss die Disziplin aufrecht erhalten werden und so muss die Berührung mit der Sozialdemokratie ferngehalten werden. (Zurufe von den Freisinnigen.) — Ich habe die Verantwortung für die Sicherheit des Betriebes; das übrige ist Theorie, meine Praxis wird immer eine andere sein.

Was nun den Eisenbahnerverein anbetrifft, dessen Ton im ‚Weckruf' auch von dem Herrn Abg. Goldschmidt nicht einmal gebilligt wird, so möchte ich mit Erlaubniss des Herrn Präsidenten nur einmal zwei kurze Sätze herausnehmen:

‚Nun wohl! Es leiden 300 000 Eisenbahner in Deutschland bittere Noth! Sie hungern! Hütet Euch! Beschwört nicht Geister — es könnte die Zeit kommen, in der die Eisenbahnerbataillone aufmarschiren!

Rüttelt die Schlafenden nicht muthwillig auf und lehrt nicht selbst dem Leu seine Pranken zu gebrauchen. Ihr Herren, schon mancher von Euch hat in kritischen Stunden vor seinen Rangirern gestanden und mit erhobenen Händen gebetet: Arbeitet weiter! Mahnt nicht die Zagenden daran, dass Ihr wehrlos, trotz aller Eurer Macht, dem guten Willen Eurer Sklaven überliefert seid! Trotz Polizei und Militär, trotz industrieller Reservearmee, im Eisenbahndienst versagt alles, da nützen keine Streikbrecher. Sie kennen weder Terrain, noch Weichen, noch Gleise und Gefälle.

Ihr seid verloren, wenn die Eisenbahner nur 24 Stunden einig sind!'

Und einem solchen Verein sollen Eisenbahnbedienstete angehören? Das wäre doch ein Hohn, ein Spott auf alle Disziplin!"

Lebhafter Beifall von der einen, gepaart mit Unruhe und Zurufen von der anderen Seite des Hauses, folgte diesen Worten des Ministers, zu denen vom freikonserv. Abg. Freiherrn v. Zedlitz ausdrückliche Zustimmung ausgesprochen wurde.

Die Verhandlung verlor sich hierauf wieder mehr in örtlichen Wünschen einzelner Abgeordneten. Der Rest des ordentlichen Etats wurde bewilligt; beim ausserordentlichen Etat führten nur Klagen über die Zustände des Bahnhofs Neumünster noch zu einer lebhafteren Erörterung; der Minister erkannte die Klagen an sich als berechtigt an, begründete aber die Verzögerung des Umbaues durch das mangelnde Entgegenkommen der Stadt, von der nur geringe Aufwendungen verlangt würden, aber nicht zu erlangen seien. Damit schloss der dritte Verhandlungstag. Die zweite Lesung des Eisenbahnetats wurde am 27. Februar fortgesetzt und geschlossen, nachdem alle Ausgaben den Anträgen der Regierung entsprechend bewilligt, einige Petitionen theils der Regierung als Material überwiesen, theils für erledigt erklärt waren; auch der Baubericht wurde in dieser Weise erledigt. Wir werden über die Schlussverhandlung in nächster Nummer dieser Zeitung noch berichten.

Die Berliner Strassenbahnen.

Wir haben in Nr. 17 S. 266 d. Ztg. die Verhandlungen des Abgeordnetenhauses über die Frage der Dauer der staatlichen Genehmigung für die Berliner Strassenbahnen und insbesondere die vom Minister v. Thielen abgegebenen Erklärungen mitgetheilt. Die halbamtliche „Berl. Korr." kommt jetzt auf die Angelegenheit in ausführlicher Darlegung zurück, der wir folgendes entnehmen:

„Die hiesigen Strassenbahnen bilden ein einheitliches Unternehmen, dessen Betrieb sich nicht auf das Weichbild von Berlin beschränkt, sondern sich auf das Gebiet einer grösseren Zahl von Vorortsgemeinden erstreckt, die als Wegeunterhaltungspflichtige gleichfalls die Zustimmung zu dem geplanten Strassenbahnbetrieb zu ertheilen haben. Wenn die Gemeinde Berlin die Absicht verfolgte, mit Beginn des Jahres 1920 die freie Verfügung über die Strassenbahnen zu erlangen, so hätte sie mit sämmtlichen betheiligten Vorortsgemeinden eine entsprechende Vereinbarung treffen müssen. Dies hat die Gemeinde Berlin unterlassen. Die Vorortsgemeinden haben denn auch thatsächlich abweichend von der seitens Berlin für ihre Zustimmung festgesetzten Frist Verträge mit den Strassenbahnen abgeschlossen, deren Dauer (Schöneberg, Charlottenburg, Britz und Rixdorf) bis 30. September 1937, ja bis auf 50 und 60 Jahre (Deutsch-Wilmersdorf, Tempelhof, Tegel, Reinickendorf und Dalldorf) läuft. Es kann dahingestellt bleiben, ob einige Vorortsgemeinden die mit Berlin nicht übereinstimmende Befristung aus dem Grunde bewilligt haben, weil sie keine Neigung hatten, der Stadt Berlin die Führerrolle und unbeschräkte Bestimmung über das Strassenbahnwesen zu überlassen. Jedenfalls hat die grössere Zahl von Vorortsgemeinden Werth darauf gelegt, einmal sich durch Gewährung der längeren Frist besondere Vortheile von den Strassenbahngesellschaften zu verschaffen und ferner sich auf thunlichst lange Zeit die Verbindung mit Berlin und mit den benachbarten Vororten zu sichern.

Den Genehmigungsbehörden lag die Pflicht ob, diese zweifellos berechtigten Interessen der Vorortsgemeinden nicht ausser Acht zu lassen und nicht einseitig allein die Interessen der Stadt Berlin zur Geltung zu bringen. Bei Abwägung der verschiedenartigen Interessen der betheiligten Gemeinden sind die Genehmigungsbehörden zu der Ansicht gelangt, dass, wenn die Gemeinden, deren Zustimmung über das Jahr 1919 zum Theil bis zum Jahre 1956 und 1960 läuft, nicht erheblich geschädigt werden sollten, für die polizeiliche Genehmigung eine Befristung zu wählen ist, welche annähernd einen Ausgleich herbeiführt. Aus diesem Grunde ist als Endtermin der 31. Dezember 1949 gewählt worden.

Eine Beeinträchtigung berechtigter Interessen der Gemeinde Berlin erscheint hierbei ausgeschlossen. Von einer Schädigung könnte vielleicht die Rede sein, wenn Berlin das Recht haben würde, mit Ablauf ihrer Zustimmung, also am 1. Januar 1920, den Betrieb der Strassenbahnen zu übernehmen, also von dem im Kleinbahngesetz vorgesehenen Heimfallsrecht Gebrauch zu machen. Ein solches Recht steht aber der Gemeinde Berlin nicht zu, denn der Betrieb der Strassenbahnen bildet ein einheitliches, nicht auf das Weichbild von Berlin beschränktes Unternehmen. Das Heimfallsrecht würde daher das gesammte Unternehmen zu umfassen haben.*) Dem steht aber der Umstand entgegen, dass den Strassenbahnen von der grösseren Zahl der Vorortsgemeinden die gesetzlich erforderliche Zustimmung auf einen Zeitraum ertheilt ist, welcher sich weit über das Jahr 1919 erstreckt. Eine gesetzliche Handhabe andererseits, von den Strassenbahnen die Abtretung der aus diesen Zustimmungen sich ergebenden Rechte zu beanspruchen, steht der Gemeinde Berlin nicht zu. Hiernach ist nicht abzusehen, nach welcher Richtung eine Schädigung dieser Gemeinde durch die Befristung der polizeilichen Genehmigung bis zum Jahre 1950 herbeigeführt worden ist. Die vertraglichen Rechte der Stadt bleiben selbstredend unberührt.

Endlich aber enthält diese Genehmigung eine Bedingung, welche geeignet ist, im vollen Umfange die Interessen der Stadt Berlin zu sichern. Es ist nämlich daselbst vorgeschrieben, dass die Strassenbahnen verpflichtet sind, die Verlängerung derjenigen Zustimmungserklärungen der Gemeinden, die auf einen kürzeren Zeitraum als bis 1950 lauten, im Wege der freien Vereinbarung oder der kleinbahngesetzlichen Zustimmung rechtzeitig herbeizuführen. Danach haben die Strassenbahnen vor Ablauf des Jahres 1919 von neuem die Zustimmung der Stadt Berlin zu erbitten. Dieser ist daher die Möglichkeit gegeben, ihre Interessen in jeder Hinsicht zur Geltung zu

*) Anm. d. Schriftl. Zum Verständniss dieses Satzes muss man sich die Bestimmung in § 6 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 gegenwärtig halten, wonach der zur Unterhaltung des benutzten Weges Verpflichtete (also in diesem Falle die Stadt Berlin) sich den Erwerb der Bahn im ganzen nach Ablauf einer bestimmten Frist vorbehalten kann.

bringen. Das Heimfallsrecht wird der Gemeinde allerdings durch diese Bedingung nicht gewährt, konnte ihr auch nicht gewährt werden. Ein solches Recht vermochte die Gemeinde sich nur im Wege der Vereinbarung mit sämmtlichen anderen betheiligten Gemeinden und mit den Strassenbahngesellschaften zu verschaffen. Dass Berlin dies unterlassen hat, kann den staatlichen Behörden nicht zur Last gelegt werden.

Es hätte in Frage kommen können, ob nicht die Genehmigungsbehörden vor Ertheilung der Genehmigung über deren Dauer mit den betheiligten Gemeinden hätten verhandeln sollen. Eine solche Verhandlung würde sich nicht auf Berlin haben beschränken können, hätte vielmehr auf die sämmtlichen betheiligten Gemeinden ausgedehnt werden müssen. Bei der bereits erwähnten Verschiedenheit der vertraglichen Bedingungen der Gemeinden gegenüber den Strassenbahnen und bei den in mannigfacher Beziehung von einander abweichenden Interessen indessen mussten solche Verhandlungen von vornherein als aussichtslos angesehen werden.“ . . . . . .

Schliesslich weist die „Berl. Korr.“ darauf hin, dass ein Unternehmen von der ungewöhnlichen Ausdehnung und Bedeutung wie die Strassenbahnen in der Grossstadt Berlin bei einer kurzen Dauer der polizeilichen Genehmigung nicht in der Lage sein würde, den im Betriebs- und Verkehrsinteresse zu stellenden, im Laufe der Entwickelung zu erhöhenden polizeilichen Anforderungen voll zu genügen. Die ihnen in dieser Richtung gemachten, das allgemeine Interesse im weiten Umfange wahrenden Auflagen hätten den Strassenbahnen nicht auferlegt werden können, wenn die polizeiliche Genehmigung von vornherein auf einen kürzeren Zeitabschnitt beschränkt worden wäre.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eröffnung von Bahnstrecken.** Seit unserer Mittheilung hierüber in Nr. 99 Jahrg. 1900 d. Ztg. sind die folgenden bisher nicht gemeldeten Bahnstrecken dem Betriebe übergeben worden, und zwar:

1. am 15. Dezember v. J. die Kleinbahn Reichenbach-Silberberg (Eulengebirgsbahn) mit den Stationen Ober-Langenbielau, Steinhäuser und Neubielau für den Personenverkehr und den Stationen Weigelsdorf, Lampersdorf, Raschdorf und Silberberg für den Gesammtverkehr. Die Bahn wird von der Betriebsabtheilung in Breslau der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. in Berlin verwaltet;

2. am 21. Dezember v. J. die der Industriebahn-Aktiengesellschaft zu Frankfurt a/M. gehörige, nur dem Güterverkehr dienende 6,3 km lange Kleinbahn Beuel-Grossenbusch mit den Stationen Uebergabebahnhof Beuel, Pützchen, Bechlinghofen, Ausweiche, Hangelar und Grossenbusch sowie der an einer kurzen Abzweigung gelegenen Station Limperich-Küdinghoven;

3. am 14. Januar d. J. von der der Brohlthal-Eisenbahngesellschaft konzessionirten schmalspurigen Nebeneisenbahn Brohl-Kempenich die 18,41 km lange Theilstrecke Brohl-Engeln mit den Stationen Brohl (B. E.), Schweppenburg, Bad Tönnisstein, Burgbrohl, Weiler (B. E.), Niederzissen, Oberzissen, Brenk und Engeln für den Gesammtverkehr;

4. am 21. Januar d. J. der Anschluss der in Nr. 51 S. 788 und Nr. 57 S. 877 d. Ztg. näher beschriebenen Samlandbahn (Königsberg i/Pr.-Warnicken) an die preussische Staatsbahn in Tragheimer Palve. Der Anschluss liegt zwischen den Staatsbahnstationen Königsberg und Rothenstein und den Kleinbahnstationen Königsberg Samlandbahnhof und Kohlhof;

5. am 29. Januar d. J. die zweigleisige, 7,82 km lange Verbindungsbahn (vollspurige Vollbahn) Kietz-Rummelsburg-Kaulsdorf (Direktionsbezirk Berlin). Die Verbindungsbahn zweigt in Kietz-Rummelsburg von der Strecke Berlin-Fürstenwalde ab und schliesst in Kaulsdorf an die Strecke Berlin-Strausberg an. Es verkehren über dieselbe seit 1. März sämmtliche Schnell- und Personenzüge des Direktionsbezirks Bromberg, während bis zu jenem Tage seit der Eröffnung nur die Züge liefen, welche in Lichtenberg-Friedrichsfelde keinen Aufenthalt nahmen;

6. am 1. März d. J. zugleich mit dem neuen Bahnhofe Dresden-Neustadt die 3,1 km lange Verbindungsstrecke von der Leipzig-Dresdener nach der Görlitz-Dresdener Linie und die 1,6 km lange Strecke zwischen dem Bahnhof Dresden-Neustadt über die neue Elbbrücke bis nach dem Bahnhof Dresden-Wettinerstrasse. Mit der Eröffnung der neuen Eisenbahnanlagen ist der Betrieb auf den in Dresden-Neustadt unter der Bezeichnung schlesischer und Leipziger Bahnhof bestehenden Verkehrsstellen und auf der Strecke vom schlesischen Bahnhof über die Marienbrücke bis nach dem Bahnhof Wettinerstrasse eingestellt worden;

7. am 1. März d. J. die zum preussisch-hessischen Eisenbahndirektionsbezirk Mainz gehörige, auf hessischem Gebiet gelegene 15,94 km lange vollspurige Nebenbahnstrecke Mörlenbach-Wahlen mit den Stationen Weiher, Kreidach, Waldmichelbach, Unter-Waldmichelbach, Aschbach, Affolterbach und Wahlen. Die Bahn schliesst in der Gemeinschaftsstation Mörlenbach an die im Betriebe der Main-Neckarbahn stehende hessische Nebenbahn Fürth i/O.-Weinheim an und dient dem Gesammtverkehr.

— **Dreiachsige Güterwagen von 25 t Tragfähigkeit** werden nach einem Aufsatz des „Centralbl. f. d. Bauverwalt.“ neuerdings auf den preussischen Staatsbahnen versuchsweise eingeführt. Es wird dies als ein grosser Fortschritt im Verkehrswesen gegenüber dem bisher allgemein gebräuchlichen zweiachsigen Wagen von höchstens 15 t Ladegewicht bezeichnet. Angeregt wurde dieser Versuch durch den Wunsch einer Versammlung rheinischer Hüttenleute. Ein Versuch mit vierachsigen Drehgestellgüterwagen lieferte seiner Zeit sehr ungünstige Ergebnisse, weil der Wagen im Eigengewichte zu schwer und wegen des grossen Gesammtgewichtes (Brutto) und des grossen Radstandes nicht überall verwendbar war, insbesondere nicht auf den Gruben- und Fabrikanschlussgleisen. Anders verhält sich der dreiachsige Wagen, der nach einem bereits vorgelegten Entwurfe nur wenig schwerer wird, als der jetzige, ja im Eigengewicht sich sogar um 6 % günstiger stellt; noch grössere Vorzüge besitzt der Wagen hinsichtlich seiner Länge; für den ganzen Zug beträgt die Ersparniss 27 bis 40 %. Der erhöhte Fassungsraum der neuen Wagen in Verbindung mit dem entsprechenden Umbau eines Theiles geeigneter vorhandener Wagen scheint allerdings, wie in dem angezogenen Aufsatze ausgeführt wird, geeignet zu sein, dem Gespenste des Wagenmangels zum Theil seinen Schrecken zu nehmen. Die Einführung dieser Wagengattung bewirkt natürlich eine Betriebskostenersparniss, und es wird durch solche Wagen auch eine bedeutende Schonung der Gleise beim Befahren mit diesen Fahrzeugen rechnerisch und praktisch erzielt. Industrie und Verwaltung können also wahrscheinlich mit gleicher Befriedigung der Einführung dieser Neuerung entgegen sehen.

— **Missbrauch der Tarifbestimmungen über Frachtermässigung für Zuchtvieh.** In Bezug hierauf hat die Eisenbahndirektion zu Münster unterm 10. Dezember 1900 an die Regierungspräsidenten zu Aurich, Osnabrück, Münster, Düsseldorf, Hannover, Minden, Lüneburg und Stade folgendes Schreiben gerichtet: Nach den Tarifbestimmungen werden für einzelne Stücke Grossvieh nur zweidrittel der Stückfracht berechnet, sofern der Nachweis, dass die zu versendenden Thiere wirklich Zuchtvieh sind, durch die Bescheinigung eines landwirthschaftlichen Vereins, eines beamteten Thierarztes oder einer Staats- oder Gemeindebehörde erbracht wird. Als Zuchtvieh ist im Sinne des Tarifs nur solches Vieh zu verstehen, welches dazu benutzt wird, mit möglichster Erhaltung der besonders werthgeschätzten individuellen und Rasseeigenschaften andere Thiere derselben Gattung zu erzielen. Es ist nun zu unserer Kenntniss gekommen, dass von Orts- bezw. Gemeindevorstehern sowie beamteten Thierärzten vielfach Zuchtbescheinigungen über Thiere ausgestellt werden, welche ihres Alters und der sonstigen Eigenschaften wegen zu Zuchtzwecken ganz ungeeignet sind. Auch ist der Fall vorgekommen, dass ein Gemeindevorsteher die ihm von dem Viehhändler vorgelegten, zu Zuchtbescheinigungen hergestellten Formulare unausgefüllt unterschrieben und mit dem Amtssiegel versehen hat, ohne das zu versendende Vieh gesehen zu haben. Dadurch, dass seitens der Abfertigungsstellen solche falsche Zuchtbescheinigungen als gültig anerkannt werden, wird das unredliche Treiben gewisser Interessenten begünstigt, auch erleidet die Eisenbahnverwaltung eine erhebliche Frachteinbusse. Andererseits leidet das behördliche Ansehen darunter, wenn unsere Abfertigungsstellen amtlich ausgestellte Scheine, wie es in letzter Zeit wiederholt geschehen ist, nicht anerkennen und aus offensichtlichen Gründen nicht anerkennen können. Wir ersuchen daher ergebenst die Orts-

bezw. Gemeindevorsteher sowie die landwirthschaftlichen Vereine und Kreistbierärzte, in autoritativer Weise über den Begriff „Zuchtvieh“ im Sinne des Tarifs zu belehren.

Wir halten das Vorgehen der Eisenbahndirektion Münster für sehr dankens- und nachahmungswerth, da der Missbrauch, der mit dem Begriff „Zuchtvieh“ getrieben wird, um die Frachtermässigung zu erlangen, weit verbreitet ist.

— **Elektrischer Schnellfernverkehr, insbesondere zwischen Berlin und Hamburg.** Die Bauräthe Philippi und Griebel haben seit einigen Jahren in einer – ganz kürzlich der Oeffentlichkeit übergebenen — kleinen Denkschrift die Anschauung vertreten, dass durch elektrische Fernschnellbahnen auf besonderem Bahnkörper, die eine sehr bedeutende Beschleunigung der Eisenbahnfahrt auf vielleicht 200, gar auch 250 km in der Stunde ermöglichen, nicht allein einem lebhaften Bedürfniss abgeholfen, sondern auch ein günstiges wirthschaftliches Ergebniss erzielt werde, wenn „bei einer auf ein Minimum reduzirten Fahrzeit bei niedrigen Fahrpreisen“ . . . . „ein rasch wirkendes, jederzeit benutzbares Verkehrsmittel vorhanden ist“. Nach der Verfasser Meinung „gibt es keinen Maassstab, mit dessen Hilfe man auf jenen Verkehr schliessen kann, welchen eine Fernbahn zwischen Berlin und Hamburg – auf eine solche richtet sich vor allem die Denkschrift — haben wird“, und weiter: „Selbst die Beispiele der Vorortbahnen und der Strassenbahnen im oberschlesischen und Ruhrkohlenrevier — auch auf die Berliner Vorortbahnen ist Bezug genommen — geben nur einen schwachen Anhalt dafür, in welcher Weise sich der Verkehr zwischen Berlin und Hamburg nach Vollendung der elektrischen Schnellbahn gestalten wird.“ Die auf neuem Bahnkörper zu führende elektrische Schnellbahn Berlin-Hamburg soll bei 250 km Länge, die die Bahn erhalten soll, kosten: Grunderwerb 18 500 000 ℳ, Erdarbeiten 29 600 000 ℳ, Einfriedigungen 250 000 ℳ, Bauwerke 11 000 000 ℳ, Oberbau 32 000 000 ℳ, Bahnhöfe und Werkstätten 1 500 000 ℳ, elektrische Anlagen 18 500 000 ℳ, Betriebsmittel 6 500 000 ℳ, Vorarbeiten, Bauleitung und Verwaltungskosten 4 000 000 ℳ und allgemeines 18 150 000 ℳ, zusammen 140 000 000 ℳ, d. i. auf das Kilometer Bahn 506 000 ℳ. Die Bahn soll dreigleisig gebaut werden, damit stets ein Gleis nachgesehen und in Stand gesetzt werden kann. Die Züge oder zunächst Einzelwagen sollen einander anfänglich in 10 Minuten Abstand nach jeder Richtung folgen. Vormittags von 9 bis 12 Uhr soll der Betrieb ruhen, um auch am Tage die Gleise nachsehen zu können. Der Zugabstand wird, so meinen die Verfasser, bis auf 5 Minuten kommen, und schliesslich würde man wohl einen solchen mit Zügen aus 3 Wagen durchführen. Dann könne man, wenn auch freilich nicht alle Plätze besetzt sind, doch mit einer Tagespersonenzahl von vielleicht 40 000 für beide Richtungen rechnen! Die Reisenden erster Klasse sollen 7½, die zweiter 5 ℳ für die Fahrt von 250 km Länge zahlen, gegenüber 26,1 und 19,4 ℳ, die jetzt in diesen Klassen bezahlt werden, während allerdings Rückfahrkarten billiger sind. Nur bei der vierten Klasse kostet die einfache Reise immerhin 6,80 ℳ.

Was zur 5 prozentigen Verzinsung des Anlagekapitals nöthig ist, sind nach den Ausführungen der Verfasser nur 4⅔ Millionen Personen jährlich oder 12 767 im Tage — nur 0,78 Fahrten für jeden Kopf der vereinigten Einwohnerzahl von Berlin und Hamburg. Gegenwärtig werden schätzungsweise gewiss nicht mehr als 200 000 Personen zwischen den beiden Städten durchgehend befördert. — Die Vereinszeitung hat sich wiederholt schon mit der Schnellfernverkehrsfrage beschäftigt, letzthin noch bei Besprechung des Behr'schen Entwurfs einer Schnellbahn zwischen Manchester und Liverpool. Dass die Frage des elektrischen Schnellfernverkehrs technisch gelöst werden wird, dürfte kaum zu bezweifeln sein. Die Wirthschaftlichkeit steht vorläufig noch auf einem anderen Blatt. Unseres Erachtens ist es nicht gerechtfertigt, für den Schnellfernverkehr den Strassenbahn- oder Vorortverkehr der grössten Städte zum Maassstab zu nehmen. Wir möchten davor warnen, sich mit Bezug auf den auf den Schnellfernbahnen zu erwartenden Verkehr übertriebenen Hoffnungen hinzugeben.

— **Ueber die Lösung von Platzkarten** beim Uebergang aus einem Durchgangs- (D-) Zug in einen unmittelbar anschliessenden D-Zug gelten seit längerer Zeit auf den preussischen Staatsbahnen Bestimmungen, die anscheinend nicht allgemein bekannt sind. Hiernach sind nur auf solchen Stationen, auf denen die D-Züge fahrplanmässig enden oder beginnen, wie z. B. in Berlin und Hamburg-Altona, bei einer Weiterfahrt stets neue Platzkarten zu lösen. Auf Zugkreuzungsstationen dagegen erhalten die Reisenden mit direkten Fahrtausweisen, die ihre Reise mit dem nächsten anschliessenden D-Zuge fortsetzen, gegen Abgabe der bisherigen Platzkarten für die Weiterreise gebührenfreie Platzkarten. Falls die vorher gelösten Platzkarten schon nach einer Station der Anschlussstrecke gelten sollten, werden sie nach Mittheilung der „Nordd. Allgem. Ztg.“ von dem Zugführer des neuen D-Zuges auf die neue Wagen- und Platznummer umgeschrieben. Unter denselben Voraussetzungen kann bei einem mehrmaligen Uebergang auf Anschlusszüge auch ein mehrmaliger gebührenfreier Umtausch der Platzkarten erfolgen.

— **Die Güterausgleichstelle der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen**, welcher, wie von uns in Nr. 3 S. 37 mitgetheilt, künftig die Aufgabe zufallen wird, das gesammte Nachforschungs- und Meldewesen bezüglich der überzähligen, fehlenden und beschädigten Güter und Gepäckstücke in die Hand zu nehmen, ist nunmehr in Berlin im Anhalter Güterbahnhof, und zwar im ersten Stock des Empfangsflügels, Zimmer 26 bis 28, eingerichtet worden. Dezernent dieser mit sämmtlichen deutschen Eisenbahnstationen arbeitenden Centralstelle ist der Regierungsrath Schmidt von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, ihr Leiter der Eisenbahnsekretär Theel, dem fürs erste fünf Beamte beigegeben sind. Man hofft, durch die Centralisirung dieses Nachforschungsdienstes auch den Beraubungen von Frachtgütern und Gepäckstücken wirksamer als bisher begegnen zu können. Die Güterausgleichstelle ist mit dem 1. d. Mts. in Thätigkeit getreten.

— **Neue Morgenschnellzugverbindung zwischen Bremen und Hamburg.** Der in Bremen seit langen Jahren erstrebte Morgenschnellzug nach Hamburg wird mit dem 1. Mai ins Leben treten. Er fährt von Bremen ab 7.50 und trifft in Hamburg ein 9.38. Der Gegenzug verlässt Hamburg 8.06 und trifft in Bremen um 9.52 ein.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der königlichen Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. Februar 1901 in sechs Arbeitstagen 95 490 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 915 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 99 830 und auf den Arbeitstag 16 638 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. Februar d. J. auf den Arbeitstag 723 und im ganzen 4 340 Doppelwagen oder 4,3 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Der neue Personenbahnhof in Dresden-Neustadt.** Den vornehmsten Theil des neuen Personenbahnhofes in Dresden-Neustadt, welcher am 1. d. Mts. eröffnet wurde, bilden der „Dresd. Ztg.“ zufolge die im nördlichen Bau gelegenen Königszimmer, zu denen man von der Strasse durch eine einfach gehaltene Auffahrt gelangt. Der Mittelpunkt dieser für die Oeffentlichkeit unzugänglichen Räume ist der grosse Empfangsraum, welchem sich seitlich ein kleineres Schreibzimmer, ein Toilettenzimmer und mehrere Nebenräume anschliessen. In der Tiefe stösst an den Empfangsraum ein länglicher Raum für das Gefolge, und von hier aus führt ein langer Tunnel, der durch eine Anzahl elektrischer Glühlampen an der Deckenwölbung taghell erleuchtet werden kann, zu den nach den Bahnsteigen leitenden Personenfahrstühlen. Die Wände der sämmtlichen fürstlichen Räume sind hell getönt und mit schmalen Goldleisten geziert, während den getäfelten Fussboden dunkelrothe, mit schwarzen Mustern versehene Teppiche bedecken. Nach dem Tunnel zu schliesst eine karmoisinrothe Zuggardine mit goldenen Verzierungen und entsprechender Portiere den mit nur wenigen Möbeln versehenen Gefolgeraum von dem Tunnel ab, dagegen befindet sich nach dem Empfangsraum zu kein Abschluss, sondern die Trennung der beiden Räume wird nur durch einen Rundbogen angedeutet, dessen Fläche durch moderne Verzierungen in Gold belebt wird. Auch im Empfangsraum befinden sich wenig Möbel; ebenfalls modern gehaltene Glasthüren führen nach der Vorfahrt. Die Wände dieser beiden Haupträume zieren Spiegel. Eine geradezu wunderbare Wirkung wird jedoch durch das Wegfallen der Kronleuchter und das Anbringen des elektrischen Lichtes an der sonst ganz schmucklosen, ein wenig gewölbten Decke erzielt. Die Glühlampen werden durch weisses Glas mit kunstvollen Schleifereien gedämpft und sind mit kunstvoll ausgeführten Messingeinfassungen versehen. Einen behaglichen Eindruck macht das kleine, an den Empfangsraum stossende Arbeitszimmer, das mit zwei von kostbaren Stores verhüllten Fenstern versehen ist. Die Wand zwischen diesen Fenstern ziert ein moderner Spiegel; die weitere Ausstattung besteht aus einem Sopha und mehreren Sesseln mit kostbaren Damastbezügen, einem Tisch und einem schweren Schreibtisch.

— **Oberbaurath Ernst Kohl †.** Aus Weimar kommt die Trauerkunde, dass dort Oberbaurath Ernst Kohl, einer der Veteranen des deutschen Eisenbahnwesens, am 23. v. Mts. im 76. Lebensjahre verschieden ist. Er war bis zum Jahre 1895 Direktor der Weimar - Geraer Eisenbahn und hat als Vertreter dieser Verwaltung lange Jahre hindurch an den Verhandlungen

und Arbeiten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen lebhaften Antheil genommen; der zweite Vorsitzende des ostthüringischen Ingeniör- und Architektenvereins widmet ihm einen warmen Nachruf, aus dem hervorgeht, dass der Dahingeschiedene lange Jahre hindurch und bis zuletzt erster Vorsitzender dieses Vereins war, um den er sich durch seine umfassenden allseitigen Kenntnisse, wie durch sein kollegiales, liebenswürdiges Wesen hervorragende Verdienste erworben hat. In den Kreisen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen war der Verstorbene allbekannt, hochgeschätzt und sehr beliebt. Auf einer grossen Anzahl von Hauptversammlungen des Vereins war er anwesend; wir erinnern uns, ihn in Hamburg 1878, in Budapest 1885, in Graz 1894 und zuletzt in Berlin auf der Jubiläumsversammlung 1896 gesehen zu haben. Hier vertrat er schon nicht mehr die seit 1. Oktober 1895 verstaatlichte Weimar-Geraer Bahn, sondern die Eisenberg-Crossener Bahn, in deren Verwaltungsrath er Sitz hatte.

Er war nicht nur ein tüchtiger Eisenbahnfachmann, sondern auch ein höchst liebenswürdiger, stets heiterer und angeregter Gesellschafter. Diese Zeitung verliert in ihm einen in früheren Jahren häufig thätigen, trefflichen Mitarbeiter. Unter anderem verfasste er regelmässig über die von ihm besuchten Vereinsversammlungen und die sich daran anknüpfenden grösseren oder kleineren Reisen und Ausflüge sehr anschauliche und geschickt geschriebene Berichte. Der Reisebericht über die grosse, an die Hamburger Hauptversammlung sich anschliessende skandinavische Reise, die jedem Theilnehmer unvergesslich ist, erschien nicht nur in der Vereinszeitung, sondern wurde auch als besondere Schrift herausgegeben und von den skandinavischen Zeitungen vielfach verbreitet. Auch auf den internationalen Fahrplankonferenzen war Kohl eine immer gern gesehene Persönlichkeit.

Mit der Wittwe trauert eine grosse Anzahl von Kindern und Kindeskindern am Grabe des trefflichen Mannes. Auch in den Kreisen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen wird man ihm ein treues, dauerndes Andenken bewahren.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft sind versetzt: der Regierungsassessor Pape, bisher Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, als Mitglied an die preussisch-hessische Eisenbahndirektion in Mainz, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Storck, bisher in Hannover, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Kattowitz, und Grimm, bisher in Essen a/R., nach Dortmund als Vorstand der Bauabtheilung (für den Bau einer zweigleisigen Verbindungsbahn von Block Nette bei Mengede nach Station Courl) daselbst sowie der Eisenbahn-Bauinspektor Guillery, bisher in Cassel, zur Eisenbahndirektion in Köln. — Gestorben sind der Regierungs- und Baurath z. D. v. Geldern, ehemals Direktor des Eisenbahn-Betriebsamts in Wesel, und Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Peter in Aachen.

Der frühere Abtheilungsvorsteher bei der kaiserlichen Generaldirektion Strassburg, Ober-Regierungsrath Funke, ist am 25. Februar d. J. verstorben. Präsident und Mitglieder widmen ihm im Anzeigentheil dieser Zeitung einen warmen Nachruf. Wir behalten uns vor, des Verstorbenen ausführlicher zu gedenken.

Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen wurde verliehen: dem Oberfinanzrath v. Dopffel bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen der Titel und Rang eines Direktors, dem Finanzrath Stierlin der Titel und Rang eines Oberfinanzrathes, dem Rechnungsrath Marquardt, Vorstand des Rechnungsbüros für den Personenverkehr, der Titel und Rang eines Finanzrathes, den Oberinspektoren Stahl, Vorstand des Fahrdienstbüros, und Laistner, Vorstand des bautechnischen Büros, dem Obermaschinenmeister Beyerlen je der Titel und Rang eines Baurathes, ebenso dem Eisenbahnbauinspektor Hiller in Leutkirch, ferner der Titel und Rang eines Eisenbahnbauinspektors den Abtheilungsingeniören Hoffacker bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Kleemann bei der Eisenbahnbauinspektion Stuttgart, Jori und Mützel bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Tarifirung von Benzin-Motorfahrzeugen.** Die österreichischen und ungarischen Bahnverwaltungen stellten sich zufolge eines in der Direktorenkonferenz gefassten Beschlusses auf den Standpunkt, dass Fahrzeuge, welche für den Benzinbetrieb eingerichtet sind, in dem Falle, wenn die Behälter mit Benzin gefüllt sind, überhaupt nicht zur Beförderung angenommen werden dürfen, und dass, wenn derartige Fahrzeuge mit entleerten Behältern aufgegeben werden, sie nur unter Einhaltung der in der Anlage B zum Betriebsreglement festgesetzten Bedingungen übernommen werden sollen, d. i. auf offen gebauten Wagen verladen werden müssen, ferner als Eilgut ausserdem nur in besonderen Wagen, somit gegen Bezahlung der Fracht für den ganzen Wagen, befördert werden dürfen.

Mit Rücksicht auf die Schädigung, welche die Handhabung dieser Bestimmungen für die österreichische Industrie mit sich bringen würde, richtete der Bund der Industriellen an das Eisenbahnministerium eine Eingabe, in welcher um Einflussnahme wegen Einführung leichterer Beförderungsbedingungen und einer billigeren Tarifirung für Kraftfahrzeuge gebeten wurde. Die Angelegenheit wurde sohin neuerlich in der Direktorenkonferenz in Berathung gezogen und ist Aussicht vorhanden, dass der ursprüngliche Beschluss in einer den berechtigten Wünschen der Interessenten Rechnung tragenden Weise abgeändert werden wird.

— **Frachtbegünstigung für Cement in der Ausfuhr.** Das österreichische Eisenbahnministerium hat, einem Wunsche der Cementindustriellen stattgebend, beschlossen, Cement auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif II einzureihen, wenn dieser Artikel zur Ausfuhr über die österreichisch-ungarische Zollgrenze gelangt. Die Einführung dieser Maassregel wird voraussichtlich mit dem nächsten Nachtrage zum Lokaltarife der österreichischen Staatsbahnen erfolgen. Die Leistungsfähigkeit der österreichischen Cementwerke kann mit 50 000 Wagenladungen im Jahre angenommen werden. Bei den derzeitigen Tarifverhältnissen werden jedoch jährlich nur etwa 40 000 Wagenladungen hergestellt, von welchen ein ganz geringer Theil zur Ausfuhr gelangt.

— **Das zweite Gleis der österreichischen Nordwestbahn.** Nach der Konzessionsurkunde der Nordwestbahn für das garantirte Netz ist die Staatsverwaltung berechtigt, auf die Herstellung des Unterbaues für das zweite Gleis sowie auf dessen Legung in jenen Strecken, wo sie es für nothwendig findet, in dem Falle zu dringen, als der jährliche Rohertrag während zweier aufeinanderfolgender Jahre die Summe von 120 000 fl. für die Meile überschreitet. Ausgenommen von dieser Bestimmung ist lediglich die Trautenauer Flügelbahn. Eine ähnliche Bestimmung findet sich auch in der Konzessionsurkunde für die Elbethalbahn, nur mit dem Unterschiede, dass der jährliche Rohertrag in zwei aufeinanderfolgenden Jahren 180 000 fl. für die Meile betragen muss. Das Eisenbahnministerium hat schon im Jahre 1897 einen Erlass an die Nordwestbahn gerichtet, in welchem es die Legung des zweiten Gleises auf einzelnen Strecken forderte. Damals war jedoch die konzessionsmässige Voraussetzung bezüglich des zweiten Gleises der Elbethalbahn noch nicht eingetreten. Die Verwaltung der Nordwestbahn hat das Bedürfniss nur bezüglich der Theilstrecken Jedlesee-Stockerau und Nimburg-Gross-Wossek der garantirten Linie anerkannt und sich gleichzeitig auf den Standpunkt gestellt, dass sie zur Legung des zweiten Gleises überhaupt nur verpflichtet sei, wenn ihr für diesen Kostenaufwand eine Spezialgarantie zugestanden werde. Bezüglich des Ergänzungsnetzes verwies die Verwaltung auf die glatte Verkehrsabwickelung, welche ein zweites Gleis nicht als nothwendig erscheinen lasse. Seither haben wiederholt Besprechungen zwischen der Regierung und der Verwaltung stattgefunden, ohne dass indessen bisher die Frage der Lösung zugeführt worden wäre. Gelegentlich der Verhandlungen, welche voraussichtlich in der nächsten Zeit zwischen der Regierung und der Verwaltung der österreichischen Nordwestbahn bezüglich des Investitionsprogramms geführt werden dürften, wird auch die Frage der Legung des zweiten Gleises zur Entscheidung gebracht werden müssen.

— **Graz-Köflacher Bahn.** Die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft wegen Ermässigung der Tarife haben einige Zeit geruht. Dieselben dürften, wie verlautet, wieder aufgenommen werden, wenn der Jahresabschluss der Gesellschaft für das Jahr 1900 vorliegen wird. Nach den Anschauungen der Aufsichtsbehörde sollen die Einnahmen der Gesellschaft bereits jene ziffermässige Grenze überschritten haben, bei welcher das konzessionsmässige Recht des Staates, eine Tarifermässigung zu fordern, beginnt. Hierbei kämen nicht blos die Kohlentarife in Betracht, da in der letzten Zeit auch Interessenten anderer Industrien den Wunsch nach Tarifermässigungen aussprachen.

— **Valsuganabahn.** Beim Bau dieser Bahn hat sich eine nicht unbedeutende Ueberschreitung der Baukosten ergeben, derzufolge seitens der Generalbauunternehmung eine Nachtragsforderung an die Gesellschaft gestellt wurde. Eine weitere Folge dieser Ueberschreitung war, dass eine Reihe von Zwischenunternehmern und Lieferanten mit ihren Forderungen zum Theil unbefriedigt blieben. Die Eisenbahngesellschaft hat mit Zustim-

mung der Regierung einen Vergleich zu Stande gebracht, demgemäss die Valsugana-Eisenbahngesellschaft einen Betrag von rund 3 000 000 Kr. zu dem Zwecke gewidmet hat, damit die restlichen Forderungen der Unternehmer und Lieferanten nach einem entsprechenden Schlüssel befriedigt werden, womit alle anhängigen Prozesse entfielen.

— **Verloosungsstreit der Buschtêhrader Eisenbahn.** Wie bekannt, hat das Handelsgericht in Prag Ende vorigen Jahres dem Antrage um Ertheilung der kuratelsbehördlichen Zustimmung des gemeinsamen Kurators der Prioritätsobligationenbesitzer zur Einbringung einer Feststellungsklage gegen die Buschtêhrader Eisenbahn bezüglich der Art der Verloosung der 5 prozentigen Prioritätsobligationen keine Folge gegeben. Gegen diese Entscheidung haben die von den Besitzern der Prioritätsobligationen gewählten Vertrauensmänner sowie der gemeinsame Kurator der Prioritätsobligationen den Rekurs überreicht, welchem nunmehr vom Prager Oberlandesgericht als Rekursgericht Folge gegeben wurde. Letzteres Gericht hat dem gemeinsamen Kurator der Prioritätsobligationen die Genehmigung ertheilt, gegen die Buschtêhrader Eisenbahn eine Feststellungsklage dahin einzubringen, dass der Gesammtheit der Besitzer der 5 prozentigen Prioritätsobligationen der Bahn das Recht zustehe, zu verlangen, dass die tilgungsplanmässigen Verloosungen nach den Bestimmungen des Anleiheplanes und nach den Tilgungsplänen derart vorgenommen werden, dass die in den Tilgungs-(Verloosungs-)Plänen für den jeweiligen Verloosungstermin festgesetzte Anzahl Nummern dieser Schuldverschreibungen aus der Gesammtzahl der nach den früheren, den Verloosungsplänen gemäss vorgenommenen Verloosungen noch verbliebenen Theilschuldverschreibungen gezogen werden und die Buschtêhrader Eisenbahn demnach nicht berechtigt sei, bei den Verloosungen aus der Gesammtzahl der noch nicht verloosten Theilschuldverschreibungen die Nummern jener auszuscheiden, welche von ihr im Wege des freiwilligen Umtausches eingelöst oder getilgt worden sind.

— **Wasserstrassen.** Eine Anzahl von Reichsrathsabgeordneten aus Niederösterreich, Böhmen, Mähren, Schlesien und Galizien führen gegenwärtig Berathungen zu dem Zwecke, um das Programm einer Investitionsvorlage für ein vollständiges Wasserstrassennetz festzustellen. Die Abgeordneten der genannten Länder gehen hierbei von Artikel 9 des Entwurfes des Finanzgesetzes für das Jahr 1901 aus. Dieser lautet: „Ueber die Verwendung der allfälligen Gebahrungsüberschüsse des Jahres 1901 ist, insoweit dieselben nicht zur Tilgung von Kapitalien der Staatsschuld verwendet werden, dem Reichsrath längstens bis Ende des Jahres 1902 eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten." Mit Rücksicht auf diesen Artikel soll die Regierung aufgefordert werden, aus diesen Ueberschüssen einen Betrag von rund 20 000 000 Kr. jährlich zur Schaffung eines besonderen Wasserstrassenbaufonds zu verwenden. Gleichzeitig soll die Regierung aufgefordert werden, sofort an die Abfassung der nothwendigen Projektsarbeiten zu schreiten, so dass es möglich würde, nach Vollendung derselben an den Bau der Wasserstrassen zu gehen. Es wird dem Vernehmen nach in den nächsten Tagen von Seite dieser Gruppe von Abgeordneten ein Antrag in diesem Sinne eingebracht werden, da man den gegenwärtigen Zeitpunkt hierzu für geeignet hält und erwartet, dass das Abgeordnetenhaus bereit sein werde, gleichzeitig mit der Eisenbahninvestitionsvorlage diesen Antrag in Behandlung zu nehmen.

— **Aenderung des österreichischen Levantetarifes.** Die Umarbeitung des österreichischen Levantetarifes ist vor längerer Zeit in Angriff genommen worden, und wurden die diesfälligen Arbeiten bereits im Jahre 1899 zum Abschluss gebracht. Die Einführung des neuen Tarifes verzögerte sich jedoch mit Rücksicht auf die als bevorstehend angesehene Erhöhung des deutschen Levantetarifes sowie auf die seither eingetretene empfindliche Erhöhung der Kohlenpreise. Da nun aber eine derartige Erhöhung in absehbarer Zeit nicht zu erwarten sein dürfte und auch in Bezug auf die Kohlenpreise eine Rückbildung sich vorbereitet, wird dem Vernehmen nach aller Einfluss dahin geltend gemacht werden, dass die Einführung des neuen österreichischen Levantetarifes möglichst bald erfolge.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Die Verhandlungen, welche die Beschaffung der Mittel für d e durch die Steigerung des Verkehres nöthig gewordene Legung des zweiten Gleises auf der österreichischen Linie sowie die hiermit in Verbindung stehende Erweiterung der Anlagen zum Gegenstande haben, dürften voraussichtlich bald zum Abschlusse gelangen. Da in den zwischen den Vertretern der österreichischen Regierung und der Gesellschaft gepflogenen Besprechungen eine Verständigung über das technische Programm erzielt worden ist, liegt kein Hinderniss vor, schon jetzt an die vorbereitenden Maassnahmen für die Durchführung der Arbeiten zu schreiten. Demgemäss ist die Verwaltung der Gesellschaft bereits eifrig mit der Fertigstellung der Einzelpläne beschäftigt. Die Mittel für diese Herstellungen sowie für die Tilgung der bisher für Investitionszwecke aufgenommenen schwebenden Schuld dürften durch Aufnahme einer Investitionsanleihe beschafft werden, für welche eine Erhöhung der Staatsgarantie bewilligt werden soll. Hierzu ist die Zustimmung des Reichsraths erforderlich, wenngleich im Hinblicke auf die namhaften Ueberschüsse der österreichischen Linie über das garantirte Reinerträgniss aus dieser Erhöhung der Garantie eine thatsächliche erhöhte Inanspruchnahme des Staatsschatzes nicht zu besorgen ist.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Wie gemeldet wird, haben die auf österreichischem Gebiete gelegenen Gemeinden der von der geplanten elektrischen Bahn Wien-Pressburg durchzogenen Gegend sich an das österreichische Abgeordnetenhaus mit der Bitte um Gewährung eines staatlichen Beitrags von 600 000 Kr. durch Uebernahme von Aktien der zu bildenden Aktiengesellschaft gewendet.

— **Neue ungarische Vizinalbahnen.** Im ungarischen Handelsministerium sind in den letzten Tagen die Konzessionsverhandlungen über zwei neue Vizinalbahnen zu Ende geführt worden. Die Kaba-Nádudvarhelyer Vizinalbahn hat eine Länge von 8,8 km, die Kosten wurden mit 570 000 Kr. festgestellt. Die Krapina-Landesgrenze-Rohitscher Bahn hat eine Länge von 14 km und wurden die Baukosten für diese mit 1 549 800 Kr. bestimmt.

— **Personalnachrichten.** In Würdigung verdienstlicher Leistungen bei Betheiligung Oesterreichs an der Pariser Weltausstellung wurde zufolge kaiserlicher Entschliessung vom 19. Februar d. J. die besondere kaiserliche Anerkennung bekanntgegeben: dem Hofrathe und Direktor der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft v. Grimburg, dem Oberingeniör der Kaiser Ferdinands-Nordbahn a. D. v. Mannlicher und dem Sektionschef im Eisenbahnministerium v. Pichler. Der Ausdruck der kaiserlichen Anerkennung wurde bekanntgegeben: dem Baurathe im Eisenbahnministerium Koestler, dem Eisenbahnoberinspektor des Ruhestandes, Regierungsrath Wottitz, dem Professor für Eisenbahnbau an der deutschen technischen Hochschule in Prag Steiner.

Aus gleichem Anlasse wurden folgende Auszeichnungen verliehen: das Kommandeurkreuz des Leopoldordens dem Besitzer der Wagenfabrik in Bubna bei Prag Freiherrn v. Ringhoffer; der Orden der eisernen Krone III. Klasse dem Direktor der Floridsdorfer Lokomotivfabrik Demmer, dem Direktor der Lokomotivfabrik-Aktiengesellschaft, vormals G. Siegl in Wiener-Neustadt Fehringer, dem Direktor der Wagenfabrik Ringhoffer in Prag Hering, dem Direktor der Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft Hönigswald, dem Hofrathe und Generaldirektionsrathe der österreichischen Staatsbahnen Schützenhofer, dem Direktor der Simmeringer Maschinen- und Wagenfabrik Zipperling. Das Ritterkreuz des Franz-Josef-Ordens wurde verliehen: den Bauräthen im Eisenbahnministerium Kienesperger und Rank sowie dem Oberingeniör der Buschtêhrader Bahn in Ruhe Kohlfürst und das goldene Verdienstkreuz dem Werkmeister Wenzel der Firma Stephan v. Götz & Söhne, Fabrik für Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes.

Der Titel eines Regierungsrathes wurde verliehen: dem Centralinspektor und Vorstande des Zugförderungs- und Werkstättendienstes der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft Gerstner.

Uebrige europäische Länder.

— **Neu eröffnete Privatbahnen in Schweden.** Im Jahre 1900 sind in Schweden folgende Privatbahnstrecken dem öffentlichen Verkehr übergeben: Orsa-Voxna (67 km, Vollspur) der Dala-Helsingland-Eisenbahngesellschaft, eine Parallelstrecke von 3,8 km Vollspur zwischen Gefle und Hagaström der Gefle-Dala-Eisenbahn; Degeberga-Brösarp (15,9 km, Vollspur) der Schonenschen Eisenbahngesellschaft; Mora-Elfdalen (40,7 km, Vollspur) der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft; Hemse - Hafdhem (9,1 km, Spurbreite 0,891 m) der gotländischen Eisenbahngesellschaft; Qvarnamåla-Norraryd (21,1 km, Spurbreite 1,067 m) der Honshylte-Qvarnamåla-Eisenbahngesellschaft; Ludvika-Engelsberg (61,4 km, Vollspur) sowie Mälarbad-Mälarstrand (1,2 km, Vollspur) der nördlichen Södermanland-Eisenbahngesellschaft; Förnäs-Vireda (10 km, Spurbreite 0,6 m) der Jönköping-Gripenberg-Eisenbahngesellschaft; Gysinge-Hagaström (46,8 km, Vollspur) der Sala-Gysinge-Gefle-Eisenbahngesellschaft; Sala-Kerstinbo (44,8 km, Vollspur) der eben genannten Eisenbahngesell-

schaft: Pålsboda-Örebro (30,4 km, Spurbreite 0,891 m) der nördlichen Östergötlands-Eisenbahngesellschaft.

Die Gesammtlänge der im Jahre 1900 eröffneten Privatbahnen beträgt 355,4 km. Die Gesammtläge der Privatbahnen Schwedens überhaupt betrug Ende 1900: 7550 km; von diesen waren 161 Lokomotivbahnen und 6 Pferdebahnen, letztere mit einer Länge von 16,7 km. Von den Lokomotivbahnen hatten die Vollspur 4872 km, die Spur von 1,188 m: 18,2 km, die Spur von 1,093 m: 48,3 km, die Spur von 1,067 m: 501,1 km, die Spur von 0,891 m: 1843,7 km; 0,802 m Spurbreite hatten 150 km und 0,600 m-Spur 104,7 km.

Zum Bau genehmigt sind im Jahre 1900 Privatbahnstrecken von zusammen 223,7 km verschiedener Spurbreiten.

— **Die Tramzüge der schweizerischen Nordostbahn.** Ueber den Plan der Gesellschaft, zunächst bei Zürich eine Reihe von sogen. „Tramzügen“ einzuführen, ist lebhafter Streit entstanden. Die Direktion hat einen genauen Fahrplan dieser Züge dem Eisenbahndepartement, den Regierungsräthen in Zürich und Aarau usw. mit dem Antrage zugehen lassen, den Fahrplan und den Beginn der Fahrten auf 1. April d. J. zu genehmigen. Das Begleitschreiben der Nordostbahndirektion an das Eisenbahndepartement führt eine derbe Sprache. Es wird bemerkt, dass das bezügliche Projekt nicht die Folge des Baues der Strassenbahn sei, sondern „einen Theil des allgemeinen Projektes eines Versuchs mit der Einführung von ‚Tramzügen‘, d. h. einer ökonomischeren Betriebsform im allgemeinen und besonders für Zürich und Umgebung bildet“. „Für uns handelt es sich eben darum, die Lokalverbindungen nach Thunlichkeit zu verbessern und da und dort den Begehrlichkeiten nach dem Anhalten von Schnellzügen auf Vorortsstationen von Zürich zu wehren, ohne auf die Strassenbahn schlecht angebrachte Rücksicht zu nehmen.“ Weiter wird gesagt, wenn die Regierung des Kantons Zürich zur Unterstützung des Standpunktes der Behörden der betheiligten Limmatthalgemeinden vorgebe, dass das Projekt der Nordostbahn einen Nachtheil für die Regelmässigkeit des Betriebes, ja eine wirkliche Gefährdung der Betriebssicherheit bedeute, so „könne das nicht ernst genommen werden“. Es wird zahlenmässig nachgewiesen, dass andere schweizerische Strecken viel stärker belastet sind, so die Strecke Basel-Pratteln mit 133 Zügen gegen 72 fast doppelt so stark. Die Denkschrift sagt dazu: „Diese Statistik liefert den unumstösslichen Beweis, dass die Behauptungen der hohen Regierung des Kantons Zürich jeder thatsächlichen Unterlagen entbehren und daher vollständig auf Irrthum beruhen!“

— **Erweiterung des Berner Bahnhofes.** Nachdem der Bundesrath die Verständigung zwischen der Centralbahn, der Bern-Neuenburgbahn und der Berner Regierung genehmigt hat, sollen sofort die Arbeiten zur Erweiterung des Berner Bahnhofes beginnen.

— **Jura-Simplonbahn.** Der Verwaltungsrath hat den Ausgabenvoranschlag für 1901 auf 21642000 Fr. festgesetzt gegen 20244500 Fr. in 1900. Die Erhöhung wird gerechtfertigt erklärt durch die Zunahme des Verkehres und die Gehaltserhöhungen des Personals.

— **Zweite Gleise der schweizerischen Nordostbahn.** Die Kommission des Ständeraths hat einstimmig besprochen, den „Rekurs“ der Nordostbahn gegen den Bundesrathsbeschluss auf Erstellung zweiter Gleise und Verlängerung der Kreuzungsgleise abzuweisen.

— **Betrachtungen über Rechtsansprüche der Strassenanlieger gegen die Londoner Untergrundbahn-Gesellschaften.** Die Untergrundbahnen in London, mit denen das Erdreich unter der englischen Hauptstadt mehr und mehr sich füllt, geben dem „Engineering“ in einer seiner neuesten Nummern Veranlassung zu einer interessanten Betrachtung über die Rechtsansprüche, welche den Strassenanliegern möglicherweise den Eisenbahngesellschaften gegenüber erwachsen können. Der betreffende Verfasser geht dabei von den Sätzen des englischen Rechtes aus, dass die Landstrassen „usque ad medium filum viae“ den beiderseitigen Landanliegern gehören und dass dem Eigenthümer einer Bodenfläche die rechtliche Herrschaft auch über den Untergrund „usque ad inferos“ zusteht. Allerdings sei der Central-London-Eisenbahngesellschaft durch die zu ihren Gunsten erlassene Parlamentsakte von 1891 die Befugniss ertheilt, den Untergrund jeder öffentlichen Strasse, jedes Weges und Fusspfades, der innerhalb des von ihr geplanten Bahnzuges lag, „zu betreten, in Besitz zu nehmen und zu benutzen“, insoweit dies nach Maassgabe der von ihr eingelieferten Baupläne nöthig war. Aber damit sei den Anliegern der betreffenden Strassen und Wege keineswegs das Recht abgeschnitten, entsprechenden Ersatz für den ihnen — etwa durch die Erschütterung des Bodens — erwachsenden Schaden zu fordern, falls die Gesellschaft nicht alle geeigneten Vorkehrungen getroffen hätte, um diesen Schäden vorzubeugen. Jedenfalls aber würden die bisher in dieser Richtung gemachten Erfahrungen die Handhabe dazu bieten, bei den gesetzlich zu konzessionirenden Untergrundbahnen die Bedingungen zu Gunsten der Anlieger ausgiebiger und fürsorglicher zu gestalten, und zwar voraussichtlich schon im Laufe der nächsten Parlamentstagung.

— **Verkehrsunterbrechungen durch Schneestürme in Russland.** Der russische „Regierungsbote“ bringt von der Verwaltung der Eisenbahnen die nachfolgende amtliche Bekanntmachung: Infolge der starken Schneestürme, die zwischen dem 1./14. und 3./16. Februar begonnen haben, sind Schneeverwehungen auf den nachbezeichneten Eisenbahnen eingetreten: auf dem ganzen Netze der Südwestbahnen, mit Ausnahme der Strecke Grajewo-Sdolbunowo, auf der Strecke Kursk-Kiew und Kursk-Woronesh der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn, auf der Strecke Bränsk-Luninetz der Polessjer Eisenbahnen, auf der Strecke Smolensk-Orel der Riga-Oreler Eisenbahn, auf der Linie Orel-Grjäsi und auf der Strecke Talowaja-Balaschew der Südostbahnen, auf der Strecke Belgorod-Kursk der Kursk-Charkow-Ssewastopoler Eisenbahn, auf den Strecken Koslow-Rjäsan, Bogojawlensk-Moskau und Ranenburg-Smolens der Rjäsan-Uraler Eisenbahn und auf der Strecke Romny-Homel der Libau-Romnyer Eisenbahn.

Durch die Schneeverwehungen auf den genannten Linien und Strecken sind Erschwerungen und Verzögerungen nicht nur im Verkehr der Güterzüge, sondern auch im Verkehr der Personenzüge hervorgerufen. Es sind bereits die wirksamsten Maassnahmen zur Reinigung der Gleise von den Schneemassen sowie zur Herstellung des regelmässigen Verkehrs auf den Schienenwegen ergriffen.

Die Verwaltung der Eisenbahnen empfiehlt den Reisenden, ihre Aufmerksamkeit auf die bei den Fahrkartenkassen in den Stationsgebäuden ausgehängten Bekanntmachungen über den Stand der Schneeverwehungen auf den Eisenbahnen, in deren Gebiete durch solche Schneeverwehungen Behinderungen in dem Verkehr der Personenzüge hervorgerufen sind, zu richten. In Zukunft werden, unabhängig von den Aushängen der oben erwähnten Bekanntmachungen bei den Fahrkartenkassen, auf Anordnung der örtlichen Eisenbahnverwaltungen noch über die durch Schneeverwehungen hervorgerufenen Behinderungen im Verkehr der Personenzüge Bekanntmachungen in den Orts- und Residenzblättern erlassen werden.

Soweit das amtliche Blatt.

Thatsächlich ist die Noth wiederum eine sehr grosse. In diesem Winter haben die russischen Bahnen ganz ausserordentlich schwer unter den übermässig grossen Schneemassen zu leiden. Wie schon im Dezember v. J., so ist auch jetzt wieder die Störung des Verkehrs immerhin eine sehr grosse und über weite Eisenbahnstrecken ausgedehnte, durch welche der regelmässige Handel und Verkehr empfindlich zu leiden hat. Nach den neuesten Nachrichten aus Odessa vom 24. Februar herrschte dort in der Nacht ein fürchterlicher Schneesturm bei 6 Grad Kälte. Der Verkehr ist in der Stadt und auf allen dort mündenden Eisenbahnlinien durch Schneeverwehungen gestört. Der Stadt fehlt es gänzlich an Mitteln zur Bewältigung der Schneemassen. Ein aus Odessa abgehender Eisenbahnzug blieb im Schnee stecken. Von Odessa bis Zatischie liegen ungeheure Schneemassen. Vor dem 28. Februar ist an eine Aufnahme des Eisenbahnverkehrs nicht zu denken. Fahrkarten werden nicht mehr ausgegeben. Mehr als 1000 Reisende sind infolge der Schneeverwehungen von jedem Verkehr abgeschnitten und bitten um Lebensmittel.

— **Der Güterverkehr auf der Wladikawkas-Eisenbahn** hatte im verflossenen Jahre einen Umfang von 200000000 Pud (= 3276000 t) erreicht. Die Gesammteinnahmen haben die Einnahmen des Jahres 1899 um 7000000 R. überschritten. Diese günstigen Verhältnisse haben aber andererseits Missstände zur Folge gehabt, die dringend der Abhilfe bedürfen. Die Wladikawkasbahn ist, seitdem die Verbindung zwischen dem kaspischen und dem schwarzen Meere hergestellt ist, nicht mehr in der Lage, den Anforderungen, die der riesig gewachsene Verkehr an ihre Leistungsfähigkeit stellt, zu entsprechen. Die Frage des weiteren Ausbaues der Bahn ist daher nicht nur von grosser Bedeutung für die weitere Entwickelung des Unternehmens, sondern auch für das fernere Erblühen von Handel und Verkehr. Die Industrie, namentlich auch die Naphtaausbeute, hat hier am nördlichen Abhange des Kaukasus noch eine Zukunft. Aus diesem Grunde wird denn auch von den Interessenten dringend verlangt, dass eine Verbindung von Grosny mit der Station Prochladnaja hergestellt werde, denn Grosny ist bekanntlich nächst Baku die reichste Fundstätte an Naphta im Kaukasus; ferner die Erweiterung der Station Petrowsk, die nur für einen Güterumschlag von 10000000 Pud (= 163800 t) berechnet ist, während im verflossenen Jahre der Güterverkehr 40000000 Pud (= 655200 t) betrug, sodann der Bau einer eigenen Linie Baladshany-Baku und eines eigenen Personen- und Güterbahnhofes in Baku, damit die

Bahn auch in Baku, dem natürlichen Endpunkte, selbständig sein kann. Es war ja vorauszusehen, dass die Verbindung der Wladikawkasbahn einerseits mit dem Kaspisee durch den Bau der Bahn Beslan (Station der Wladikawkasbahn) über Petrowsk (am Kaspisee) -Derbent mit Baku und andererseits mit der Wolga durch den Bau der Bahn Zarizin-Tichorjezskaja grosse Verschiebungen in den Verkehrsbeziehungen nach sich ziehen musste, die den Verkehr auf der Stammbahn günstig beeinflussen würden. Kaum ist aber eine Vorstellung davon vorhanden gewesen, dass die Zunahme des Verkehres so schnell vor sich gehen könnte, als dies thatsächlich eingetreten ist.

Viel zu dem glücklichen Erfolg dieser Privatbahn hat gewiss auch die Verwaltung, die allgemein in Russland den Ruf geniesst, ganz besonders tüchtig zu sein, beigetragen.

— **Neue Eisenbahnprojekte in Russland.** Am 1./14. Februar hat die Kommission für neue Eisenbahnen die Projekte zum Bau der folgenden drei Linien: 1. von Gosudarew-Bairak der Jekaterininsker Eisenbahn bis zu den Schachten der Gesellschaft der Gosudarew-Bairaksker Erzlager und Gruben; 2. von der Station Sheltyja Wody derselben Bahn nach den Gruben der Montanindustriegesellschaft „Sheltaja Rjeka“ und 3. von der Stadt Lentschicy (Guvernement Kalisch) nach Sgersch (Guvernement Petrikau) geprüft. Die zwei ersten Linien dienen ausschliesslich Industriezwecken, indem die erste für den Transport von Kohle, die zweite für den von Erz bestimmt ist. Um die Bewilligung des Baues der ersten Linie sucht die Gesellschaft der Gosudarew-Bairakgruben und Fabriken nach, die ihre Ausbeute auf 30 000 000 Pud (= 491 400 t) jährlich zu bringen gedenkt und den Transport der Linie mit 10 000 000 Pud (= 163 800 t) jährlich sichert. Um den Bau der zweiten Linie bewirbt sich die Montanindustriegesellschaft „Sheltaja Rjeka“. Diese sichert den jährlichen Transport von 8 000 000 Pud (= 131 040 t). Der Bau der beiden Linien ist von der Kommission für wünschenswerth erklärt. Um die Bewilligung des Baues der dritten Linie hat sich neben einer Vereinigung von Kapitalisten auch die Gesellschaft der Warschau-Wiener Eisenbahn beworben. Die Unternehmer wollten zu diesem Zweck eine Aktiengesellschaft gründen; die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft ist bereit, die Bahn zu bauen und verlangt, dass dieselbe mit der schon genehmigten Eisenbahn von Warschau nach Kalisch zu einem Unternehmen vereinigt werde. Die Kommission hat den Vorschlag der Warschau-Wiener Eisenbahn als den zweckmässigsten und wenigst kostspieligen gewählt.

Fremde Welttheile.

— **Steinkohlenlager im Ferghanagebiet (Mittelasien).** Die amtliche „Handels- u. Industrieztg.“ berichtet, dass reiche Steinkohlenlager im Marghelanschen Kreise des Ferghanagebiets entdeckt worden sind. Sie befinden sich 32 Werst (= 34,14 km) von der Eisenbahnstation Nowy-Marghelan. Die Steinkohlenlager umfassen nach Berechnung französischer Ingeniöre 39,35 Quadratwerst (= 44,78 qkm) bei einer Mächtigkeit der Steinkohlenschicht von 9 Faden (= 19,197 m). Behufs Ausnutzung der Lager hat sich eine Aktiengesellschaft, hauptsächlich unter Betheiligung französischer Geldleute, mit einem Kapital von 6 000 000 R. gebildet. Für die fernere Entwickelung des Landes mit seinen Baumwollplantagen usw. muss die Entdeckung der ausgedehnten Steinkohlenlager natürlich von der allergrössten Bedeutung werden, schon weil damit die Möglichkeit gegeben ist, Industrien im Lande anzulegen und die Roherzeugnisse daselbst zu verarbeiten. Die nächste Folge wird ausserdem selbstverständlich sein, dass die Transkaspibahn zur Steinkohlenfeuerung übergehen wird. Das Kriegsressort hat bereits für 1901 800 000 Pud (= 131 000 t) Kohlen bestellt.

— **Die Kioto-Eisenbahn.** Erhebliche finanzielle Schwierigkeiten werden neuerdings von der Kioto-Eisenbahn gemeldet, die möglicherweise dazu führen, dass der Staat die Bahn ankauft und die Ausführung der noch rückständigen Hauptstrecke, durch welche die wichtige Flottenstation Maidzuru an der Westküste Anschluss an das Eisenbahnnetz des Landes erhalten soll, selbst in die Hand nimmt. Die Eisenbahngesellschaft wurde im November 1895 mit einem Anlagekapital von 5 100 000 Yen für eine Gesammtlänge von 167,5 km gegründet; von dem Aktienkapital sind bis jetzt 3 800 000 Yen eingezahlt. Die Bahn ist seit Februar 1897 von Kioto in nordwestlicher Richtung bis Saga, seit August 1899 über Kameoka bis Sonobe mit im ganzen nur erst 35,7 km im Betriebe und hatte von Anfang an unter wirthschaftlichen Schwierigkeiten zu leiden, da sich die Bauausführung besonders im inneren Bezirk der Provinz Tamba schwierig und kostspielig gestaltete und der bisherige Verkehr der Bahn nur eine geringe Verzinsung des Anlagekapitals ermöglichte. Es erscheint völlig ausgeschlossen, dass es der Gesellschaft gelingt, mit ihren knappen Geldmitteln die geplante Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung herzustellen. Bei der andauernden Schwierigkeit der Kapitalbeschaffung in Japan bleibt daher der Gesellschaft einstweilen nichts übrig, als die Bauausführung einzustellen, bis bessere Zeiten eintreten. Da indessen die Regierung der Linie von Sonobe über Ajikata nach Maidzuru in der Provinz Tango strategische Bedeutung beizulegen scheint, so wird vielleicht der Staat die Bahn übernehmen und die Stammlinie von Sonobe nach Maidzuru ausbauen. Nachdem bereits Verhandlungen zwischen der Staatsregierung und der Kioto-Eisenbahngesellschaft stattgefunden haben, wird für die bevorstehende Sitzung des Parlaments eine entsprechende Vorlage der Regierung erwartet. Wenn die Kiotobahn verstaatlicht werden sollte, so würde damit wiederum eine der kleinen Privatbahngesellschaften Japans verschwinden, die infolge des empfindlichen Kapitalmangels und wegen zu grosser Beschränktheit ihres Unternehmens ein ziemlich hülfloses Dasein führen.

— **Ueber die Eisenbahnverhältnisse auf der Insel Kuba** entnehmen wir der „Railroad Gazette“, dass die „Cuba Company“ trotz der für die Entwickelung von Eisenbahnen in Kuba ungünstigen gesetzlichen Vorschriften doch gute Fortschritte in der Anlage von Eisenbahnen macht. Sie hat in der östlichen Provinz Santiago eine Linie von San Luis, dem Endpunkt der Santiagobahn, über Bayamo und Tunas in westlicher Richtung in Betrieb gesetzt. In der Provinz Santiago werden zwei Seitenlinien gebaut, eine nach der Bucht von Nipe und eine nach Manzanillo. Die Bucht von Nipe soll eine der geräumigsten der Welt sein, und die „Cuba Company“ hat dort etwa 20 000 Morgen Land angekauft, da sie nicht nur Eisenbahnen bauen, sondern auch die natürlichen Hilfskräfte der Insel und ihre Häfen heben und ausnutzen will. Auch an westlicher gelegenen Punkten, wie Ciego de Avila und Santa Clara, beide in der Provinz Puerto Principe, hat sie mit dem Bahnbau begonnen, welcher dort, wie zu wünschen ist, dereinst nur einen Theil einer die ganze Insel von Osten nach Westen in der Längsachse durchziehenden Hauptlinie bilden wird. Im westlichen Theil der Insel werden sich für die „Cuba Company“ Schwierigkeiten herausstellen, da sich dort fünf grosse Eisenbahngesellschaften, theils englische, theils spanische, befinden. Der Berichterstatter der „Railroad Gaz.“ hofft, dass die „Cuba Company“ früher oder später Eigenthümerin sämmtlicher Bahnen würde.

Allgemeines.

— **Ueber eine Schutzvorrichtung zur Verhütung von Strassenbahnunfällen in Dresden** wird uns von dort geschrieben: Unter Verwendung einer Erfindung des Ingeniörs Schiemann in Dresden haben die Techniker der Dresdner Strassenbahn nach mühevollen und langwierigen Versuchen eine praktische Schutzvorrichtung gegen die Strassenbahnunfälle zusammengestellt. Die Frage einer idealen Schutzvorrichtung ist zwar dadurch noch nicht gelöst, aber der Apparat verdient ob seiner originellen Einrichtung Anerkennung und Besprechung. Er bringt den Vortheil grösstmöglichster Einfachheit in der Handhabung, verbunden mit beinahe unbedingt sicherer Wirkung im Bedarfsfalle mit sich und verhindert, dass die Person, welche von einem Strassenbahnwagen umgeworfen wird, unter die Räder geräth. Während der vielfach erwähnte amerikanische Schutzapparat „Providence-Fender“ erst durch einen Kniedruck des Wagenführers gegen einen Hebel in Bewegung gesetzt wird, also von der körperlichen Fähigkeit, der Aufmerksamkeit und der Geistesgegenwart des Wagenführers abhängt, ist der Apparat der Dresdner Strassenbahn der Willkür des Führers nicht unterworfen und tritt im kritischen Augenblick von selbst in Thätigkeit. Dieser Vortheil muss gebührend hervorgehoben werden, denn er zeichnet die Erfindung vor allen anderen aus. An dem Vordertheil des Wagens 8—10 cm über Schienenoberkante ist ein bewegliches Schutzgitter befestigt. Kommt nun eine Person durch Anprall gegen die Plattform eines Strassenbahnwagens auf die Schienen zu liegen, so tritt im Augenblick, wo das Schutzgitter den Körper berührt, der Apparat in Thätigkeit. Der Stoss des Körpers gegen das Gitter wirkt auf die Vorrichtung so, dass die unmittelbar vor den Rädern befindliche, aus Holz hergestellte Fangvorrichtung selbstthätig ausgelöst wird, herunterfällt und den auf den Schienen liegenden Körper auffängt. Um nun zu verhindern, dass der Wagen, wie das gewöhnlich der Fall ist, infolge des Zwischenraumes zwischen der Schutzvorrichtung und dem Strassenboden den daliegenden Körper zerdrückt, sind vorne an geeigneter Stelle Glieder angebracht, die dies unmöglich machen. Da die Pflasterabschliesser, wie der Civilingeniör Schiemann seine Erfindung nennt, beweglich sind und bei der Berührung mit einem festen Gegenstand zu einer Umdrehung gezwungen

werden, so wird der in Gefahr befindliche Körper geradezu in — man könnte sagen — schonender Weise auf die Fangvorrichtung gerollt. Ausserdem tritt die Schutzvorrichtung von selbst in Thätigkeit, wenn, wie es im Augenblick der Gefahr stets der Fall ist, der Bremshebel auf den letzten Kontakt der Magnetbremse gestellt wird. Ferner wird durch diese Einrichtung auch ein Behälter selbstthätig geöffnet, aus welchem dann Sand auf die Gleise fällt. Der Bremswiderstand wird dadurch bedeutend vergrössert und ein in voller Fahrt begriffener Wagen in kurzer Zeit zum Stehen gebracht. Bisher glitten die in voller Fahrt plötzlich gebremsten Räder infolge des geringen Reibungswiderstandes der glatten Schienen eine lange Strecke weiter (12 bis 15 m), wenn nicht der Wagenführer schnell einige Hände voll Sand auf die Schienen streute. Diese und andere Griffe werden für die Folge entbehrlich, und mit dem Umstande rechnend, dass das, was der Mensch plötzlich thun muss, im gegebenen Augenblick grosse Geistesgegenwart erfordert, erzielt die ruhig, sicher und gleichmässig arbeitende Maschine eine grössere Wirkung. Diese verbesserte Bremsvorrichtung ermöglicht bei Unglücksfällen den Wagen noch so frühzeitig zum Stehen zu bringen, dass der gefährdete Körper entweder gar nicht mit dem Wagen in Berührung kommt oder anderenfalls nicht gar zu unsanft auf die Fangvorrichtung geworfen wird. —y—

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Die neuen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1901.

Die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen werden darauf aufmerksam gemacht, dass diejenigen Verwaltungen, welche eine Erklärung auf die von anderen Verwaltungen in der Zeit vom 6.—18. Februar d. J. ausgegangene zweite Anmeldung von Aenderungen der Fahrscheinverzeichnisse abzugeben haben, diese Erklärung so frühzeitig an die geschäftsführende Verwaltung und an die betheiligten Direktionen abzusenden haben, dass dieselbe spätestens am Abend des **10. März d. J.** bei den Adressaten eintrifft.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen.

Zum vorgenannten Verzeichniss ist der III. Nachtrag erschienen und zur Vertheilung gebracht worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 550 vom 16. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 22. Februar d. J.).

Nr. 569 vom 21. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den XI. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt vom 23. bis 26. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 24. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, verschied zu Strassburg i/E. nach langen, schweren Leiden der frühere Abtheilungsvorsteher bei der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen

Herr Oberregierungsrath Adolph Funke,

Ritter hoher Orden.

Der Verstorbene war mehr als 50 Jahre hindurch im Eisenbahndienste thätig und hat der unterzeichneten Generaldirektion von deren Errichtung an bis zum Oktober 1898 als Mitglied bezw. Abtheilungsvorsteher angehört.

Ausgezeichnet durch reiche Kenntnisse, ein Mann von seltener Arbeitskraft und Arbeitsfreudigkeit, dabei seinen Kollegen ein liebenswürdiger Freund, seinen Untergebenen ein stets wohlwollender Vorgesetzter, hatte er während seiner Amtsthätigkeit nur ein Interesse, die Ziele der Verwaltung zu fördern. Die Verwaltung schuldet ihm deshalb warmen Dank; sein Name wird bei ihr unvergesslich sein.

Strassburg, den 25. Februar 1901. (515)

Der Präsident und die Mitglieder der kaiserlichen Generaldirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. März wird die 15,94 km lange normalspurige Nebenbahnstrecke Mörlenbach-Wahlen, welche in Mörlenbach an die im Betrieb der Main-Neckarbahn befindliche hessische Nebenbahn Fürth i/O.-Weinheim anschliesst, mit den Haltestellen Kreidach, Waldmichelbach, Unter-Waldmichelbach, Affolterbach und Wahlen, sowie den Personenhaltepunkten Weiher in Hessen und Aschbach i/Hessen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Gütern, Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet. Die Annahme und Beförderung von Privatdepeschen ist auf dieser Strecke ausgeschlossen. Im weiteren treten nachfolgende Beschränkungen ein:

a) Leichen und Sprengstoffe werden nur in Waldmichelbach zur Beförderung zugelassen.
b) Für die Ver- und Entladung von Fahrzeugen sind nur die Haltestellen Unter-Waldmichelbach, Affolterbach und Wahlen eingerichtet.
c) Auf den Haltepunkten Weiher und Aschbach finden keinerlei Abfertigungen statt; die Fahrkarten werden hier durch das Zugpersonal verabfolgt.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit: Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, sowie die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. Januar 1900.

Die Entfernungen, welche der Frachtberechnung zwischen den neuen Haltestellen im Verkehr mit den Stationen der preussischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn, sowie der Main-Neckarbahn etc. zu Grunde zu legen sind, werden in die betreffenden Tarife aufgenommen. Die Beförderungspreise für Personen, Reisegepäck und Leichen sind im Nachtrag II zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II, Heft B enthalten. Für die Beförderung von lebenden Thieren sind die Bestimmungen des deutschen Eisenbahntarifs Theil I, sowie des Staatsbahn- und des Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarifs Theil II vom 1. April 1898 maassgebend. Für die Beförderung von Gütern finden die Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil I, Abtheilung A und B vom 1. Januar 1900 Anwendung. Der Fahrplan für die neue Strecke wird rechtzeitig zum Aushang gebracht. Weitere Auskunft ertheilen die genannten Dienststellen, sowie unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 22. Februar 1901. (516)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. März l. J. werden die

allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation neu ausgegeben.

Durch die Neuausgabe, die auch im Verkehr mit Basel B. B. und Waldshut-Schweiz Anwendung findet, wird die Ausgabe vom 1. April 1897 sammt Nachtrag aufgehoben und ersetzt.

Die Neuausgabe enthält verschiedene Aenderungen und Ergänzungen, sowohl der Tarifvorschriften, als der Güterklassifikation. Soweit gegenüber der seitherigen Ausgabe Frachterhöhungen eintreten, hat es bei der früheren billigeren Tarifirung noch bis zum 31. Mai l. J. zu verbleiben. Ausgenommen sind die bereits unterm 15. Dezember v. J. bekannt gegebenen und auf 1. Januar l. J. in Kraft getretenen Vorschriften über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen.

Auf 1. März l. J. wird ferner aufgehoben der seither auch zwischen Basel B. B., Waldshut und der Schweiz angewendete gemeinsame schweizerische Ausnahmetarif Nr. 4 für Lokomotiven, Tender und sonstige Eisenbahnfahrzeuge, vom 1. März 1886, dessen Bestimmungen nunmehr in die allgemeinen Tarifvorschriften aufgenommen worden sind.

Bei Abfertigung von Lokomotiven und Tendern im Verkehr mit Waldshut wird auch künftig ein besonderer Zuschlag von 30 Cts. für die Tonne oder deren Bruchtheil erhoben.

Die Neuausgabe der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften usw. kann durch unser Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 24. Februar 1901. (517)
Grossh. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Auf 1. April l. J. wird zum badisch-württemberg. Gütertarif vom 1. Dezember 1897 der Nachtrag VII ausgegeben. Derselbe enthält in der Hauptsache theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Nebenbahn Ettlingen-Busenbach-Herrenalb/Brötzingen, sowie Neueinbeziehung der württemb. Nebenbahnstationen Heilbronn Südbhf., Schozach, Sontheim bei Heilbronn und Thalheim. Die Frachtsätze für diese Stationen treten jedoch erst mit der Betriebseröffnung der Reststrecke Heilbronn Südbhf.-Heilbronn Hauptbhf. der Nebenbahn Marbach a/N.-Heilbronn in Kraft. Der Tag der Eröffnung wird noch besonders bekannt gegeben. Nach erfolgter Inbetriebnahme der ganzen Nebenbahnstrecke treten in den seitherigen Frachtsätzen der Stationen der Theilstrecke Marbach a/N.-Ilsfeld vorzugsweise Ermässigungen, theilweise aber auch geringfügige Frachterhöhungen ein; wo letzteres der Fall ist, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. April l. J. fortbestehen. Auf den gleichen Zeitpunkt werden die Ausnahmefrachtsätze für Salz ab Wilhelmsglück nach Rheinau aufgehoben. Ferner wird vom 15. April l. J. ab der Frachtberechnung für Sandsendungen ab Welschingen nach württb. Stationen das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, wenn nicht etwa die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendungen nach den Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III bezw. Ausnahmetarifs Nr. 3 eine billigere Fracht ergibt. Der Ausnahmetarif Nr. 10 für Sand wird zugleich durch Aufnahme weiterer badischer und württb. Stationen ergänzt.

Karlsruhe, den 24. Februar 1901. (518)

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. April 1901 tritt der Nachtrag I zum Heft E des Gütertarifs vom 1. Januar 1900 in Kraft. Durch denselben wird die Station Dotzheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den Verkehr aufgenommen; es werden ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 für Eisen und Stahl usw. für die Stationen Dotzheim, Geisenheim, Höchst a/M. und Offenbach a/M. eingeführt. Die Frachtsätze für Steinkohlen usw. im belgisch-südwestdeutschen Verkehr zwischen Simpelveld und Stationen der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn, sowie des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. werden aufgehoben. Soweit der Nachtrag Erhöhungen enthält, haben dieselben erst vom 15. Mai 1901 Gültigkeit.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, den 22. Februar 1901. (519)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Güterverkehr.

Die Station Hattingen (Ruhr) des Direktionsbezirks Essen wird am 1. März d. J. als Versandstation in den Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen aufgenommen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 22. Februar 1901. (520)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1901 werden die Stationen Friedersdorf, Niedergörsdorf, Rückersdorf-Oppelhain, Storkow und Zernsdorf des Bezirks Halle in den Tarif einbezogen. Vom gleichen Tage ab treten ermässigte Entfernungen für Beeskow in Kraft.

Berlin, den 22. Februar 1901. (521)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Auf Seite 78 des Tariftheiles II sind in der mit Kreuz (†) bezeichneten Anmerkung die Worte „für Fiume“ mit Wirksamkeit vom 15. April l. J. zu streichen.

München, den 26. Februar 1901. (522)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband
über Vamdrup-Helsingborg/Malmö und Sassnitz-Trelleborg.

Am 1. April d. J. gelangen im obigen Verbande Ausnahmetarife für die direkte Beförderung bestimmter Güter zur Einführung.

Bis zum Erscheinen der Ausnahmetarife ist das Nähere bei dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Altona, den 25. Februar 1901. (523)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Mai 1900.

Die Frachtsätze für Basel der Ausnahmetarife Nr. 3 (Getreide usw.), Nr. 4 (Malz) und Nr. 5 (Mühlenerzeugnisse) treten mit 30. April l. J. ausser Kraft.

München, den 26. Februar 1901. (524)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Mindelaltheim und Steinheim der k. b. Staatseisenbahnen in den obenbezeichneten Tarif einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die Stationen.

München, den 26. Februar 1901. (525)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-sächsischer Thiertarif.

Am 5. März d. J. treten für die Beförderung lebender Thiere zwischen der Station Casekow des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin einerseits und einer Anzahl sächsischer Stationen andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Die am Tarife betheiligten Stationen ertheilen Auskunft.

Dresden, den 27. Februar 1901. (526)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnenverkehr der Gruppe VI (Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz).

Am 1. März d. J. wird zum Gruppentarif VI ein Ergänzungsblatt ausgegeben mit Entfernungen und Frachtsätzen für die Stationen der an diesem Tage zur Eröffnung kommenden Neubaustrecke Mörlenbach-Wahlen des Direktionsbezirks Mainz. Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen das Ergänzungsblatt auch bezogen werden kann.

Frankfurt a/M., den 25. Februar 1901. (527)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil I.

Mit Gültigkeit vom 1. März alten/14. März neuen Stils d. J. werden die Sätze für Nachnahmeprovision auf den russischen Strecken theilweise ermässigt. Die Zusatzbestimmung 10 (früher 11) zu § 13 des Betriebsreglements (Seite 26 des Gütertarifs, Theil I, bezw. Seite 4 bis 5 des 1. Nachtrages) erhält daher folgenden Wortlaut:

„Die Berechnung der Nachnahmeprovision erfolgt:

a) auf den nichtrussischen Strecken in der Richtung nach Russland nach dem Binnentarif der Aufgabestation; in der Richtung von Russland wird keine Provision erhoben.

b) Auf den russischen Strecken wird für beide Verkehrsrichtungen eine Nachnahmeprovision nach folgenden Sätzen erhoben:
   a) für Beträge bis 200 R. — pro Sendung — $1/2$ Kop. von jedem Rubel der Nachnahme, jedoch nicht weniger als 10 Kop. pro Sendung;
   b) für Beträge über 200 R. bis 1 000 R. — pro Sendung — $1/4$ Kop. von jedem Rubel, jedoch mindestens 1 R. pro Sendung;
   c) für Beträge über 1 000 R. bis 2 000 R. — pro Sendung — 2,50 R. pro Sendung und
   d) für Beträge über 2 000 R. — pro Sendung — $1/8$ Kop. von jedem Rubel des Nachnahmebetrages.

Für aufgegebene Nachnahmen in der Markwährung sind 2 *M.* = 1 R. und für aufgegebene Nachnahmen in der Rubelwährung ist 1 R. = 2 *M.* zu rechnen."

Bromberg, den 20. Februar 1901. (528)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.

Die mit unserer Bekanntmachung vom 25. Januar d. J. u. a. allgemein auch für den bayerisch-sächsischen Güterverkehr ab 1. Februar d. J. eingeführte Ausnahmetarifirung für „Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte" zu den Bestimmungen und Frachtsätzen des Rohstofftarifs gilt vom 15. April d. J. ab im bayerisch-sächsischen Güterverkehre (Tarifheft 1 und 2) nur noch im Verkehr mit den Stationen Aschaffenburg, Eger, Franzensbad und Gemünden.

Dresden, am 28. Februar 1901. (529)
Königl. Generaldirektion der sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tariftheil II, Heft 4.
Ermässigte Frachtsätze für getrocknete Pflaumen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1901 werden die im 2. Anhang des ab 1. Oktober 1899 gültigen Tarifes Theil II, Heft 4 enthaltenen ermässigten Frachtsätze für getrocknete Pflaumen (Zwetschken) wieder in Kraft gesetzt und bleiben dieselben — bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief — bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1901 mit der Maassgabe in Wirksamkeit, dass das zu obigem Anhange gehörende Berichtigungsblatt — laut dessen die ermässigten Frachtsätze um 0,06 *M.* pro 100 kg zu erhöhen sind — ausser Acht zu lassen ist.

Wien, am 27. Februar 1901. (530)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse.

Am 1. April l. J. wird in der auf der Linie Marburg-Franzensfeste zwischen der Personenhaltestelle Leonstein und der Station Velden am Wörthersee gelegenen Personenhaltestelle „Töschling" der Personenexpeditionsdienst aktivirt.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Wien, am 24. Februar 1901. (531)

5. Verdingungen.

Die Arbeiten und Lieferungen über die Ausführung der Zimmer- und Dachdeckerarbeiten zur Herstellung des Daches auf der neuen Personenwagen-Reparaturwerkstätte und Lackirerei auf dem Haupt-Güterbahnhof hier sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 2 *M.* — durch Postanweisung — bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, Dienstag, den 12. März d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a. M., 24. Februar 1901. (532J)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Lieferung von 350 000 kg Portland-Cement für das Rechnungsjahr 1901 soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Portland-Cement" versehen bis zum Sonnabend, den 16. März d. J., Vorm. 11½ Uhr, postfrei uns einzusenden. Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen sind von unserem Rechnungsbüreau hier, Luisenstrasse 10 (Zimmer 69) gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar zu beziehen.

Posen, den 26. Februar 1901. (533)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 13 650 m Segeltuch zu Wagenplänen in 6 Loosen, 600 m Balgenstoff für D-Zugwagen in einem Loose, 16 730 m Segeltuch zu Wagendächern in 6 Loosen, 12 250 m Leinwand für Fenstervorhänge in 5 Loosen, 9 830 m Hanfschläuchen in 4 Loosen, 7 500 m weisser Leinwand zu Bettwäsche, 9 150 m Behäutleinwand, 7 200 m grauer Polsterleinwand, 5 960 m Nessel in je einem Loose, 3 860 m farbiger Polsterleinwand (Drell) in 2 Loosen, 3 290 m grauem Drillich, 300 qm Lincrusta-Wandbekleidung in je einem Loose, 12 955 m Wachs- und Ledertuch in 6 Loosen, 680 m Linoleumtapete und 2 360 qm Linoleum zu Fussböden in je einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. und von 67 Stück fertigen Wagendecken in einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 22. März 1901, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau** in **Berlin W.** 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 1,00 *M.* **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 26. April 1901.

Berlin, den 25. Februar 1901. (534)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung und Lieferung von 560 m gusseisernen Rohren nebst Absperrschiebern und Hydranten für eine Wasserleitungsanlage auf dem Bahnhof Breslau O/S. soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin, am 12. März d. J., Vormittags 11 Uhr, der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden, wo auch die Verdingungsunterlagen zur Einsicht ausliegen. Letztere können von der Bauabtheilung gegen postfreie Einsendung von 1,00 *M.* in baar bezogen werden. (535)
Kgl. Eisenbahnbauabtheilung, Breslau, Brüderstrasse 32.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für den Umbau von 3 km Gleis, bestehend aus Stahlschienen, Kleineisenzeug und Holzschwellen sowie von Weichen, soll vergeben werden.

Angebote sind mit bezüglichen Aufschriften versehen, bis zum 12. März 1901, Vormittags 10 Uhr, einzureichen.

Bedingungen können im diesseitigen Zahlmeister-Geschäftszimmer eingesehen bezw. von dort bezogen werden. (536)
Militär-Eisenbahn.

Die Ausführung der Wegebefestigungsarbeiten an der Ueberführung der Strasse von Friedrichsfelde nach Cöpenick bei Sadowa in Km. 9,4 + 40 der schlesischen Bahn soll öffentlich vergeben werden. Angebote sind bis Donnerstag, den 21. März, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Wegebefestigungsarbeiten für die Ueberführung bei Sadowa" versehen, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen. Die Verdingungsunterlagen können von daher gegen kostenfreie Einsendung von 1 *M.* in baar, nicht in Marken, bezogen werden.

Berlin O, den 26. Februar 1901. (537)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung 1.
Fruchtstrasse 14/15.

6. Verkauf von Altmaterialien.

K. württembergische Staatseisenbahn.

Verkauf von alten Oberbau- etc. Materialien.

Auf dem Bahnhof Heilbronn lagernde:
- ca. 158 t alte Eisenschienen Profil B (Niederprofil),
- „ 1 410 „ alte Eisenschienen Profil C,
- „ 570 „ alte Stahlschienen und Stahlabfälle, ungetrennt,
- „ 30 „ alte Eisenlaschen,
- „ 300 „ altes Schmiedeisen, ungetrennt,
- „ 33 „ alte Schwellen aus Schweisseisen (600 Stück),
- „ 30 „ altes Gusseisen,
- „ 39 „ verbranntes Eisen,
- „ 3,5 „ altes Eisenblech,
- „ 0,5 „ alter Eisendraht,

ferner
3 alte, noch verwendbare Gleiswaagen

werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Oberbaumaterialien" spätestens bis 19. März d. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt. (538RM)

Heilbronn, den 26. Februar 1901.
K. Oberbau-Materialverwaltung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 19. | 6. März 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 7 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Frachtzuschläge im internationalen Güterverkehre.

Von **G. Muschweck**, Generaldirektionssekretär in **München**.

Wie die Vereinszeitung jüngst mittheilte, haben nunmehr sämmtliche Vertragsstaaten das Pariser Zusatzübereinkommen zum Internationalen Uebereinkommen angenommen. Vielleicht haben sich die Regierungen auch noch der letzten Arbeit unterzogen und die Ratifikationsurkunden ausgetauscht. Wenn nicht, so steht doch der Austausch in kurzer Frist in Aussicht. Da das Pariser Uebereinkommen drei Monate nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft tritt, erscheint es an der Zeit, sich von dessen Inhalt Kenntniss zu schaffen.

So bedächtig die Baumeister des Vertragswerkes an die Auswechselung einzelner Bausteine und an dessen weiteren Ausbau gegangen sind, so verrathen doch die wenigen Aenderungen und Ergänzungen die sachkundige Meisterhand, und es besteht alle Aussicht, dass sich der Bau immer mehr zu einem standard work vervollkommnen wird.

Eine Partie hat eine besonders durchgreifende und nach unserem Dafürhalten wohlgelungene Aenderung erfahren: es ist dies die Materie der Frachtzuschläge.

Diese Bestimmungen haben folgenden Wortlaut:

Art. 7 Abs. 4 Int. Ueb.:

„Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung oder bei zu niedriger Angabe des Gewichts sowie bei Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens ist — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschiedes und dem Ersatze des entstandenen Schadens sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen nach Maassgabe der Ausführungsbestimmungen zu zahlen."

Art. 7 Abs. 5 Int. Ueb.:

„Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

a) bei unrichtiger Gewichtsangabe von Gütern, zu deren Verwiegung die Eisenbahn nach den für die Versandstation geltenden Bestimmungen verpflichtet ist;

b) bei unrichtiger Gewichtsangabe oder bei Ueberlastung, wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung durch die Eisenbahn verlangt hat;

c) bei einer während des Transports infolge von Witterungseinflüssen eingetretenen Ueberlastung, wenn der Absender nachweist, dass er bei der Beladung des Wagens die für die Versandstation geltenden Bestimmungen eingehalten hat."

Ausführungsbestimmungen § 3 Abs. 1:

„Wenn die im § 1 Ziff. 4 und in der Anlage 1 aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in der Anlage 1 gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe ausser Acht gelassen werden, beträgt der Frachtzuschlag 15 Fr. für jedes Bruttokilogramm des ganzen Versandstückes."

Abs. 2. „In allen anderen Fällen beträgt der in Art. 7 des Uebereinkommens vorgesehene Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe, sofern diese eine Frachtverkürzung herbeizuführen nicht geeignet ist, 1 Fr. für den Frachtbrief, sonst das doppelte des Unterschiedes der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für den angegebenen und der für den ermittelten Inhalt, mindestens aber 1 Fr."

Abs. 3. „Im Falle zu niedriger Angabe des Gewichts beträgt der Frachtzuschlag das doppelte des Unterschiedes

zwischen der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das angegebene und der für das ermittelte Gewicht.“

Abs. 4. „Im Falle der Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das sechsfache der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das die zulässige Belastung übersteigende Gewicht. Wenn gleichzeitig eine zu niedrige Gewichtsangabe und eine Ueberlastung vorliegt, so wird sowohl der Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe, als auch der Frachtzuschlag für Ueberlastung erhoben.“

Abs. 5. „Der Frachtzuschlag für Ueberlastung (Abs. 4) wird erhoben:

a) bei Verwendung von Wagen, die nur eine, die zulässige Belastung kennzeichnende Anschrift tragen: wenn das angeschriebene ‚Ladegewicht‘ oder die angeschriebene ‚Tragfähigkeit‘ bei der Beladung um mehr als 5 % überschritten ist;

b) bei Verwendung von Wagen, welche zwei Anschriften tragen, und zwar ‚Ladegewicht (Normalbelastung) und Tragfähigkeit (Maximalbelastung)‘: wenn die Belastung diese Tragfähigkeit überhaupt übersteigt.“

Hiernach kommen im Güterverkehre sechs Arten von Frachtzuschlägen zur Erhebung:

I. wegen Ausserachtlassung der in der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen (Anlage B zur Verkehrsordnung) gegebenen Sicherheitsvorschriften;

II. wegen unrichtiger oder ungenauer Inhaltsangabe der im § 1 Ziffer 4 der Ausführungsbestimmungen und in der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen (im § 50 A Ziffer 4 der Verkehrsordnung und in der Anlage B hierzu) aufgeführten Gegenstände;

III. wegen unrichtiger Inhaltsangabe bedingungslose zugelassener Gegenstände mit Frachtverkürzung;

IV. wegen unrichtiger Inhaltsangabe bedingungslose aufgegebener Gegenstände ohne Frachtverkürzung;

V. wegen zu niedriger Gewichtsangabe;

VI. wegen Wagenüberlastung.

Was die beiden ersten Fälle anlangt, so ist so ziemlich alles beim alten geblieben, nur einige formelle Aenderungen sind zu verzeichnen.

Schon im Jahre 1878 hat der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in das Vereinsbetriebsreglement eine Bestimmung aufgenommen,[1]) wonach bei Aufgabe der vom Transporte ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände oder bei Ausserachtlassung der Sicherheitsvorschriften für jedes Kilogramm des Bruttogewichtes solcher Versandstücke eine Konventionalstrafe von 12 ℳ. zu zahlen sei. Aus dem Umstande nun, dass die Gesetzgeber bei der Uebernahme dieser Bestimmung in das Internationale Uebereinkommen den Zusatz „solcher Versandstücke“ wegliessen, glaubten mehrere Ausleger[2]) die Annahme schöpfen zu dürfen, dass bei Verpackung zulässiger und unzulässiger Gegenstände in ein Frachtstück der Frachtzuschlag nicht nach dem Gesammtgewicht des Gutes, sondern nur nach dem Gewichte des verbotswidrig aufgegebenen Theiles der Sendung zu berechnen sei. Doch hat schon der Ausdruck „Bruttokilogramm“ in der alten Fassung des § 3 der Ausführungsbestimmungen kaum einen Zweifel gelassen, dass der Frachtzuschlag für das g a n z e Versandstück berechnet werden soll.[3]) Thatsächlich haben die Gerichte von jeher den strengeren Standpunkt vertreten.[4]) Um jedoch jeden Zweifel über die Art der Berechnung des Frachtzuschlages fern zu halten, hat die Revisionskonferenz dem Ausdrucke Bruttokilogramm noch die Worte „des ganzen Versandstückes“ beigefügt.

Wenn sich also in einem Frachtstücke unzulässige und zulässige Gegenstände verpackt befinden, so wird der Frachtzuschlag nicht nur von dem Gewichte der vom Transporte ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Gegenstände, sondern auch von dem Gewichte der mitverpackten, keiner Verkehrsbeschränkung unterliegenden Gegenstände und von dem Gewichte der Emballage (Tara), also von dem Gesammtgewichte (Bruttogewichte) des Versandstückes erhoben. Beispiel: In einem 100 kg schweren Kollo befinden sich 2 kg unzulässige Gegenstände. Frachtzuschlag nicht 30 Fr., sondern 1 500 Fr. Die Bestimmung mag zwar manchen etwas drakonisch erscheinen. Wenn man jedoch berücksichtigt, dass dergleichen Gegenstände durch Zusammenpacken mit anderen Waaren die Betriebssicherheit, das Leben der Beamten, das Eigenthum der Bahn in hohem Grade gefährden können, dass die Zuwiderhandlungen meistens wissentlich geschehen und in der Regel erst entdeckt werden, wenn ein Unglück geschehen ist, dass aber dann eine Ausscheidung des Gewichtes der unzulässigen und zulässigen Waaren nicht mehr möglich ist,[5]) so erscheint die Strenge des Gesetzgebers vollkommen begründet.

Wenn die Vorschriften über den Ausschluss gewisser Gegenstände von der Beförderung und über die bedingungsweise Zulassung von Gegenständen zur Beförderung dem Wechsel der Anschauungen, dem Fortschritte der Wissenschaft und den Bedürfnissen des Verkehres gerecht werden wollen, müssen sie naturgemäss von Zeit zu Zeit Aenderungen erleiden. Es kann die Nothwendigkeit eintreten, Gegenstände, die früher von der Beförderung ausgeschlossen waren, nachträglich unter gewissen Bedingungen zuzulassen, die Bedingungen, unter denen gewisse Gegenstände zur Beförderung zugelassen waren, zu ändern, Gegenstände aus dem Kreise der bedingungsweise zugelassenen Güter auszuscheiden und neue einzureihen. Im internationalen Verkehre hat sich bald nach der Einführung des Berner Uebereinkommens das Bedürfniss nach einer Revision der bezüglichen Vorschriften gezeigt. Die sämmtlichen Vertragsstaaten haben deshalb laut Vollziehungsprotokoll (Bern, den 16. Juli 1895) eine Zusatzvereinbarung abgeschlossen, durch welche der § 1 der Ausführungsbestimmungen und die Anlage 1 zu den Ausführungsbestimmungen ergänzt und geändert werden. Diese Zusatzvereinbarung ist am 1. Januar 1896 für den Verkehr zwischen Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Russland und der Schweiz und am 23. November 1896 für den gesammten internationalen Verkehr in Kraft getreten.

Die Anlage 1 hat jetzt nicht mehr 35, sondern 53 Abschnitte. Da sie voraussichtlich auch in der Folge mannigfache Aenderungen und Ergänzungen erleidet, hat man im § 3 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen von einer Aufzählung der Abschnitte (I—LIII) Abstand genommen. Die Abänderung des Wortes „Absatz“ in „Ziffer“ ist eine redaktionelle Verbesserung. Unter Absatz versteht man in der Regel eine neue Folge von Gedanken, die von der vorhergehenden Reihe durch eine neue Zeile abgegrenzt wird. § 1 der Ausführungsbestimmungen enthält drei solche Absätze, von denen der erste vier Gattungen von Sendungen aufzählt. Auf die letzte (unter Nr. 4 aufgeführte) Waarengattung bezieht sich die Bestimmung im § 3 der Ausführungsbestimmungen. Den Ausdruck „Taxzuschlag“ hat man durch das Wort „Frachtzuschlag“ ersetzt, um den Einklang der Ausführungsbestimmungen mit dem Art. 7 Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens herzustellen. Der Frachtzuschlag von 15 Fr. für jedes Bruttokilogramm wird auch für solche Gegenstände erhoben, bezüglich deren auf Grund des § 1 Abs. 3 der Ausführungsbestimmungen für den Verkehr zweier oder

---

[1]) „Vereinszeitung“ („V.-Z.“) S. 818. 1878.

[2]) Rosenthal, Internationales Uebereinkommen S. 78; Eger, Internationales Uebereinkommen S. 138.

[3]) Gerstner, Internationales Uebereinkommen S. 144.

[4]) Oesterreichischer Oberster Gerichtshof (Oe. O. G.) 13. XII. 1879, Z. 10 146; Röll, eisenbahnrechtliche Entscheidungen Nr. 281; Buschman, Eisenbahnbetriebsreglement S. 112. „V.-Z.“ Nr. 1 S. 10. 1880. — Oe. O. G. 10. IV. 1885. „V.-Z.“ 1885 S. 105; Eger, eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. IV, S. 95 Nr. 43.

[5]) Gerstner, Internationales Uebereinkommen S. 145; „V.-Z.“ 768. 1895.

mehrerer Vertragsstaaten leichtere Bedingungen vereinbart sind.[6])

Wenn Güter zu den bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Gegenständen gehören, so hat der Absender auch dann den Frachtzuschlag zu zahlen, wenn er das Gut ungenau oder unvollständig bezeichnet hat (z. B. Oel statt Terpentinöl).[7]) Güter, welche nur bedingungsweise zum Transporte zugelassen sind (z. B. schwedische Zündhölzer), bedürfen auch dann der vorgeschriebenen Inhaltsangabe im Frachtbriefe, wenn sie als Sammelgut versendet werden. Beim Mangel der Angabe ist der Frachtzuschlag verwirkt.[8])

Eine gründliche Aenderung und — man kann wohl auch sagen — Verbesserung haben die Bestimmungen über unrichtige Inhaltsangabe der unbeschränkt zugelassenen Güter (Fall III und IV) erfahren. Bisher hat die Eisenbahn im internationalen Verkehre, wenn der Absender den Inhalt einer Sendung unrichtig angegeben hatte, das doppelte der ganzen vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht als Frachtzuschlag erheben können,[9]) auch wenn die unrichtige Inhaltsangabe keine Frachtverbilligung zur Folge gehabt hat. Angenommen also, die Waare, welche im Frachtbriefe angegeben und die Waare, welche thatsächlich befördert worden ist, hätten die gleiche Fracht, nämlich 600 ℳ. zu zahlen gehabt, so konnte die Eisenbahn nach dem Buchstaben des Gesetzes 1 200 ℳ. Frachtzuschlag verlangen. Diese harte und durch nichts begründete Bestimmung ist wesentlich gemildert worden. Nach der neuen Bestimmung beträgt der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe, die keine Frachtverkürzung herbeiführt, nunmehr nur 1 Fr. für den Frachtbrief.

Wird durch die unrichtige Inhaltsangabe eine Frachtverkürzung herbeigeführt, so ist nicht mehr das doppelte der Fracht für den ermittelten Inhalt der Sendung, sondern nur mehr das doppelte des Unterschiedes der Fracht für den angegebenen und für den ermittelten Inhalt der Sendung als Frachtzuschlag zu erheben. Würde also die Fracht für die ganze Sendung nach dem angegebenen Inhalte 67 Fr. und nach dem ermittelten Inhalte 87 Fr. betragen, so ist nicht mehr ein Frachtzuschlag von ($2 \times 87 =$) 174 Fr., sondern von ($2 \times [87-67] =$) 40 Fr. fällig. In dem Falle, in welchem der Frachtzuschlag weniger als 1 Fr. (z. B. [$3{,}70 - 3{,}40$] $\times 2 = 60$ Cts.) betragen würde, ist er auf 1 Fr. aufzurunden. Der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe wird auch bei unverpackten Gütern,[10]) gleichviel ob sie als Stückgüter oder als Wagenladung aufgegeben werden, erhoben. Auch bei unverpackten Stückgütern und unverpackten, bahnseitig verladenen Wagenladungen — bei parteiseitig verladenen Wagenladungen ist eine Prüfung an und für sich erschwert, wenn nicht ganz ausgeschlossen — ist der Annahmebeamte nicht immer in der Lage, die unrichtige Bezeichnung sofort festzustellen, die Richtigstellung herbeizuführen und die Eisenbahn vor Schaden zu bewahren (z. B. Eisen zum Schiffsbau nach der Angabe, jedoch zu anderen Zwecken verwendet). Der Absender ist verpflichtet, den Inhalt der Güter im Frachtbrief so zu benennen, dass sie richtig tarifirt werden können. Die Verschweigung einer besonderen Eigenschaft eines Gutes, die die Anwendung eines höheren Frachtsatzes bedingen würde, verpflichtet zur Zahlung des Frachtzuschlages.[11])

[6]) Reichseisenbahnamt in Berlin: „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" (I. Z.) Nr. 7 S. 246. 1894.

[7]) Landgericht Metz, Kammer für Handelssachen 3. VII. 1875; Dr. Puchelt und Meurer, „Juristische Zeitschrift für Elsass-Lothringen" Band I, S. 40 ff.; „V.-Z." Nr. 15 S. 130. 1876.

[8]) Deutsches Reichsgericht I. Civils. 29. I. 1887; Bolze, Praxis des Reichsgerichts Band IV, S. 179 Nr. 590; Eger, eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. V, Nr. 266 S. 400; „V.-Z." Nr. 79 S. 744. 1888.

[9]) Centralamt in Bern 26. IV. 1894; „Intern. Zeitschr." II. 1894, Nr. 5 S. 187.

[10]) Anderer Meinung Centralamt 24. X. 1894; „Int. Zeitschr." Nr. 11 S. 374 und Nr. 12 S. 426. 1894.

[11]) Oe. O. G. 25. V. 1898, Z. 6182; „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt" Nr. 121 S. 2298, 1898; „Intern. Zeitschr." VII, 1899, Nr. 6 S. 395; „V.-Z." Nr. 88 S. 1366, 1898; Eger, e. E. Bd. XV, H. 3, Nr. 161 S. 234.

Bei Waaren von gleicher Art, für die in der Güterklassifikation je nach deren Verwendung verschiedene Klassen vorgesehen sind, hat die Partei Frachtzuschlag zu zahlen, wenn sie die Waare für andere Zwecke verwendet, als sie im Frachtbriefe angegeben hat (z. B. Salpeter zur Fabrikation von Sprengstoffen statt zum Düngen).[12])

Was den Fall IV anlangt, so war in § 3 des Entwurfes von Ausführungsbestimmungen zum Vertrage über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr, aufgestellt von den deutschen Kommissarien, für den Fall, dass bei Wagenladungsgütern das Gewicht um mehr als 3 % zu niedrig angegeben wurde, eine Geldbusse in der Höhe des Zehnfachen der Frachtdifferenz vorgesehen. Diese Bestimmung ist zwar von der ersten internationalen Konferenz glatt angenommen, von der zweiten Konferenz aber in der Erwägung gestrichen worden, dass sie für die Länder, in welchen die Abwägung aller Güter vorgeschrieben ist, überflüssig und bei Gütern, wie Holz, Kalk, Steinkohlen, wo die Möglichkeit einer genauen Gewichtsangabe als ausgeschlossen gelten müsse, ungerecht wäre.[13]) So ist es gekommen, dass das Internationale Uebereinkommen für zu niedrige Gewichtsangabe keinen Frachtzuschlag vorsah.[14]) Damit war aber dem unlauteren Wettbewerbe Thür und Thor geöffnet. Sofern sich der Absender nur hütete, den Wagen zu überlasten, konnte er ungestraft eine grössere Gewichtsmenge zur Beförderung bringen, als er im Frachtbriefe angegeben hatte. Kam die Eisenbahn hinter seine Schliche, so konnte er höchstens zur Nachzahlung der Frachtdifferenz verhalten werden. Diesem ganz ungesunden und für die Dauer unhaltbaren Zustande schoben die Vertragsstaaten einen Riegel vor, indem sie nach dem Vorgange der deutschen Bundesstaaten eine Bestimmung aufnahmen, wonach auch zu niedrige Gewichtsangabe gestraft werden sollte.

Ein Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe wird nur dann nicht erhoben,

a) wenn die Eisenbahn zu der Verwiegung der Sendung nach den für die Versandstation geltenden Bestimmungen verpflichtet ist.[15]) Die Eisenbahn hat ohne Antrag zu verwiegen alle Stückgüter: in Belgien (Art. 7 des Uebereinkommens), Dänemark (§ 23 des Reglements), Deutschland (§ 53 der Verkehrsordnung), Luxemburg (§ 45 des Reglements), den Niederlanden (§ 45 des Reglements), Oesterreich-Ungarn (Art. 7 des Reglements), Rumänien (§ 7 des Reglements), Russland (§ 7 des Reglements), Schweiz (Art. 4 des Uebereinkommens), ferner alle Güter, deren Einladung durch die Bahn zu besorgen ist, in Italien („Int. Zeitschr." 1893, S. 179 und 1894, S. 214); schliesslich alle Güter in Frankreich („Int. Zeitschr." 1894 S. 214).

b) wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung durch die Eisenbahn verlangt hat. Einem Antrage auf bahnseitige Gewichtsfeststellung wird es in allen Fällen, wo die Fracht tarifmässig nach dem Gewichte berechnet wird, nicht nur in Deutschland[16]), sondern auch in den übrigen Staaten gleichzuachten sein, wenn der Absender im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben hat. Der Antrag des Empfängers auf Verwiegung befreit nicht von der Zahlung des Frachtzuschlages.[17])

c) wenn der Absender nachzuweisen vermag, dass das Mehrgewicht auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist.

Bei den der Verkehrsordnung unterworfenen Sendungen wird ein Frachtzuschlag auch dann nicht erhoben, wenn die bahn-

[12]) Ungarische Kurie (oberster Gerichtshof) 16. V. 1899; „Eisenbahntarif- und Verkehrsanzeiger" 1899 Nr. 12 S. 167; „Int. Zeitschr." VII, 1899, Nr. 10 S. 648; Eger, e. E. Bd. XVI, H. 2, Nr. 140 S. 157.

[13]) Protokoll II der internationalen Konferenz S. 82.

[14]) Centralamt 24. X. 1894; „Intern. Zeitschr." Nr. 11 S. 874 und Nr. 12 S. 426. 1894.

[15]) Centralamt 24. X. 1894; Intern. Zeitschr. Nr. 11, S. 374 1894 und Nr. 12, S. 426. 1894.

[16]) Verkehrsordnung (V.-O.) § 53 Abs. 3.

[17]) Siehe auch die Kundmachung des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes Nr. 12 § 2.

amtliche Nachwiegung von Wagenladungen auf der Gleiswaage gegen das im Frachtbriefe angegebene Gewicht keine grössere Abweichung als 2 % des im Frachtbriefe angegebenen Gewichtes ergibt.[18])

Es bleibt nun noch der Fall VI zur Erörterung übrig. Zur Zeit, als die deutschen Kommissare ihren „Entwurf eines Vertrages über den internationalen Eisenbahnverkehr aufstellten (1877/78), und auch noch zur Zeit, als das Internationale Uebereinkommen fertig gestellt wurde (1886), ist an den Wagen immer nur ein Belastungsgewicht angeschrieben gewesen. Man hat darunter das Gewicht verstanden, das auf alle Fälle auf einen Wagen geladen und zur Noth noch um ein geringes (höchstens 5 %) überschritten werden darf. Auch heute tragen noch viele Wagen nur eine Aufschrift. Einzelne Bahnen haben den Ausdruck „Ladegewicht", andere wieder den Ausdruck „Tragfähigkeit" gewählt. Diese einfach beschriebenen Wagen erscheinen überlastet, wenn das angeschriebene Gewicht, gleichviel ob die Aufschrift „Ladegewicht" oder „Tragfähigkeit" lautet, um mehr als 5 % überschritten ist. In neuerer Zeit sind aber verschiedene deutsche, österreichisch-ungarische und schweizerische Wagen mit zwei Aufschriften versehen worden.[19]) Bei diesen doppelt angeschriebenen Wagen versteht man unter „Ladegewicht" das, was man bei den einfach beschriebenen Wagen unter „Ladegewicht" oder „Tragfähigkeit" begreift, nämlich das Gewicht, das unter allen Umständen auf den Wagen geladen werden darf (Normalbelastung, charge normale). Unter dem Ausdrucke „Tragfähigkeit" versteht man hingegen die grösste zulässige Belastung (Höchstbelastung, limite de charge). Wenn man das Ladegewicht um 5 % erhöht, erhält man die Tragfähigkeit. Diese doppelt beschriebenen Wagen sind überlastet, wenn das angeschriebene Ladegewicht um mehr als 5 % und die Tragfähigkeit überhaupt überschritten ist.

Während aber nach der Verkehrsordnung der Frachtzuschlag nur für das die Höchstbelastung übersteigende Gewicht erhoben wird, kommt der Frachtzuschlag nach dem Internationalen Uebereinkommen für das die Normalbelastung übersteigende Gewicht zur Erhebung. Dieses ist schon bisher in der Praxis der Berechnung des Frachtzuschlages zu Grunde gelegt worden. Dagegen hat das Pariser Zusatzübereinkommen insofern eine Milderung eintreten lassen, als nicht mehr das Zehnfache der Frachtdifferenz, sondern das Sechsfache der Fracht für das die Normalbelastung übersteigende Gewicht als Frachtzuschlag erhoben wird.

Die Angabe des Gewichtes im Frachtbriefe ist ohne Einfluss auf die Berechnung des Frachtzuschlages. Es wäre also unzulässig, das Sechsfache der Frachtdifferenz zwischen dem von der Bahn ermittelten wirklichen und dem vom Absender angegebenen Gewichte zu erheben.[20]) Auch darf nicht das Sechsfache des Unterschiedes zwischen der Fracht für das ermittelte Gewicht und die Normalbelastung (internationale Sendungen) bezw. Höchstbelastung (deutsche Sendungen) als Frachtzuschlag erhoben werden, sondern das Sechsfache der Fracht für das die Normal- bezw. Höchstbelastung übersteigende Gewicht.

[18]) V.-O. § 53 deutsch. Zusatzb. II, Abs. 2.

[19]) „V.-Z." S. 613, 1889; österr.-ung. Betriebsregl. § 53, Abs. 6; schweiz. Post- und Eisenbahndepartement, Eisenbahnabtheilung 25. I. 1894; Centralamt 1. II. 1894; „Int. Zeitschr." S. 49, 1893 und S. 52, 1894.

[20]) A. M. Centralamt 26. I. 1894; „Int. Zeitschr." II. 1894, Nr. 2, S. 53; Eger, e. E. Bd. X Nr. 201, S. 260.

Ein Frachtzuschlag für Ueberlastung wird nicht erhoben:

a) wenn die Sendung von der Bahn verladen worden ist. Nach den allgemeinen Tarifvorschriften der einschlägigen Ordnungen geschieht in Belgien (§§ 32 und 33), Deutschland (§§ 42 und 43), Dänemark (§§ 41 und 42), Luxemburg (§§ 42 und 43) und den Niederlanden (§§ 39 und 40) das Aufladen derjenigen Güter, welche als Stückgut (Eil- oder Frachtgut) aufgegeben werden, auf die Eisenbahnen auf Kosten der Eisenbahn und durch sie. Bei Gegenständen, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen oder welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, kann die Eisenbahn das Aufladen durch den Absender verlangen. Alle sonstigen Güter sind seitens der Absender aufzuladen, sofern nicht die Eisenbahn diese Leistungen gegen die im Nebengebührentarife bestimmten Güter selbst übernimmt. In Frankreich (Art. 17), Italien (§ 8) und Russland (§ 36) wird das Aufladen der Güter im allgemeinen von den Bahnen selbst besorgt. In Oesterreich-Ungarn (§ 31) haben die Absender das Aufladen der Wagenladungsgüter der Spezialtarife II und III auf eigene Kosten zu bewirken. Das Aufladen aller sonstigen Güter obliegt, wenn nicht anders vereinbart ist, der Bahn. In der Schweiz (§§ 43 und 45) besorgt die Bahn das Aufladen der Frachtstückgüter, der Eilgüter (Stückgut und Wagenladung) und der Frachtgüter, welche nach den allgemeinen Wagenladungsklassen A oder B oder nach dem Ausnahmetarife 4 zur Beförderung gelangen;

b) wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung verlangt oder kein Gewicht eingesetzt hat;

c) wenn die Ueberlastung durch Witterungseinflüsse entstanden ist und der Absender nachweist, dass er bei der Beladung des Wagens die bei der Versandstation geltenden Bestimmungen eingehalten hat. Bei Sendungen, die in Deutschland zur Aufgabe gelangt sind, ist nachzuweisen, dass das an dem Wagen vermerkte Ladegewicht nicht überschritten worden ist.[21])

In das Internationale Uebereinkommen ist auch die Bestimmung übernommen worden, dass die Eisenbahn sowohl für zu niedrige Gewichtsangabe, als auch für Ueberlastung Frachtzuschläge erheben könne, wenn beide Zuwiderhandlungen zusammentreffen. Es kann also die Bahn in derartigen kombinirten Fällen, wie im deutschen Verkehre für ein und dasselbe Gewicht das Achtfache der Fracht als Frachtzuschlag erheben.

Der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe und für Wagenüberlastung findet auch auf Thiersendungen, bei welcher die Fracht nach der Stückzahl, der Gattung, der Bestimmung, dem Alter der Thiere oder nach der Ladefläche des Wagens berechnet wird, sinngemässe Anwendung.

Hat z. B. der Absender in einem Wagen mit einem Ladegewichte von 10 t und einer Tragfähigkeit von 10,5 t Thiere im Gewichte von 12,1 t verladen und nach der Ladefläche 200 ℳ gezahlt, so ist der Berechnung des Frachtzuschlages im internationalen Verkehre die Fracht von $\frac{200\ ℳ \times (12{,}1-10)\ t}{10{,}5\ t} = 40$ ℳ und im deutschen Verkehre die Fracht von $\frac{200\ ℳ \times (12{,}1-10{,}5)\ t}{10{,}5\ t} = 30{,}48 = 30{,}50$ ℳ zu Grunde zu legen.

[21]) V.-O. § 53, Abs. 13 lit. b.

(Schluss folgt.)

Eisenbahnbauten in China.

Der Verkehr Europas mit China, ja der Verkehr der ganzen nichtchinesischen Welt überhaupt mit dem sich streng abschliessenden himmlischen Reich ist bis in die neueste Zeit auf den Seeweg beschränkt geblieben. Die alleinige Ausnahme machte der sibirische Karawanenhandel, insbesondere der grosse Theehandel, dem 1689 im Frieden von Nertschinsk der Grenzposten Kiachta eröffnet wurde. Sonst vollzog sich der Verkehr mit den dem fremden Handel geöffneten Häfen auf das

Küstenland sowie auf die grossen Wasserstrassen des Jangtsekiang und Hsikiang, die allerdings auf den grossen Seeschiffen die Fahrt bis weit ins Innere gestatten.

Gegen Schienenwege sträubte sich das Vorurtheil der Chinesen, nicht nur das des niederen Volkes, auch das der Mandarinen. Eine 1872 erbaute, 22 km lange Linie, die Schanghai über Jangtse mit dem Wosungfluss verband, wurde bald darauf der englischen Gesellschaft, der sie gehörte, abgekauft. Die Schienen wurden entfernt und wanderten nach Formosa, wo man sie zum Bau dortiger Linien verwandte. Aber schon nach fünf Jahren entstand eine zweite, allerdings weit bescheidenere Bahn. Englischer Einfluss hatte es durchgesetzt, dass die reichen Steinkohlenreviere Li-Hung-Schang's bei Tientsin eröffnet wurden, und nun legte man hier Grubenbahnen an, auf denen die in Hunden verladene Kohle durch Menschen zuerst bis zur Halde gefördert, dann aber auch auf Schleppbahngleisen weiter in das Innere des Landes verfrachtet wurde. Als diese Linien sich immer weiter ausbreiteten, wurde auch der Maschinenbetrieb eingeführt, gegen den sich bisher der Aberglauben der Bevölkerung gewandt hatte. Die Linien wurden unter gleichzeitiger Einführung des Personen- und Güterverkehrs verlängert, in südlicher Richtung bis Tientsin, in nördlicher bis zum Vertragshafen Schanhaikwan, ja selbst bis zum Bahnhof Machiapu in kurzer Entfernung von Peking, dessen Südthor durch eine von Siemens & Halske gelegte elektrische Bahn mit der genannten Endstation in Verbindung gesetzt wurde. Dann dehnte sich das Netz von Peking in südöstlicher Richtung nach Paotingfu aus, in dessen Umgebung grosse Kohlenreviere der Aufschliessung harren. Diese 120 km lange Strecke wurde vom Chefingeniör des chinesischen Eisenbahnwesens, dem Engländer Kinder erbaut und zwar für Rechnung der chinesischen Regierung.

Die Linie Peking-Paotingfu ist die erste Strecke der sogen. Lu Hanbahn, die Peking mit Hankau verbinden soll. Diese Bahn wird mitten durch die volkreichsten und fruchtbarsten Provinzen von China gehen und am Jangtsekiang endigen. Die Vorarbeiten für die von einem belgischen Syndikat weiterzuführenden Bauten auf dieser Linie waren ziemlich weit vorgeschritten, als der jetzige Aufstand ausbrach. Zwar ist in den Jangtseprovinzen eine Störung der Arbeiten nicht ernstlich zu befürchten gewesen, da die Vizekönige dort nicht fremdenfeindlich sind, aber in Tschili hat alles aufgegeben werden müssen. Auch die Vorarbeiten für die zur Eröffnung und Verwerthung der Bergwerke in Honan und Schansi nothwendigen Bahnen waren schon ziemlich weit vorgeschritten, als der Aufstand ihrer Weiterführung Halt gebot. Sie wurden von dem sogenannten Pekingsyndikat angestellt, das hauptsächlich mit englischem Gelde arbeitet, aber durch den Italiener Luzzati in China vertreten wird. Inzwischen ist die Bahn von Peking nach Paotingfu längst wiederhergestellt und nach einer Mittheilung des französischen Ministerpräsidenten in der Deputirtenkammer seit Anfang Februar wieder in regelmässigem Betriebe. Nach der Einnahme von Peking machten sich russische, englische und deutsche Abtheilungen sofort daran, die von den Chinesen an vielen Punkten, oft auf grössere Entfernungen hin völlig zerstörte Linie von Tientsin bis Peking für den Verkehr wieder herzustellen. Sie ist bekanntlich längst wieder in Betrieb, ebenso wie die Bahn von Tongku nach Schanhaikwan; die Uebernahme der ganzen Bahnlinie Peking-Tientsin-Tongku-Schanhaikwan durch die englischen Behörden ist am 27. Februar d. J. erfolgt.

Das „Pekingsyndikat" oder, wie der Name eigentlich lautet, die „Société d'études des chemins de fer en Chine" hat die Ausführung des Baues der Peking-Hankaubahn von der chinesischen „Compagnie Impériale" erworben, welche die Konzession von der chinesischen Regierung erhielt. Sie hat in Belgien mit staatlicher Genehmigung für den Bahnbau eine Anleihe von 112½ Millionen Franken aufgenommen, wofür die chinesische Regierung eine Verzinsung von 5% garantirte. Die grösste Schwierigkeit bietet die Ueberbrückung des Hoangho, deren Kosten auf 11 bis 12 Millionen Franken geschätzt werden. Die Trasse dieser an 1000 km langen Bahn zieht sich durch ein von vielen Millionen dicht bevölkertes, an Mineralschätzen reiches und nach landesüblichen Begriffen stark angebautes Gebiet.

Die Konzession zum Bau der Bahn von Hankau nach Kanton wurde einer Gruppe von Amerikanern im April 1898 ertheilt. Diese etwa 1200 km lange Linie wird gleichfalls sehr ergiebige Kohlen- und Eisengegenden durchschneiden, die von einer der Einwohnerzahl der Vereinigten Staaten an Zahl gleichkommenden Bevölkerung bewohnt ist, deren Ackerbau und Gewerbe in hoher Blüthe stehen. Die Amerikaner entsandten sofort nach Erwerbung der Konzession, die übrigens die einzige ist, die sie erlangt haben, ein ganzes Regiment von Ingeniören unter dem ausgezeichneten Eisenbahntechniker Parsons, welche die Vorarbeiten in verhältnissmässig sehr kurzer Zeit vollendeten. Die Kosten für die Strecke Hankau-Kanton wurden auf 20 Millionen Dollars veranschlagt.

Die Provinzen Kiangsi, Hunan und Kwangtung, durch welche die Bahn führen wird, gehören mit ihren 70 Millionen Einwohnern zu den reichsten und fruchtbarsten Gebieten Chinas, deren fleissige Bevölkerung neben Ackerbau, Thee- und Reiskultur auch starken Bergbau auf Kohlen betreibt, die in Dschunken auf den Zuflüssen des Jangtsekiang stromabwärts bis Hankau gehen. Die für Fremde bisher nicht zugänglichen Einwohner von Hunan traten den Abtheilungen, die Parsons zur Vermessung und Absteckung der Eisenbahntrasse entsandt hatte, sehr feindlich entgegen, so dass die Arbeiten nur unter starker Bedeckung von chinesischen Truppen durchgeführt werden konnten. Bisher wurde der Massentransport chinesischer Boden- und Industrieprodukte aus dem mittleren China auf dem uralten Handelswege Hankau-Kanton durch Karawanen befördert, soweit nicht die viel längere Flussfahrt an ihre Stelle trat. Nach Vollendung der Bahn wird sich das sehr wesentlich ändern. Hankau, das etwa in der Mitte zwischen Peking und Kanton liegt, wird durch die Fertigstellung der beiden Bahnen zum bedeutendsten Handelsmittelpunkt im Innern Chinas werden. Neben Geländeschwierigkeiten steht der Ausführung die ausgesprochen fanatische Feindseligkeit der Bevölkerung entgegen. Das gesammte, an den Vorarbeiten für die Bahn beschäftigte Personal hat sich allerdings ohne Verluste an Menschenleben nach Kanton oder Hongkong zurückziehen können, aber an eine Wiederaufnahme der Arbeiten ist vor der Hand nicht zu denken, wiewohl die Vizekönige dieser Provinzen sich anscheinend als fremdenfreundlich zeigen. Das Volk aber gibt seinem Fremdenhasse überall ungezügelten Ausdruck.

Im Bereich der Stromgebiete des Jangtsekiang und seines mächtigen Nebenflusses, des Hsiangkiang, ist der Bahnbau mit bedeutenden Schwierigkeiten verbunden, da diese Flüsse innerhalb ungemein flacher Ufer verlaufen und dabei bis zu 15 m über den Normalstand steigen, daher häufig weite Strecken überschwemmen. Es werden daher grosse Damm- und Brückenbauten nöthig sein. Nachdem der Hsiangkiang überschritten ist, wird die Bahn dessen Lauf bis zum Fuss des Nan Schan oder Südgebirges verfolgen, der Wasserscheide zwischen dem Hsiangkiang und dem Hsikiang, um sich diesem dann bis Kanton anzuschmiegen.

Während diese unter dem Namen „Concession Brice" bekannte Bahn die einzige ist, die von Amerikanern ausgeführt werden wird, haben sich Engländer noch an mehreren Unternehmungen betheiligt. So an einer Bahn, welche die Provinz Sztschwan mit Kanton und Hongkong verbinden soll. Sztschwan ist die grösste und fruchtbarste der westlichen Provinzen des chinesischen Reiches. Man hat sie mit dem Gebiet des oberen Mississippi, der Kornkammer Nordamerikas, verglichen. Durch diese 1000 km lange Linie wird Tschengtou, die Hauptstadt der Provinz, mit Wutschoufu und weiter mit Kanton verbunden werden.

Von den in Schantung projektirten Bahnen: Tsingtau-Tsinanfu und Tsinanfu-Itschoufu, die mit deutschem Kapital und deutschem Material erbaut werden und dazu bestimmt sind, den Verkehr mit dem Hinterland und den Kohlengruben von Poschan herzustellen, war die erste bereits im Bau und gab Tausenden von Chinesen dieser durch eine Missernte schwer heimgesuchten Provinz lohnende Beschäftigung, als die Boxerbewegung, die gerade von Schantung ausging, zum Einstellen aller Arbeiten zwang. Die gefährdeten deutschen Ingeniöre und Beamten konnten indess noch rechtzeitig unversehrt nach Tsingtau zurückgebracht werden. Doch wurde der Bau der Bahn bald wieder energisch fortgesetzt, so dass Ende Juli v. J. die Erdarbeiten auf der 75 km langen Strecke von Tsingtau bis Kiautschou vollendet, die Schienen bis Kilometer 18 gelegt und auch damit begonnen wurde, das Gleis auch von Kiautschou aus in der Richtung nach Tsingtau zu verlegen. Auch über Kiautschou bis zur nächsten grösseren Chinesenstadt Kaumi, also auf weitere 30 km, wurden die Arbeiten unter dem Schutz deutscher Truppen wieder aufgenommen. Die Betriebseröffnung auf der Strecke von Tsingtau bis Kiautschou steht zum Frühjahr d. J. bevor. Wenn diese Bahnen vollendet sind, werden sie für den Fernverkehr, namentlich für den Handel mit dem Norden, erst nach dem Ausbau der Linie Tientsin-Schinkiang, mit der sie bei Tsinanfu verbunden werden sollen, in Betracht kommen.

Behufs Schaffung direkter Anschlüsse an die genannten deutschen Bahnen ist zwischen den deutschen und belgischen Gesellschaften ein Uebereinkommen getroffen worden, durch welches sowohl der Interessenkreis Deutschlands und sein ausschliessliches Recht auf die Ausbeutung der Erz- und Kohlenlager von Schantung gewahrt wird, wie der der Belgier, deren Linien die Verfrachtung eines grossen Theils der Ausbeutung dieser Landschaften zu Gute kommen wird.

Westlich von der grossen Linie Peking-Hankau haben anglo-italienische Kapitalisten Konzessionen für mehrere Hunderte von Bahnkilometern erworben zugleich mit dem Recht auf Ausbeutung der Kohlen- und Eisenerzlager im Bereich des Bahngebiets. Nach den Untersuchungen von Geologen befindet sich hier das umfangreichste und ergiebigste Kohlengebiet der Welt.

Die schon genannte „Compagnie Impériale" erwarb die Konzession für zwei von Schanghai ausgehende Eisenbahnen,

die dann von der Hongkong and Shanghai Bank im Verein mit der Firma Jardina, Matheson & Co. finanzirt wurden. Die eine, welche Schanghai und die Vertragshäfen Höngtschoufu, Ningpo und Wöntschoufu unter einander verbinden soll, wird bis Hongkong und Kanton weitergeführt werden, die andere wird von Schanghai über Sutschou nach Nanking gehen. Der letztgenannten Eisenbahn stellen selbst chinesische Autoritäten eine grosse Zukunft in Aussicht.

Von dem eben genannten Geldinstitut wurde im Verein mit derselben Firma auch die Konzession für eine Linie von Kaulung, einem Vertragshafen gegenüber Hongkong, nach Kanton erworben. Da die Linie aber durch stark gebirgiges Gebiet führt, so musste sie sehr kostspielig werden, weshalb die Ausführung des Baues immer noch verschoben wurde. Die Linie Tientsin-Schinkiang, deren nördlicher Theil in deutschen, deren südlicher in englischen Händen ist, wird die kürzeste Verbindung zwischen Schanghai und Peking darstellen. Da sie dicht bevölkerte und reiche Gebiete durchschneidet, hat diese Parallellinie zur Bahn Peking-Hankau gute Aussichten auf Rentabilität. Die schon wiederholt genannte „Compagnie Impériale" hat neuerdings auch die Konzession für den Bau der Linie Kaiföng-Hsingan erhalten, deren Ausführung ein englisches Syndikat übernommen hat. Die sonstigen französischen, italienischen und japanischen Projekte aufzuzählen, würde ermüden; sie sind aus den ersten Anfängen kaum herausgetreten und gegenwärtig ganz zum Stillstand gekommen.

Alle diese Bahnen haben ihre Ausgangspunkte, einige derselben auch ihre Endpunkte am Meer, an der Ostküste Chinas. Von hier aus suchen die einzelnen Nationen in den riesigen Landkörper einzudringen. Aber auch von Norden, Westen und Süden bereitet sich derselbe Prozess vor.

Als Russland im Bunde mit Deutschland und Frankreich dem siegreichen Japan in den Arm fiel und dann dem volkreichen und doch so schwachen Nachbarn durch Gewährung von 400 Millionen Franken die Mittel zur Abzahlung seiner Kriegsschuld und zur Neuorganisation seines Heeres verschaffte, verfolgte es einen grossen, wohldurchdachten Plan. Nach Gründung einer russisch-chinesischen Bank schloss diese Ende 1896 mit der chinesischen Regierung einen Vertrag ab zur Gründung einer chinesischen Eisenbahngesellschaft, die im Anschluss an die Transbaikal- und Ussuribahn von der Grenze der Provinz Holungkiang bis zur Ostgrenze der Provinz Kirin eine Verbindung mit Wladiwostok herstellen sollte. Zu diesem Zweck wurde die Gesellschaft der chinesischen Ostbahn gegründet mit einem Kapital von 5 Millionen Rubel, wobei die russische Regierung sich verpflichtete, für weitere Geldmittel zu sorgen. Die Gesellschaft erhielt eine Konzession für 80 Jahre, auch das Recht auf Bergwerke und industrielle Unternehmungen im Bereich der Bahn.

Für die Führung der Bahn lagen vornehmlich zwei Richtungen vor. Beide gehen von der Grenzstation Alt-Zuruchaitu am Argun zu dem 120 km entfernten Chailar, wo sich der Weg nach zwei Richtungen spaltet. Die südliche Linie geht über Bedunö und Ninguta zur Grenze der russischen Küstenprovinz, die nördliche über Tsitsikar und Hulan zu demselben Endpunkt. Von diesen beiden Linien führt die erste durch die fruchtbarsten Theile der Mandschurei, auch verkürzt sie den Weg zum gelben Meer sehr bedeutend, den die Ostbahn doch auch nehmen muss, um Port Arthur nebst Talienwan zu erreichen. Allein aus technischen Gründen wurde die zweite über Hulan gewählt, das dadurch eine ungeahnte Bedeutung infolge des auf dem Sungari in Verbindung mit dem Amur und Ussuri entstandenen riesigen Dampfer- und Schlepperverkehrs erlangt hat. Die mandschurische Bahn wird von Hulan über Kirin und Mukden nach Port Arthur gehen. Wegen der vielen grossen Sümpfe auf ihrem Wege wird sie, wie die Ostbahn, grosse Schwierigkeiten zu überwinden haben. Aber man baute wie im Norden so auch im Süden. Hier legte man vor dem Vertragshafen Nuitschwang einen Schienenstrang, um für die mandschurische Bahn, besonders in der Ebene des Flusses Liou-Tung, das nöthige Eisenbahnmaterial zu beschaffen. So wurde es denn möglich, die Strecke Lintschateng-Haitschöng Mitte 1899 fertig zu stellen; im August 1900 dachte man, Mukden zu erreichen und im Oktober den Verkehr mit Talienwan zu eröffnen. Der Aufstand, der die ganze Mandschurei von der sibirischen Grenze bis zum gelben Meer ergriffen hat, gebot auch hier den Arbeiten Halt. Allerdings ist es den russischen Truppen gelungen, den Widerstand überall niederzuwerfen, doch nicht ohne harte Kämpfe. Und da die Tausende von eingeborenen Eisenbahnarbeitern an dem Kampf gegen die Fremden überall in erster Linie betheiligt waren, so trat eine vollständige Stockung ein, ja die vielfachen Zerstörungen der schon vollendeten Anlagen und Gebäude und der eingetretene Mangel an Arbeitermaterial machen ein Hinausschieben des Baues auf unbestimmte Zeit unvermeidlich.

Mit dem Bau der sibirisch-mandschurischen Bahn sind die russischen Pläne keineswegs erschöpft. Es wird beabsichtigt, diese Linie einerseits nach Witschu am Yalufluss an der Grenze von Korea weiterzuführen, wo sie sich einer von einer französischen Gesellschaft in Angriff genommenen Bahn nach Söul anschliessen würde, andererseits einen Anschluss an die Eisenbahnen Nordchinas zu suchen, indem man eine Linie durch das östlichste Thor der grossen Mauer bei Schanhaikwan hindurchführt.

Aber hier wollte schon 1898 ein englisches Syndikat, gestützt auf die Hongkong and Shanghai Banking Corporation, eine Eisenbahn anlegen, die von Schanhaikwan über Nuitschwang nach Hsinmintu, westlich von Mukden, führen sollte. Dem stand aber ein schon vorher zwischen Russland und China geschlossenes Abkommen entgegen, wonach China Eisenbahnen über Schanhaikwan hinaus nur mit eigenen Geldmitteln zu erbauen und diese stets in chinesischen Händen und unter chinesischer Aufsicht zu belassen versprach. Nach langen Verhandlungen zwischen den Kabinetten von London und Petersburg gab Russland den Bau der Strecke Schanhaikwan-Niutschwang durch englisches Kapital zu, erreichte es aber, dass die 240 km lange Linie Niutschwang-Hsinmintu nur durch Chinesen gebaut werden durfte. Auch sollte die erstgenannte Strecke für immer eine unveräusserte chinesische bleiben. Zu gleicher Zeit wurde zwischen Russland und England ein Vertrag abgeschlossen, in dem England für das Gebiet im Norden der grossen Mauer, Russland für das Jangtsebecken die Verpflichtung übernahm, sich jeder direkten oder indirekten Theilnahme an Eisenbahnen zu enthalten. Trotzdem bewarb sich Russland gleich darauf bei der chinesischen Regierung um eine Konzession für eine Eisenbahnlinie, die eine Verbindung seines Eisenbahnnetzes mit Peking herstellen sollte. Als das in England einen Sturm der Entrüstung erregte, erklärte Russland, dass es von einer solchen Konzession keinen Gebrauch machen wolle. Aber da der Weg durch die Mandschurei auf weitem Umweg nach Peking führt, wird wohl einst der Plan einer Linie Kiachta-Urga-Kalgan-Peking zur Wahrheit werden.

Freilich würde diese Bahn durch fast menschenleere Gebiete (einen Theil der Wüste Gobi) ziehen und auch das eigentliche China nur an seinem wirthschaftlich schwächsten Theile berühren. Darum hat der beste Kenner Chinas, Ferdinand von Richthofen, eine Linie vorgeschlagen, die von Hsingan, der Hauptstadt der Provinz Schensi, ausgehen soll. Hsingan ist Jahrhunderte lang Sitz des chinesischen Kaiserthums gewesen und scheint jetzt wieder dazu ausersehen zu sein. Mit dem Osten steht es durch zwei Strassen in Verbindung, von denen die eine über die Festung Tunkwan am Hwangho und Kaitöngfu, die Hauptstadt von Honan, in die grosse chinesische Ebene, die zweite über einen 1 230 m hohen Pass in das Thal des Hankiang und nach Hankau leitet. Nach Westen führt eine alte Heerstrasse über Lantschoufo, dann am westlichen Thore der grossen Mauer nach Sutscheufu in der berühmten Jümönnpassage, durchschneidet darauf den schmalsten Theil der Wüste Gobi und erreicht von Chami aus entweder im Thal des Ili oder des Irtysch Russisch-Centralasien oder Sibirien. Eine Eisenbahn, die dieser grossen Ueberlandlinie folgt, würde nach Richthofen unter allen grossen Schienenwegen der Welt, die Kontinente von Meer zu Meer durchziehen oder zu durchziehen bestimmt sind, die bedeutendste und wichtigste sein.

Von Süden her Eisenbahnen aus den Nachbarländern Birma und Tongking nach China zu führen, ist weit schwieriger. Ueber die von französischer Seite gemachten Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Tongking nach Jünnan sind eingehende Mittheilungen in No. 43, S. 661 des vor. Jahrgangs d. Ztg. gemacht worden. Natürlich ruhen gegenwärtig auch hier alle Arbeiten. Auch scheint die wirthschaftliche Bedeutung der chinesischen Provinz sehr überschätzt zu sein. Man hat es hier nicht mehr wie vor dem Mohammedaneraufstand mit 12, sondern höchstens mit 4 bis 5 Millionen Bewohnern zu thun, auch sind in dem rauhen Gebirgsland weder Edelmetalle, noch Kohle in grösseren Mengen zu erwarten. England ist mit seinem birmanischen Schienennetz der chinesischen Grenze schon recht nahe gerückt, aber von einer Weiterführung der Bahn auf das Gebiet von Jünnan von Momein nach Töngjue über sieben parallele Gebirgsketten und auf chinesischem Gebiet über mächtige, durch hohe Gebirge getrennte Ströme will man jetzt nichts mehr wissen. Die ungeheuren Kosten lassen nur geringen Gewinn erwarten. Höchstens denkt man, Eisenbahnen bis zur Grenze oder bis zu einem Punkte auf chinesischem Boden zu führen, von wo Strassen zu bauen wären, um den in China ausserordentlich billigen Karawanenverkehr zu erleichtern.

Was das für die bisher im Betrieb befindlichen und in Aussicht genommenen Bahnen erforderliche Betriebsmaterial anlangt, so wird für die Linie Schanhaikwan-Niutschwang das rollende Material vorzugsweise aus Amerika und England bezogen; die Maschinen kommen fast ausschliesslich aus Amerika, kleinere Lokomotiven aber auch aus Belgien. Für den Bau von Wagen und die Zusammensetzung von Lokomotiven besteht eine sehr grosse Fabrik in Schanhaikwan, die allen anderen Anforderungen entspricht. Die Schienen wurden meist aus

England, aber auch aus Deutschland und Belgien bezogen. Das Betriebsmaterial, die Schienen, Werkzeuge u. a. der mandschurischen Bahn stammen zum grössten Theil aus Amerika; bis zum Oktober 1898 wurden von dort bezogen 65 Lokomotiven, 180000 Tonnen Stahlschienen, 1900 Tonnen Brückenträger, 15000 Schaufeln, 200000 Pfund Taue, ferner Hacken, Stemmeisen, elektrische Apparate, eine mächtige Eismaschine für zwei Tonnen Eis u. a. Die Lieferungen für die Bahn Peking-Hankau gehen fast ausschliesslich durch belgische Hände, nur von den Schienen liefern die chinesischen Hanyank-Werke einen beträchtlichen Theil. Bei den Schantungbahnen wird sämmtliches Material aus Deutschland bezogen, wo schon für 20 Millionen Mark Bestellungen gemacht worden sind. Bei allen übrigen im Projekt befindlichen Bahnen wird bei Bestellung des Materials immer die Industrie des Landes berücksichtigt, dem das betreffende Syndikat angehört. Auch das Betriebspersonal wird nach diesem Grundsatz angestellt.

Wie schon wiederholt bemerkt, stocken bei den jetzt herrschenden Unruhen alle Unternehmungen. Dass aber nach Fertigstellung der besprochenen Linien eine grosse Umwälzung im Handelsverkehr der einzelnen Provinzen unter einander und mit dem Ausland stattfinden muss, liegt auf der Hand. Wird doch durch die grosse Querbahn Peking-Hankau-Kanton, das Rückgrat des chinesischen Bahnsystems, ein Bindeglied zwischen den drei grossen hydrographischen Becken des Hwangho, Jangtsekiang und Hsikiang geschaffen. Sicher wird auch jede wichtigere Eisenbahnstation sich zu einem internationalen Handelsmittelpunkt ausgestalten, während gegenwärtig der Verkehr mit dem Ausland noch auf die 26 Vertragshäfen beschränkt bleibt. Die in China ansässigen ausländischen Kaufleute — es gab dort im Jahre 1899: 933 solcher Handelsfirmen, darunter 115 deutsche — erwarteten mit Zuversicht den kommenden Aufschwung, ehe der Aufstand denselben vereitelte und hinausschob. Man hatte damals gehofft, dass Europa in drei Jahren eine direkte Bahnverbindung mit China haben werde. Aber wenn auch die Erfüllung dieser Hoffnung aufgeschoben ist, der Tag dürfte nicht mehr allzufern sein, an dem das Dampfross durch die 5000 km lange Mauer schnaubt, welche Jahrhunderte lang räuberischen Nomadenhorden das Eindringen in das Reich der Mitte wehrte und damit eine ununterbrochene Verbindung zwischen den Hauptstädten des russischen und des chinesischen Riesenreichs herstellt. Dr. Emil Jung.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die zweite Lesung des Etats der preussischen Staatseisenbahnverwaltung** ist, wie schon kurz gemeldet, am 27. v. Mts. zu Ende geführt worden. Es kamen nur örtliche Fragen zur Verhandlung. Einen breiten Raum nahm die Spandauer Bahnhofsfrage ein. Minister v. Thielen erklärte als Ziel des unbedingt nöthigen Umbaues die Erweiterung des Bahnhofs, die Beseitigung der Schienenübergänge und die Höherlegung der für den Schiffsverkehr zu niedrigen Eisenbahnbrücken, womöglich Zusammenfassung in eine. Es handle sich um höchst verwickelte technische Fragen, die Interessen der Stadt würden sorgfältig geprüft und gewahrt werden. Auch die Verbindung des Bahnhofs Vohwinkel der dahin zu verlängernden Elberfelder Schwebebahn, die am 1. d. Mts. dem Betriebe übergeben ist, mit dem Staatsbahnhof Vohwinkel und der Umbau des Bahnhofs Mülheim a. Ruhr wurden regierungsseitig zugesagt, wenn auch die Projekte noch nicht reif sind. Dass ein Umbau des Bahnhofs Homburg v. d. Höhe geplant sei, bestätigte der Minister. Doch lasse sich noch nichts näheres darüber sagen, auch nicht über die geplante Verbindung mit Höchst, die zur Zeit noch ein reines Zukunftsbild sei. Ein Abgeordneter berührte die Frage der Einführung von Spiritusglühlicht auf den Bahnhöfen, das so billig sei, dass die Brennstunde einer guten Lampe sich auf nur 1 ₰ stelle. Der Minister gab sein lebhaftes Interesse für die Einführung des Spiritusglühlichts auf den Bahnhöfen zu erkennen, erklärte aber, dass auf den grossen Rangirbahnhöfen die elektrische Beleuchtung an hohen Masten einfacher und zweckmässiger sei. Zum Schluss beantragte bei den Ausgaben aus dem Centralfonds der Abg. Funck (freis. Volksp.), die Staatsregierung zu ersuchen, dem Hause der Abgeordneten regelmässig Mittheilung von den Ergebnissen der Konferenzen über Verbesserungen von Einrichtungen bei den Eisenbahnen zur Erhöhung der Sicherheit des reisenden Publikums zugehen zu lassen. Der Antragsteller bemerkte, dass ihn die Mittheilungen über die Konferenz im Reichs-Eisenbahnamt nicht befriedigt haben. Man könne auf sie das Sprichwort von dem kreissenden Berg anwenden. Am meisten sei er enttäuscht, dass der Minister sich so ablehnend gegen die elektrische Beleuchtung verhalten habe. Nach den Ausführungen des Ministers schienen die Versuche mit der elektrischen Beleuchtung noch in weitem Felde zu sein. Mit der von ihm, dem Redner, empfohlenen Asbestbekleidung habe sich die Kommission garnicht befasst. Es würde zur Beruhigung des Publikums dienen, wenn die Regierung über die Versuche mit Sicherheitsvorkehrungen regelmässig Nachricht gäbe.

Minister v. Thielen antwortete, dass er nur das ihm mitgetheilte Ergebniss der Verhandlungen habe mittheilen können. Ob das Reichs-Eisenbahnamt Veranlassung nehmen werde, demnächst das Protokoll über die gesammten Verhandlungen zu veröffentlichen, wisse er nicht. Er selbst habe in den Verhandlungen der Budgetkommission alle Jahre ziemlich ausführlich Auskunft gegeben über die Verbesserungen, die im Bereich des Betriebes, insbesondere des Signalwesens, über Oberbau und Konstruktion von Lokomotiven und Wagen, im inneren und Abfertigungsdienst seitens der Eisenbahnverwaltung ausgeführt oder geplant worden sind. Dieser allgemeine Antrag, wie er hier vorliegt, sei überhaupt garnicht auszuführen; er wisse garnicht, wie er denselben zu verstehen habe, es könne doch nicht jedesmal über jede technische Konferenz dem — noch dazu meist garnicht versammelten — Hohen Hause Mittheilung gemacht werden. Er bitte, es bei der bisherigen Praxis zu belassen, da er jeder Zeit bereit sei, auf alle Anfragen aus dem Hause und aus der Budgetkommission über Betriebseinrichtungen sofort ausführlich zu antworten.

Hierauf zog der Abg. Funck seinen Antrag unter der Voraussetzung, dass die Mittheilungen des Ministers seinen Wünschen entsprechen würden, zurück. Damit und mit den schon mitgetheilten Beschlüssen des Hauses war die zweite Lesung des Eisenbahnetats beendet.

Wir müssen hier zum Schluss eine Berichtigung folgen lassen: In unserer Wiedergabe der Eisenbahnetatsverhandlung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 25. v. Mts. in Nr. 18 S. 278 fgd. d. Ztg. haben wir, dem Parlamentsbericht des „Reichs- u. preuss. Staatsanzeigers“ folgend, irrthümlich an Stelle des Ministerialdirektors Möllhausen vom Ministerium der öffentl. Arbeiten den Geheimerath v. Münstermann vom landwirthschaftlichen Ministerium als Abgeber einer Erklärung über die Ladefristen ländlicher Stationen, Viehzugsfahrpläne usw. bezeichnet.

— **Eisenbahntariffragen in der Kanalkommission des preussischen Abgeordnetenhauses.** In der Kommission des preussischen Abgeordnetenhauses für die Kanalvorlage hat der bekannte Kanalgegner Abg. Freiherr v. Zedlitz ausgeführt, dass, wenn die Kanäle zur Herabsetzung der Transportkosten dienen sollten, alsdann auch eine solche für die Eisenbahnen erfolgen müsse. Besonders Berlin dürfe nicht allein den Vorzug billiger Gütertarife haben; es würde sonst den Provinzen, die jetzt schon mühsam mit Berlin kämpfen, eine zu grosse Konkurrenz machen. Aus alledem ergebe sich die Nothwendigkeit einer Verbilligung der Eisenbahntarife. Die Besorgniss für die Sicherheit der Finanzen sei für die Konservativen entscheidend gewesen in Bezug auf ihre Stellung zu den Kanälen. Auch für ihn sei dieser Gesichtspunkt von grosser Wichtigkeit. Von der finanziellen Lage hinge es ab, ob Preussen eine Tarifpolitik im Sinne einer Verbilligung der Produktionskosten einleiten könne. Ein solche Tarifpolitik sei aber die Vorbedingung für den Mittellandkanal. Die Kommission müsse über den Grundsatz schlüssig werden, ob den Provinzen, die von dem Kanal keinen Nutzen hätten, eine Entschädigung durch billigere Tarife zu theil werde. Er hat daher folgende Resolution beantragt: „Es ist eine unabweisbare Forderung wirthschaftlicher Gerechtigkeit, dass denjenigen Landestheilen, welche von dem Ausbau unseres Wasserstrassennetzes nicht nur keinen Vortheil, sondern eine Verminderung ihrer Konkurrenzfähigkeit zu erwarten haben, Zug um Zug mit der Durchführung des wasserwirthschaftlichen Programms der Vorlage eine wirksame Ermässigung ihrer Produktionskosten durch Herabsetzung der Eisenbahntarife für Produktionsmittel und Massenerzeugnisse der heimischen schaffenden Arbeit zu theil wird.“

Minister v. Thielen wendete sich aufs schärfste gegen diesen Antrag. Er bedeute eine verschleierte Ablehnung der Vorlage. Praktisch könne ein solcher Vorschlag nie ausgeführt werden. Einen Beweis dafür liefern die Beschlüsse des ostpreussischen Provinziallandtags. Bisher sei auch von Tarifermässigungen infolge des Baues von Wasserstrassen nicht die

Rede gewesen. Verbilligung der Gütertarife sei beständig das Bestreben der Regierung gewesen. Seit der grossen Aktion der Verstaatlichung der Eisenbahnen habe man die Tarife um mehr als 100 Millionen jährlich heruntergesetzt. Die Resolution v. Zedlitz würde aber eine Verwirrung aller bestehenden Verhältnisse zur Folge haben. Zudem erstrecke sich der Einfluss des Mittellandkanals ziemlich weit und komme mit Hilfe der Eisenbahnen weiten Landestheilen zu Gute. Der Gedanke, durch Abgaben auf den natürlichen Wasserstrassen eine Ausgleichung herbeizuführen, habe eine gewisse Berechtigung. Aber die Grundlage für die Abgaben bilden die Selbstkosten. Diese seien aber geringer bei den Wasserstrassen als bei den Eisenbahnen. Ein näheres Eingehen auf diesen Punkt behält sich der Minister vor. Auf dem von dem Abg. v. Zedlitz angegebenen Wege, der durchaus als utopisch zu bezeichnen sei, komme man nicht weiter. Der Minister wendete sich sodann gegen einige Ausführungen anderer Redner. Der wiederholt ausgesprochene Satz: „tempus docebit“ verurtheile zur Unthätigkeit; das sei orientalisch, wir aber müssten handeln, die Lage zwinge dazu. Man könne nicht die Verantwortlichkeit dafür übernehmen, dass es auch später noch möglich sein werde, den Verkehr zu bewältigen. In 15 Jahren sei die Zahl der Züge voraussichtlich um 74 % gestiegen. Was solle werden, wenn die Zunahme in demselben Maasse weiter gehe. Das sei ein Gegenstand grosser Sorge. Der Kanal würde die nöthige Entlastung herbeiführen.

— **Zum Etat des Reichseisenbahnamts** haben die Abgg. Eickhoff und Müller-Sagan in der Budgetkommission des Reichstags beantragt: 1. den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dem Reichstag alljährlich Mittheilungen von den Ergebnissen der Konferenzen über Verbesserungen von Einrichtungen bei den Eisenbahnen zur Erhöhung der Sicherheit und Bequemlichkeit des reisenden Publikums zugehen zu lassen, 2. den Herrn Reichskanzler um Vorlegung einer Nachweisung der im Vollbahnnetze des Reichsgebietes vorhandenen Niveauübergänge zu ersuchen, welche a) fortwährend, b) zeitweise oder c) überhaupt nicht überwacht werden.

— **Beleuchtung der Personenwagen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Verwendung einer Mischung von Rüböl und Petroleum zur Füllung der Nothöllampen für die Beleuchtung der Personenwagen und der bei Militärtransporten einzustellenden Güterwagen für nicht zulässig erklärt, weil die Verwendung von Petroleum zur inneren Beleuchtung der Personenwagen und Gepäckwagen sowie der bei Militärtransporten einzustellenden Güterwagen wegen der Feuersgefahr durch frühere Erlasse verboten ist und keine Gewähr besteht, dass die Mischung von Rüböl und Petroleum stets in dem vorgeschriebenen Verhältniss und derart erfolgt, dass bei der Brenntemperatur endzündliche Dämpfe nicht entstehen können. Die Nothöllampen sollen daher für die Folge mit reinem Rüböl gefüllt werden.

— **Ergebnisse des Heilverfahrens der Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Im Jahre 1900 wurden bei dem Vorstande der Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft 759 Anträge auf Einleitung eines Heilverfahrens gestellt, darunter 4 von weiblichen Mitgliedern. Abgelehnt wurden 115 Anträge, genehmigt und bis zum Jahresschluss durchgeführt 644, darunter 4 von weiblichen Mitgliedern, und zwar 429 Fälle der Lungentuberkulose und 215 Fälle anderer Krankheiten.

Der Kostenaufwand für diese 429 Lungenkranken betrug bei 27 852 Verpflegungstagen 170 281,98 *M.* In diesem Betrage sind 47 214,28 *M.* Familienunterstützung enthalten. Von den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen wurden der Arbeiterpensionskasse 50 155,08 *M.* antheilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten für Lungenkranke betrugen demnach 120 120,90 *M.*

Auf einen Lungenkranken entfielen durchschnittlich 64,9 Verpflegungstage zu durchschnittlich 4,31 *M.* Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für jeden der 370 verheiratheten Lungenkranken 127,61 *M.*

Insgesammt betrugen die Verpflegungskosten einschliesslich der Familienunterstützung

für einen Kranken	396,92 *M.*
die Krankenkassen erstatteten durchschnittlich	116,91 „
die der Pensionskasse verbleibenden Selbstkosten betrugen durchschnittlich	280,01 *M.*

Der Kostenaufwand für die mit anderen Krankheiten als Lungentuberkulose behafteten 215 Kranken, darunter 3 weibliche, betrug bei 9 431 Verpflegungstagen 55 583,09 *M.*, in welchem Betrage 17 691,74 *M.* Familienunterstützung enthalten sind. Von den Eisenbahnkrankenkassen wurden der Pensionskasse für diese Kranken antheilig 16 891,77 *M.* erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten betrugen demnach 38 691,32 *M.*

Auf einen Kranken entfielen demnach durchschnittlich 43,8 Verpflegungstage zu durchschnittlich 4,02 *M.* Kosten. Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für einen der 198 verheiratheten Kranken 89,35 *M.*

Insgesammt betrugen die Verpflegungskosten einschliesslich Familienunterstützung

für einen Kranken durchschnittlich	258,52 *M.*
die Krankenkasse erstattete durchschnittlich	78,57 „
die verbleibenden Selbstkosten betrugen somit durchschnittlich	179,95 *M.*

Von den 429 Lungenkranken wurden 383 = 89,28 % als geheilt oder gebessert und arbeitsfähig entlassen. Von diesen 383 als geheilt oder gebessert Entlassenen wurden noch im Laufe des Jahres 1900: 18 Personen dauernd erwerbsunfähig oder starben, so dass am Schlusse des Jahres noch 365 Personen = 84,11 % erwerbsfähig waren. Von den 215 wegen anderer Krankheiten untergebrachten Personen wurden 185 Personen = 86,05 % als geheilt oder gebessert und arbeitsfähig entlassen. Im Laufe des Jahre 1900 wurden von den vorstehenden 185 Personen noch 9 dauernd erwerbsunfähig oder starben, so dass sich die Zahl der Geheilten oder Gebesserten am Schlusse des Jahres 1900 auf 176 = 81,86 % belief.

Von den im Jahre 1898 und 1899 wegen Lungentuberkulose mit Erfolg behandelten Kranken sind 17 bezw. 37 inzwischen dauernd erwerbsunfähig geworden oder gestorben.

Die Zahl der im Jahre 1898 in Heilstätten untergebrachten Lungenkranken, welche am Anfang des Jahres 1901 noch erwerbsfähig waren, beträgt nur noch 120 Personen = 55,29 % und die Zahl der Erwerbsfähigen aus 1899 noch 259 Personen = 73.16 %. Von den im Jahre 1898 und 1899 wegen anderer Krankheiten untergebrachten und mit Erfolg behandelten Kranken sind inzwischen 9 bezw. 18 Personen dauernd erwerbsunfähig geworden oder gestorben.

Die Zahl der im Jahre 1898 behandelten, am Anfang des Jahres 1901 noch erwerbsfähigen anderen Kranken beträgt also nur noch 78 Personen = 63,30 %, die Zahl der Erwerbsfähigen aus dem Jahre 1899 nur 118 Personen = 78,67 %.

Es hat sich für die Pensionskasse das unabweisbare Bedürfniss herausgestellt, eigene Heilstätten für Lungenkranke zu errichten. Nach Feststellung des Umfanges des Bedürfnisses und Auswahl geeigneter Orte hat entsprechend den Vorschlägen des Vorstandes der Arbeiterpensionskasse der Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt, dass von der Pensionskasse zwei Heilstätten für Lungenkranke gebaut werden. Eine Heilstätte wird für die westlichen Eisenbahndirektionsbezirke (Saarbrücken, Köln, Mainz, Frankfurt, Elberfeld, Essen, Münster, Hannover, Altona, Cassel, Erfurt, Magdeburg) in dem hochgelegenen Stadtwalde von Melsungen (zwischen Cassel und Bebra) mit 100 bis 120 Betten, die andere für die östlichen Bezirke (Halle, Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg, Bromberg, Posen, Breslau, Kattowitz) mit 80 bis 100 Betten errichtet werden. Die Ausarbeitung der Pläne und Kostenanschläge ist dem königlichen Baurath Schmieden in Berlin übertragen worden, dessen Entwürfe für die geplanten Heilstätten die Zustimmung des Ministers und des Vorstandes der Pensionskasse gefunden haben. Der Bau wird frühestens im Herbst dieses Jahres begonnen werden können, so dass die Inbetriebnahme der Heilstätten nicht vor Ende nächsten Jahres zu erwarten ist.

— **Nochmals die Januareinnahmen der deutschen und preussischen Eisenbahnen.** Die „Kreuzzeitung“ vom 24. Februar bringt eine Betrachtung, die die Nichtberechtigung der von der „Nordd. Allgem. Ztg.“ ausgesprochenen Erwartung, dass durch die neuen Kanäle ein Ausfall an Eisenbahneinnahmen sich bei ihrer natürlichen Steigerung voraussichtlich kaum bemerkbar machen werde, beleuchten soll. Sie führt nämlich eine Notiz der „Nationalzeitung“ vom 20. Februar an, nach der gemäss der letzten Uebersicht der Betriebsergebnisse der deutschen Eisenbahnen im Januar dieses Jahres gegen Januar des Vorjahres die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 1 *M.* und für den Güterverkehr um 17 *M.* für das Kilometer gesunken sind. Da, wie der Verfasser der Betrachtung selbst hervorhebt, die „Nordd. Allgem. Ztg.“ nur von den preussischen Staatsbahnen spricht, so können überhaupt die finanziellen Ergebnisse der gesammten deutschen Eisenbahnen nicht als Beweismittel herangezogen werden. Aber abgesehen davon ist die Erscheinung, dass die Gesammteinnahmen aller grossen Eisenbahnverwaltungen, auf das Kilometer ihrer Betriebslänge berechnet, Schwankungen unterworfen sind, durchaus nichts neues und erklärt sich hauptsächlich aus dem Hinzutreten neuer Bahnlinien mit anfänglich geringem Gesammtverkehr, namentlich aber aus dem Hinzutreten von Nebenbahnen mit geringem Güterverkehr. So wird man in den Betriebsergebnissen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung (auf die es hier doch lediglich ankommt) für das Rechnungsjahr 1900 finden, dass in den letzten 20 Jahren (also nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen) sich zwar auch mehrfach Schwankungen in den

einzelnen Jahren vorfinden, dass diese aber ausschliesslich in den kilometrischen Einnahmen zum Ausdruck gelangen. In den Gesammteinnahmen ist die Stetigkeit der jährlichen Zunahme nirgends unterbrochen worden. Diese betrug für den ganzen Zeitraum durchschnittlich rund 48 000 000 *M*, in den letzten 5 Jahren sogar rund 71 000 000 *M*. Jedenfalls muss es als eine irrthümliche Anschauung bezeichnet werden, aus dem Rückgang der kilometrischen Einnahmen einiger Jahre oder gar eines Monats auf einen Stillstand oder gar Rückgang des Verkehres schliessen zu können. Wir haben in einer vielfach beachteten Mittheilung an erster Stelle des Nachrichtentheiles in Nr. 15 S. 230 d. Ztg. bereits darauf hingewiesen, wie erfreulich die Güterverkehrseinnahme des Januar sich in Berücksichtigung der ungewöhnlich hohen Januareinnahme des Vorjahres gestaltet hat.

— **Lausitzer Eisenbahn.** Der „Reichs-Anz." veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Erwerb und den Betrieb der Eisenbahn von Hansdorf nach Priebus durch die Lausitzer Eisenbahngesellschaft. Die für den Betrag von 1 479 000 *M* Anlagekapital, dessen Beschaffung im Wege der Anleihe erfolgen soll, zu erwerbende Bahnstrecke bildet einen wesentlichen Bestandtheil des Gesammtunternehmens der Lausitzer Eisenbahngesellschaft und ist einheitlich mit den bereits bestehenden Nebeneisenbahnen der Gesellschaft zu betreiben. Die für letztere geltenden gesellschaftsvertraglichen und konzessionsmässigen Bestimmungen, insbesondere die in der Konzessionsurkunde vom 29. April 1896, betreffend den Bau und Betrieb von vollspurigen Nebeneisenbahnen von Muskau über Teuplitz nach Sommerfeld und von Rauscha nach Freiwaldau durch die Lausitzer Eisenbahngesellschaft, enthaltenen Bedingungen sollen auf die vorbezeichnete Eisenbahn gleichmässig Anwendung finden, insoweit sie nicht durch diese Urkunde abgeändert werden.

— **Die Schwebebahn von Elberfeld nach Barmen** ist am 1. d. Mts. endgültig dem Verkehr übergeben worden. Der Zudrang übersteigt alle Erwartungen.

Der „Köln. Ztg." wird hierüber noch unterm 1. d. Mts. aus Elberfeld geschrieben: Die Betriebseröffnung auf der Schwebebahn erfolgte völlig unerwartet und ohne jede Ankündigung. Dennoch wurde das langersehnte Ereigniss bald allgemein bekannt, und der Andrang zu den Bahnhöfen wuchs von Stunde zu Stunde. Jeder wollte heute auf der ersten Schwebebahn der Welt fahren. An den Automaten, die die Fahrkarten zu 10 *ℛ* für die zweite und 20 *ℛ* für die erste Klasse ausgeben, entstand ein förmlicher Kampf, der sich auf den Bahnsteigen beim Einlaufen jedes Wagens wiederholte. So gross war das Gedränge, dass an einem Wagen einmal eine Scheibe eingedrückt wurde und zur Aufrechterhaltung der Ordnung Polizei geholt werden musste. Da die Betriebsleitung befürchtete, dass die Zahl der Neugierigen nach Schluss der Geschäftsstunden noch zunehmen würde und bei dem Massenandrange angesichts des für einen so starken Verkehr noch nicht erprobten Betriebes leicht Unglücksfälle entstehen könnten, wurde der Betrieb gegen 6 Uhr Abends eingestellt. Auch soll in den nächsten Tagen eine Einschränkung des Betriebes erfolgen und der volle Betrieb erst im Laufe der kommenden Woche aufgenommen werden. Die dem Verkehr übergebene Strecke hat eine Länge von 4,5 km und wird einschliesslich Aufenthalts auf den Stationen in 13 Minuten, also in einer Geschwindigkeit von etwa 21 km in der Stunde, durchfahren. Die ganze Bahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel wird eine Länge von 13,3 km aufweisen.

— **Voraussichtlicher Kohlen- und Koksversand aus dem Ruhr-, Saar- und Aachener Revier im Jahre 1901.** Bei der Eisenbahndirektion Essen hat am 28. Februar die alljährlich übliche Berathung mit Vertretern der bergbaulichen Vereine für das Ruhr- und das Aachener Kohlenrevier, der königlichen Oberbergämter zu Bonn und Dortmund sowie der königlichen Bergwerksdirektion zu Saarbrücken über die voraussichtliche Entwickelung der diesjährigen Kohlen- und Kokserzeugung in den genannten Kohlenrevieren stattgefunden behufs Bemessung des Wagenbedarfes der westlichen Staatseisenbahnbezirke. Aus den Verhandlungen theilt die „Köln. Ztg." mit, dass die Kohlenförderung im Oberbergamtsbezirk Dortmund (Ruhrrevier), die sich im Jahre 1900 auf 59 618 900 t gestellt hat, für das laufende Jahr von den Grubenverwaltungen auf 63 923 454 t geschätzt worden ist. Diese Schätzung wurde vom königlichen Oberbergamt zu Dortmund nach sorgfältiger Prüfung der Verhältnisse der einzelnen Gruben auf 62 640 518 t herabgesetzt, welche letztere Menge gegen die wirklich erreichte Förderung des Jahres 1900 ein Mehr von 3 021 618 t oder von 5,1 % bedeuten würde. Die für 1901 veranschlagte Steigerung bleibt demnach gegen die im Jahre 1900 erzielte nicht unerheblich zurück, da 1900 gegen das Jahr 1899 die Förderung um 9,1 % zugenommen hatte. In der Versammlung wurde dem Zweifel darüber Ausdruck gegeben, ob mit Rücksicht auf die ungünstige Lage der Eisenindustrie im laufenden Jahre überhaupt mit einem Mehrabsatz der Kohlen zu rechnen sein werde; indess glaubte doch die Mehrzahl der Vertreter der Kohlenindustrie des Ruhrgebietes angesichts der gesunden Lage, in der sich die letztere befände, dass die von dem Oberbergamt Dortmund geschätzte Zunahme von 5 % auch thatsächlich erreicht werde. Der Ausfall bei mangelndem Absatze im Inlande würde durch eine stärkere Ausfuhr seinen Ausgleich finden. Für die Kokserzeugung ist nach den bereits bethätigten Verkaufsabschlüssen im laufenden Jahre mit einer Steigerung von 5—6 %, auf die im Jahre 1900 erzeugte Menge von 9 644 175 t, zu rechnen. Im Saarrevier ist die Förderung für das laufende Jahr auf 9 505 000 t geschätzt, also gegen die wirkliche Förderung des Jahres 1900, die 9 490 592 t betrug, nur eine geringe Zunahme von 0,1 % vorgesehen. Der Vertreter des Saarrevieres hegte indess die Erwartung, dass bei einigermaassen günstigem Verlauf der Krisis in der Eisenindustrie und vermöge der gesteigerten Ausfuhr für das laufende Jahr eine Steigerung bis zu 3 % erreicht werden würde. Die Förderung im Aachener Bezirk ist für 1901 auf 1 945 000 t oder um 95 166 t gleich 4,6 % mehr als im Vorjahre geschätzt worden, und man erwartet für die erhöhte Förderung auch Absatz zu finden, da das Aachener Revier an die Eisenindustrie nur geringfügige Mengen absetzt, also von der Krisis der letzteren nicht in Mitleidenschaft gezogen wird. Eine bemerkenswerthe Steigerung hat die Braunkohlenindustrie der linksrheinischen Bezirke zu verzeichnen. Die Förderung an Rothbraunkohle hat betragen 1899: 3 984 000 t, 1900: 5 202 000 t; die Briketterzeugung 1899: 930 000 t, 1900: 1 275 000 t. Für das laufende Jahr ist eine Förderung von 6 501 000 t Rothbraunkohle und eine Briketterzeugung von 1 500 000 t in Aussicht genommen. Der zu erwartenden Verkehrssteigerung gegenüber steht in den Herbstmonaten eine Vermehrung des Bestandes an offenen Güterwagen der preussisch-hessischen Staatsbahnen gegen den Bestand vom 1. Oktober 1900 von 12 952 Stück oder von 7,3 %; nach Ladeeinheiten von 10 t berechnet, stellt sich die Vermehrung auf 19 838 Einheiten gleich 8,9 %. Der Kokswagenbestand der westlichen Staatsbahndirektionsbezirke wird in den Herbstmonaten eine Vermehrung um 2 556 Ladeeinheiten zu 10 t = 6,4 % erfahren.

— **Verkürzung der Annahmezeit für Stückgüter bei Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Die Betriebsdirektionen sind ermächtigt worden, vom 1. April d. J. an den Schluss der Annahmezeit für Stückgüter an den Werktagen vor Sonn- und Festtagen bei denjenigen grösseren Güterverwaltungen, bei denen ein früherer Schluss mit Rücksicht auf die Sonntagsruhe des Personals geboten und ohne Nachtheil für die Versender durchführbar erscheit, auf 6 Uhr Abends festzusetzen.

— **Eine Statistik des Güterverkehrs im Ruhrgebiet** in den letzten 10 Jahren (1891 bis 1900), welche der Kanalkommission vorgelegt ist, ergibt folgende Zahlen der Steigerung: Im Jahre 1891 wurden im ganzen 3 300 000 offene Wagen in jenem Revier gestellt. Die Zahl war bis zum Jahre 1895 nur um wenig über 100 000 gestiegen. Seitdem aber hat eine stetige und rasche Zunahme stattgefunden. Schon im nächsten Jahre mussten mehr als 300 000 Wagen mehr gestellt werden. Im Jahre 1897 stieg die Zahl der Wagen auf über 4 000 000 und im Jahre 1900 hat sie über 4 700 000 Stück betragen. Dabei ist zu beachten, dass, wie die Zahl, so auch das durchschnittliche Ladegewicht der Wagen stets gewachsen ist. Im Jahre 1891 betrug es durchschnittlich noch nicht ganz 11 t, im Jahre 1896 war das Ladegewicht auf 12 t gestiegen und im letzten Vierteljahre des vorigen Jahres betrug es durchschnittlich 12,78 t. Die Masse der in offenen Wagen zu verfrachtenden Güter ist daher noch ungleich höher gestiegen als die Zahl der wirklich gestellten Wagen. Reduzirt man das Ladegewicht auf Wagen zu 10 t, so ergibt sich eine Zunahme von nicht voll 3 600 000 vom Jahre 1891 auf nahezu 6 000 000 im Jahre 1900, also um über 66 % in dem Zeitraume von 10 Jahren. Wächst der Verkehr in den nächsten 10 Jahren in dem gleichen Maasse, wie bisher, so würde man im Jahre 1910 mit etwa 10 000 000 Wagen von dem auf 10 t reduzirten Ladegewicht zu rechnen haben. Wären im Jahre 1900 bereits durchweg 15 t-Wagen im Gebrauch gewesen, so würden immerhin noch nahezu 5 000 000 Wagen zu stellen gewesen sein, und man würde in dem Jahre 1910 mit der Stellung von 6 600 000 15 t-Wagen rechnen müssen. Selbst also bei dem vollen Gebrauche dieser grösseren Wagen steht, so bemerken die „B. P. N." dazu, eine solche Steigerung des Verkehrs in Aussicht, dass dessen Bewältigung die grössten Schwierigkeiten und aussergewöhnliche Kosten verursachen müsste.

— **Personalnachrichten.** Dem aus dem preussischen Staatseisenbahndienst beurlaubten Eisenbahndirektor Ernst Mackensen ist der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen ist der Vorstand der Verwaltungsabtheilung der Generaldirektion, Direktor v. Schleicher, seinem Ansuchen gemäss in den Ruhestand

versetzt unter Verleihung des Titels und Rangs eines Präsidenten. Die Stelle des Vorstandes der Verwaltungsabtheilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit der Dienststellung eines Direktors wurde dem Direktor v. Majer bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, übertragen. Der mit den Verrichtungen eines Ministerialreferenten beauftragte Finanzrath Dr. Oesterlen von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde unter Verleihung des Titels und Rangs eines Ministerialraths zum Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, versetzt.

Der Maschineninspektor der badischen Staatseisenbahnen, Baurath Ernst Behaghel in Freiburg, ist auf Ansuchen unter Anerkennung seiner langjährigen, treu geleisteten Dienste in den Ruhestand und der Maschineninspektor, Oberingeniör Oskar Schönfeld in Konstanz nach Freiburg versetzt. Uebertragen wurde dem Regierungsbaumeister Otto Waltz in Konstanz die etatsmässige Amtsstelle des Maschineninspektors daselbst.

Oesterreich-Ungarn.

— **Bau von Wasserstrassen in Oesterreich.** Wie bereits gemeldet (vergl. Nr. 18 S. 285 d. Ztg.), hat sich eine grössere Gruppe von Abgeordneten des österreichischen Reichsraths zu gemeinsamen Berathungen behufs Förderung des Baues von Wasserstrassen in Oesterreich vereinigt. Bei diesen Berathungen wurde die Ueberreichung eines Gesetzentwurfes, betreffend den Bau von Schifffahrtkanälen und die Schiffbarmachung von Flussstrecken, beschlossen. Der Gesetzentwurf hat folgenden Wortlaut:

§ 1. Die Herstellung nachfolgender Schifffahrtkanäle wird beschlossen, wobei die Flussstrecken, durch welche die Kanalstrecken unterbrochen werden, gleichfalls, soweit dies zur Herstellung der Schifffahrtwege nothwendig erscheint, der Regelung und Schiffbarmachung zu unterziehen sind: a) der Donau-Oderkanal und der Oder-Weichsel-Dniesterkanal; b) der Donau-Moldau-Elbekanal.

§ 2. Die endgültige Herstellung der Trassen der etwaigen Seitenkanalstrecken, die Reihenfolge der Ausführung, mit welcher möglichst bald zu beginnen ist sowie der Kostenvoranschläge hat im Gesetzgebungswege zu erfolgen.

§ 3. Zum Zwecke der Bedeckung der Baukosten der in den §§ 1 und 2 erwähnten Wasserstrassen wird ein Baufonds für Binnenschifffahrtstrassen geschaffen, welchem während der Jahre 1901 bis 1920 alljährlich aus den im Artikel 9 des Finanzgesetzes erwähnten Beträgen 22000000 Kr. zugewiesen werden. So weit dieser Zufluss den Betrag von 22000000 Kr. nicht erreicht, wird ein Fehlbetrag durch die Ausgabe von Staatsrente bedeckt. Die näheren Bestimmungen über die Verwaltung und Verwendung dieses Fonds erfolgen im Verordnungswege durch das Handelsministerium.

Die §§ 4 und 5 betreffen die Wirksamkeit und den Vollzug des Gesetzes.

In der sehr eingehenden Begründung dieses Gesetzentwurfs wird auf die ausserordentliche Entwickelung der Wasserstrassen in anderen Ländern, insbesondere auf den Ausbau des Wasserstrassennetzes des Deutschen Reiches hingewiesen und die Besorgniss ausgesprochen, dass, wenn neuerdings durch mehrere Jahre in Oesterreich über die Nothwendigkeit der Wasserstrassen, insbesondere des Donau-Oderkanals mit der Fortsetzung zur Weichsel und zum Dniester, und über den Donau-Moldau-Elbekanal lediglich geschrieben und gesprochen, jedoch kein Schritt zur thatsächlichen Ausführung, zur gesetzlichen Feststellung und finanziellen Sicherung gemacht wird, der grosse Verkehr von Oesterreich abgelenkt und der österreichischen volkswirthschaftlichen Entwickelung ein nicht mehr gut zu machender schwerer Schaden zugefügt werden wird. Oesterreichs wirthschaftlicher Entwickelung droht die schwere Gefahr, dass, wenn nicht zugleich mit der Bewilligung der Eisenbahn-Investitionsvorlage der Bau der Binnenwasserstrassen gesichert wird, die Ausführung der Schifffahrtstrassen für immer aufgeschoben bleiben wird. Die Investitionsvorlage nehme für Bahnbauten in den südlichen Kronländern bis zum Jahre 1905 grosse Beträge in Anspruch; nach dem Jahre 1905 werden schon derzeit Kredite im Betrage von 54000000 Kr. in Aussicht gestellt. Es sei den südlichen Kronländern aufrichtig und rückhaltslos die Besserung der volkswirthschaftlichen Lage, die sie von diesen Bahnbauten erhoffen, zu gönnen. Unzweifelhaft werden jedoch nach der Steuerleistung die nördlichen Kronländer und Niederösterreich, die zusammen mehr als 80 % der direkten Steuern zahlen, den Löwenantheil an den Kosten dieser grossen Investitionen zu tragen haben. Ebenso nothwendig wie billig sei es daher, dass gleichzeitig mit der Eisenbahn-Investitionsvorlage der Bau der Binnenwasserstrassen in den nördlichen Kronländern mit dem Mittelpunkte in Wien gesetzlich festgestellt und finanziell gesichert werde und nicht etwa der Bau der Kanäle bis nach dem Jahre 1905 oder 1908 aufgeschoben, das ist so gut wie unmöglich gemacht werde.

— **Die Investitionsvorlage und die Kanalfragen.** Ein Wiener Blatt meldete, dass es beabsichtigt sei, für die Vorarbeiten zur Herstellung der Wasserstrassen „aus den Gebahrungsüberschüssen einen ansehnlichen Betrag, angeblich 20 Millionen Kr.“, zu widmen. Es ist bekannt, dass in dem Staatsvoranschlage schon seit Jahren Beträge für die Kanalprojektionsarbeiten ausgeworfen werden. So wichtig diese Bauten nun auch sind und so sehr man denselben sogar grössere Dringlichkeit als selbst dem Bau der Tauerbahn beizumessen geneigt scheint, so ist doch kaum anzunehmen, dass die vorstehend wiedergegebene Meldung den Thatsachen entspricht, da ja für die Verfassung der Projekte und für die sonstigen Vorarbeiten mit einer Summe von 500000 Kr. das Auslangen gefunden werden würde. Schon aus diesem Grunde erscheint es nicht glaublich, dass man sich zuständigen Orts ernstlich damit befassen sollte, den Gebahrungsüberschüssen für die Vorarbeiten zu den Wasserstrassen den Betrag von 20 Millionen Kr. zu entnehmen.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im Januar d. J. wurden 4709500 Reisende und 2613500 t Güter befördert. Die Einnahme beträgt im Personenverkehr 4287300 Kr., im Güterverkehr 12786400 Kr. Gegen den Monat Januar 1900 ergibt sich im Personenverkehr eine Mehreinnahme von 56760 Kr. (+ 393123 Reisende) und im Güterverkehr eine solche von 329120 Kr. (+ 213701 t). Von dieser Mehreinnahme entfallen im Personenverkehr auf die westlichen Staatsbahnen 40773 Kr. (+ 381441 Reisende), auf die Staatsbahnen in Galizien 15987 Kr. (+ 11682 Reisende). Im Güterverkehr dagegen ergab sich auf den westlichen Staatsbahnen hauptsächlich infolge Steigerung des Kohlenverkehrs eine Mehreinnahme von 384580 Kr. (+ 227211 t), auf den Staatsbahnen in Galizien (infolge Rückgangs der Beförderung von Getreide und Holz) eine Mindereinnahme von 55460 Kr. (— 13510 t).

— **Vintschgaubahn und Etschregulirung.** Eine Abordnung von Reichsrathsabgeordneten aus Tirol begab sich dieser Tage zum Finanzminister, um ihn zu ersuchen, jene Hindernisse, welche infolge des Zusammenhanges des Baues der Vintschgaubahn (Meran-Glurns) mit der Etschregulirung in der Strecke Naturns-Tscharsersteg dem Beginn des Baues der genannten Bahn dermalen noch entgegenstehen, thunlichst zu beseitigen. Die genannten Abgeordneten erhielten vom Finanzminister die Zusage, dass diese Angelegenheit mit thunlichster Beschleunigung werde behandelt werden, um die baldigste Inangriffnahme des Baues der genannten Bahn zu ermöglichen.

— **Die Kaufschillingsrückzahlung der Südbahn** an den Staat. Das zwischen der österreichischen Regierung und der Südbahngesellschaft in Aussicht genommene Uebereinkommen, auf Grund dessen letztere die in den nächsten fünf Jahren fällig werdenden Rückzahlungsraten auf den Kaufschilling der Linie Wien-Triest im vorhinein an die Staatsverwaltung abstatten soll, ist, wie gemeldet wird, vor einigen Wochen der ungarischen Regierung mit der Einladung mitgetheilt worden, diesem Abkommen in Ansehung des auf die ungarische Staatsverwaltung entfallenden Antheiles an dieser Kaufschillingsrückzahlung beizutreten. Die ungarische Regierung hat ihren Beitritt zu der erwähnten Vereinbarung bereits bekannt gegeben. Hiermit erscheint diese Angelegenheit endgültig geregelt und wird sonach der endgültige Abschluss dieser Vereinbarung erfolgen können. Die Rückzahlung umfasst einen Betrag von rund 15 Millionen Kr., von denen ungefähr 10 Millionen Kr. auf Oesterreich und etwa 5 Millionen Kr. auf Ungarn entfallen. Die Mittel hierfür werden bekanntlich durch Begebung des entsprechenden Betrages der vierprozentigen Investitionsanleihe aufgebracht werden. Die Begebung, welche voraussichtlich einen grösseren als den für den genannten Zweck erforderlichen Betrag umfassen dürfte, da wohl auch das Investitionserforderniss zum mindesten für das laufende Jahr zur Deckung gelangen wird, ist im Laufe des Frühjahrs zu gewärtigen. Das Abkommen wird der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung vorgelegt werden und hat die Zahlung des Kaufschillingsbetrages an die Regierungen 30 Tage nach der diesjährigen Generalversammlung zu erfolgen.

— **Die bedrohten ungarischen Tarifbegünstigungen.** Bei Veröffentlichung der ungarischen Tarifbegünstigungen für das Jahr 1901 wurde ein grosser Theil der Begünstigungen — entgegen der bisherigen Uebung — nicht für das ganze Jahr, sondern nur für das erste Halbjahr erneuert. Daraus wurde von verschiedenen Seiten gefolgert, dass man im ungarischen Handelsministerium sich mit der Absicht trage, die betreffenden Begünstigungen mit Ende Juni d. J. ausser Kraft zu setzen.

Nunmehr meldet der „Ungarische Tarifanzeiger", es sei als feststehend anzusehen, dass mit Ablauf der halbjährigen Frist die mit ihr zu Ende gehenden Begünstigungen zum Theil gänzlich eingestellt, zum Theil eingeschränkt werden. Insbesondere soll sich diese Maassnahme auf Getreide, Zucker, Spiritus und Holz erstrecken. Ebenso soll nach derselben Quelle eine Aenderung in der Bewilligung von einzelnen Tarifbegünstigungen dahin in der That Platz greifen, dass die Bedingung der Aufgabe einer Mindestmenge fallen gelassen wird.

— Eierausfuhr Ungarns nach dem Auslande. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ist unausgesetzt bemüht, durch Tarif- und sonstige Maassnahmen die durch den auswärtigen Wettbewerb bedrohte ungarische Eierausfuhr nach Thunlichkeit zu fördern. Da die rasche Beförderung der nach dem Auslande bestimmten Eiersendungen für den Eierhandel von besonderer Wichtigkeit ist und erfahrungsgemäss gerade auf den verschiedenen Anschlussbahnen wiederholt Verzögerungen vorkommen, hat die Direktion der Staatsbahnen behufs Beseitigung dieser Schwierigkeiten neuerlich Verfügungen getroffen. Die Stationen wurden beauftragt, nicht blos für den Bereich der Staatsbahnen alle nöthigen Vorkehrungen zu treffen, sondern sich auch um die rasche Weiterbeförderung der Eiersendungen auf den Anschlussbahnen zu bekümmern und, wenn auf Grund der seitens der Aufgeber ihnen vorgelegten Originalfrachtbriefe irgend eine Verspätung festgestellt wird, der Direktion unverzüglich Bericht zu erstatten, damit die nöthigen Schritte bei den fremden Bahnen in wirksamer Weise eingeleitet werden können.

Luxemburg.

— Neue Zugverbindung Paris-Luxemburg über Petingen. Die „Luxemb. Ztg." schreibt unterm 27. Februar: Die Angaben, die Generaldirektor Rischard kürzlich in der Kammer über die Beschleunigung der Zugverbindung zwischen Paris und Luxemburg und weiterhin bis Coblenz machte, werden uns heute aus sicherer Quelle eingehend bestätigt. Neben den Tagesexpresszügen, die schon heute zwischen Paris und Luxemburg seit Fertigstellung der neuen Strecke Petingen-Luxemburg verkehren, wird vom 1. Mai ab der Expresszug, der Paris um 10 Uhr Abends verlässt, von dort auf der ganzen Strecke über Reims, Charleville und Longwy als Schnellzug geführt und trifft in Longwy um 4^{32} Morgens (französische Zeit) ein. Die Prinz Heinrichbahn führt den Zug von Longwy direkt nach Luxemburg weiter, wo er um 6.56 Morgens (M.-E. Z.) eintrifft. Ihrerseits wird die kaiserliche Betriebsdirektion der Reichsbahnen in Luxemburg diesen Zug direkt bis Trier, mit alleinigem Aufenthalt in Wasserbillig, durchführen, wo er um 7.55 durchfährt. Abfahrt Luxemburg 7.6, Ankunft Trier 8.12, Abfahrt Trier 8.25, Ankunft Coblenz 10.25, wo man an alle grossen Schnellzüge nach dem Innern Deutschlands Anschluss findet. Es ist das ein sehr merklicher Fortschritt. Luxemburg wird auf diese Weise zum Bindeglied zwischen Paris und dem Rhein, die neue Petinger Linie schaltet es in den schnellsten und billigsten Reiseweg zwischen Paris und Coblenz ein; der Weg zwischen diesen beiden Städten wird künftig in der bisher noch nie erreichten kurzen Zeit von 11 Stunden zurückgelegt.

Uebrige europäische Länder.

— Der französische Nordkanal und andere grosse französische Kanalpläne. Angesichts der Kämpfe um die preussische Kanalvorlage ist es von besonderem Interesse, dass laut offiziöser Ankündigung der französische Minister der öffentlichen Arbeiten demnächst der Abgeordnetenkammer einen Plan für die Vornahme grosser neuer Arbeiten, namentlich Kanal- und Hafenbauten, unterbreiten wird. Die mit 610 Millionen Franken bemessenen Kosten, welche also diejenigen der preussischen wasserwirthschaftlichen Vorlage stark übertreffen, sollen auf 16 Jahre vertheilt werden. U. a. sollen ein Kanal zwischen Schelde und Maas, der sogenannte Nordkanal und der Chierskanal gebaut werden. Frankreich ist Preussen an Kanälen sehr überlegen und hat gewiss Gelegenheit gehabt, Erfahrungen betreffs der Kanäle zu sammeln; schreitet es jetzt zu einer neuen grossen Erweiterung seines Kanalnetzes, so ist das ein Beweis gegen die vielfach auftretende Behauptung, Kanäle hätten sich überlebt. Nähere Angaben liegen uns vorerst nur betreffs des N o r d k a n a l s vor, der einigermassen mit dem Kanal Dortmund-Rhein durch das rheinisch-westfälische Kohlen- und Industriegebiet oder auch mit dem Mittellandkanal zu vergleichen ist. Der französische Nordkanal soll die Kohlenbecken der Departements Nord und Pas de Calais in direkte Verbindung mit Paris setzen. Der lange erörterte Plan trat in eine neue Phase, als dieser Tage die Handelskammer von Douai beschloss, den ersten Schritt für seine Erbauung nach dem vor 20 Jahren durch den Ingeniör Flament aufgestellten Projekt zu thun. Die Ausführung soll 50 Millionen Franken kosten, also ungefähr ebensoviel wie die Kanalstrecke Dortmund-Rhein. Abgeordnete der genannten Handelskammer haben dem Minister Baudin das von der Handelskammer angenommene Programm unterbreitet. Wie die Pariser Blätter schreiben, hat der Minister seine volle Unterstützung zugesagt und eine Reihe von Fachmännern mit den endgültigen Untersuchungen und Aufstellungen betraut. Zur Ausführung des Baues will die Handelskammer von Douai eine Anleihe von 15 Millionen aufnehmen, der Staat soll gleichfalls 15 Millionen beitragen und die Kohlengesellschaften 20 Millionen. Auf dem Kanal würde, bis zur Tilgung des Baukapitals, eine Abgabe von den ihn benutzenden Schiffen erhoben werden. Die Handelskammer von Douai will diesen Plan sehr energisch betreiben. Inwieweit die Regierungsvorlage des Ministers Baudin sich mit dieser Anregung aus Privatkreisen deckt, ist vorerst nicht bekannt. Jedenfalls scheinen die französischen Kohleninteressenten nicht der Meinung zu sein, dass der Wassertransport bezw. das Umladen ihren Kohlen schade, sondern mit allem Eifer den billigeren Wasserweg anzustreben.

— Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen. Nachdem die Verhandlungen mit der Centralbahngesellschaft zu einem gedeihlichen Ende geführt sind, wonach deren freihändiger Rückkauf schon jetzt erfolgt ist, hatte sich der Bundesrath bereit erklärt, auch mit den anderen Gesellschaften wegen gütlicher Vereinbarung sich ins Benehmen zu setzen. Zutreffendes über den Stand der Verhandlungen erfährt man nun durch den Geschäftsbericht der Verwaltungsabtheilung des schweizerischen Eisenbahndepartements. Danach hat die J u r a - S i m p l o n - b a h n sich einverstanden erklärt, dass für ihren Rückkauf das Anlagekapital als maassgebend zu betrachten sei. Eine Aufstellung dieses Anlagekapitals ist dem Bundesrath eingereicht, doch stehen weitere verlangte Auskünfte noch aus. Die V e r e i n i g t e n S c h w e i z e r b a h n e n haben am 31. August 1900 eine Zusammenstellung der für sie maassgebenden Rechnungsgrundsätze eingereicht, mit der sich der Bundesrath einverstanden erklärt hat. Die Rechnungen selbst fehlen noch. Sektionsweise Ertragsrechnungen hat nach und nach die N o r d o s t b a h n dem Bundesrath übergeben, so dass dieser im Dezember 1900 alle Rechnungen für die Jahre 1898/99 in Händen hatte. Die Verwaltung ist sodann aufgefordert worden, an diesen Rechnungen die durch die inzwischen ergangenen Urtheile des Bundesgerichts nothwendig gewordenen Aenderungen vorzunehmen.

— Zur Eröffnung der Simplonbahn. Nach Mittheilungen aus Bern hat sich die italienische Regierung mit den Vorschlägen des schweizerischen Bundesraths einverstanden erklärt, wonach in Ausführung des Art. 10 des Vertrages zwischen der Schweiz und Italien über den Bau und Betrieb der Simplonbahn der 13. Mai 1904 als der Termin für die Betriebseröffnung der Linie B r i g - D o m o d o s s o l a (zwischen welchen beiden Orten der Tunnel liegt) bestimmt werde. Ferner wird mitgetheilt, dass der Bau der Zufahrtslinie Domodossola-Iselle der Gesellschaft der italienischen Mittelmeerbahnen übertragen und diese aufgefordert worden ist, die Arbeiten so zu fördern, dass die Zufahrtslinie gegebenenfalls auch auf einen früheren Eröffnungstermin des Tunnels in betriebsfähigen Stand gesetzt werden kann.

— Schweizerische Bundesbahnen. Der schweizerische Bundesrath hat dem Voranschlage für die Ausgaben der Bundesbahnen für 1901 gemäss den Anträgen des Verwaltungsraths mit 225 000 Fr. zugestimmt.

— Die Zeitkarten auf den Eisenbahnen haben sich in R u s s l a n d, so klagt die amtliche „Handels- und Industriezeitung", noch immer nicht einbürgern können, obgleich hierzu seitens des Ministeriums der Verkehrsanstalten alle möglichen Maassnahmen getroffen worden sind. In einem längeren Artikel wird auseinandergesetzt, dass die Zeitkarten im Vorortverkehr nur in St. Petersburg in erheblichem Maasse benutzt werden; in allen übrigen Städten des Reichs finden sie wenig Anklang beim reisenden Publikum.

Wie gering die Anzahl der verkauften Zeitkarten gewesen ist, zeigt das amtliche Blatt an der Hand einiger Zahlen. Es wurden nach jener Quelle verkauft im Jahre 1900 im ganzen Reich 486 Jahreskarten, von denen 321 auf St. Petersburg entfallen, 934 Sommerkarten, von denen 662 auf Petersburg entfallen, und 4 445 Monatskarten, von denen 1 463 auf Petersburg und 1 840 auf Moskau entfallen.

Diese Zahlen beweisen allerdings, dass die Benutzung von Zeitkarten eine sehr geringe ist. Das Ministerium erklärt diese Erscheinung aus dem hohen Tarifsatz, der für sie gilt. Wenn man diesen Tarifsatz mit dem der finnländischen Eisenbahnen vergleicht, so ergibt es sich, dass die Preise der russischen Staatsbahnen sehr hohe sind. Die Monatskarten der baltischen Bahn haben den Vorzug, die grössten Ermässigungen zu gewähren, und werden daher am meisten gekauft.

Da die Zeitkarten nicht nur dem Publikum, sondern auch den Eisenbahnverwaltungen Vortheile gewähren, so ist das Ministerium der Verkehrsanstalten bemüht, ihnen grössere Verbreitung zu geben. Zu diesem Zwecke soll vor allen Dingen der Tarif herabgesetzt werden. Die vorbereitenden Arbeiten hierzu sind im Ministerium soweit vorgeschritten, dass die neuen Bedingungen, unter denen Zeitkarten verkauft werden sollen, bereits im Mai d. J. in Kraft treten können.

Hierzu bemerkt die „St. Petersb. Ztg." wohl nicht mit Unrecht, dass die Benutzung des Vorortverkehrs nicht allein von der Höhe des Tarifsatzes, sondern auch von einigen anderen Umständen abhängig ist. Die St. Petersburger Bevölkerung meidet nach Meinung des Blattes die Vororte, die an den Eisenbahnen belegen sind, weil der Betrieb auf diesen Strecken insofern sehr viel zu wünschen übrig lässt, als die Züge zumeist nicht rechtzeitig verkehren und zu gewissen Stunden überfüllt sind.

Abschreckend wirken ferner die Förmlichkeiten, die mit dem Lösen und der Kontrole der Karten verknüpft sind. Es wäre also auch in dieser Richtung Wandel zu schaffen, falls die Verwaltung der Staatseisenbahnen mit der Einrichtung der Zeitkarten eine Verkehrserleichterung dem reisenden Publikum schaffen wollte.

Vielleicht hofft das Ministerium, durch eine ausgiebigere Benutzung der Zeitkarten dem weitverbreiteten Unfug der blinden Reisenden vorzubeugen. Die Menge der blinden Reisenden, die auf den Eisenbahnen befördert werden, hat trotz aller möglichen Maassnahmen nicht nur nicht abgenommen, sondern sie steigt von Jahr zu Jahr. Es ist verständlich, dass unter solchen Umständen das Ministerium der Verkehrsanstalten alles daran setzt, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" berichtet, um diesen elenden Zustand, soweit es angängig, zu beseitigen, denn die blinden Reisenden schmälern in nicht unerheblicher Weise die ohnehin dürftigen Einnahmen aus dem Personenverkehr. Es soll daher, nach derselben Quelle, in Zukunft ganz besonders energisch gegen die fahrkartenlosen Reisenden vorgegangen werden, zu welchem Zwecke gegenwärtig verschiedene Maassregeln ergriffen werden sollen, durch die dem Uebel an die Wurzel gegangen werden könnte. Es wird daher vor allen Dingen eine Verschärfung der Fahrkartenkontrole sowohl während der Fahrt, als auch auf den Bahnsteigen geplant, zu welchem Zwecke Bahnsteigkarten eingeführt werden sollen.

Das amtliche Blatt des Finanzministeriums verspricht sich nun allerdings wenig Erfolg von derartigen Maassregeln, ist vielmehr der Ansicht, dass auch die strengsten Maassnahmen nicht imstande sein werden, die blinden Reisenden von den Eisenbahnen fernzuhalten, so lange das sittliche und materielle Niveau der Schaffner nicht gehoben worden ist.

Die „Handels- und Industriezeitung" hat grundsätzlich gewiss Recht, aber bevor der Prozess zu Ende geführt wird, d. h. das sittliche und materielle Niveau der Schaffner in Russland soweit gehoben wird, dass sie der Verlockung der ebenso schuldigen Reisenden nicht zum Opfer fallen, werden Menschenalter hingehen. So lange kann natürlich nicht gewartet werden, und daher hat das Ministerium der Verkehrsanstalten offenbar Recht, wenn es mit erreichbaren Mitteln dem Uebel beizukommen sucht.

Mindestens würden die Hinterziehungen beträchtlich erschwert werden, indem die Bahnsteigschaffner der Abgangs- und Bestimmungsstation mit den Zugschaffnern gemeinschaftliche Sache machen müssen, um die Hinterziehung unentdeckt durchzuführen.

Fremde Welttheile.

— Eine weitere Verschmelzung von japan. Eisenbahnen scheint sich in der Provinz Kiushiu vorzubereiten. Wie gemeldet wird, haben Verhandlungen zu diesem Zweck zwischen den Vertretern der Kiushiu- und der Hoshiu-Eisenbahn begonnen. Die Hoshiubahn, im ganzen rund 87 km Betriebslänge, liegt im Nordosten der Insel Kiushiu und erstreckt sich von der Kiushiubahnstation Gyohaski aus einerseits in östlicher Richtung an der Küste entlang bis Usa, andererseits landeinwärts bis in die Nähe der von Nokata ausgehenden Verzweigungen der früheren Chikugobahn, die jetzt ebenfalls der Kiushiu-Bahngesellschaft gehört. Die Hoshiubahn hat gegenwärtig neben einem nicht unbeträchtlichen Personenverkehr den stärksten Güterverkehr in ganz Japan, was sich daraus erklärt, dass sie im Kohlenbezirk von Kiushiu liegt und der Kohlenverfrachtung dient. Da der Betriebskoeffizient der Bahn seither stets ein ziemlich niedriger war — zwischen 40 und 48 % —, so befindet sich das Unternehmen in günstiger Finanzlage; im Rechnungsjahre 1898/99 wurde das Anlagekapital der Bahn durch die Verkehrseinnahmen mit 9 % verzinst. Durch Verschmelzung der Kiushiu- und der Hoshiubahn dürften beide Unternehmungen nur gewinnen.

— Plan der Einführung elektrischen Betriebes auf der Stadtbahnstrecke der Kobubahn in Tokio. Die erste Vollbahn in Japan, bei der man sich ernstlich mit dem Plane beschäftigt, auf einer Strecke elektrischen Betrieb einzuführen, ist die Kobubahn, eine Privateisenbahn, die bei 43,4 km Gesammtlänge die westlich von Tokio gelegene Stadt Hachioji mit der Landeshauptstadt verbindet. Von besonderer Bedeutung für die Zukunft der Bahn ist es, dass die vom Staate geplante und bereits begonnene Chuo-Eisenbahn nach Kofu, Shiojivi und Nagoya in Hachioji ihren Ausgangspunkt nimmt und hier an die bestehende Kobubahn anschliesst. Die doppelgleisige Bahnstrecke der letzteren von Shinjiku, einem westlichen Vororte von Tokio, durch das Stadtgebiet bis zu dem jetzigen östlichen Endbahnhofe Jidamachi, 6,4 km lang, hat in Bau und Betrieb völlig den Charakter einer Stadtbahn; sie ist unter Vermeidung von Durchschneidungen städtischer Strassen in Schienenhöhe mit vier Zwischenstationen angelegt und es besteht hier ein lebhafter örtlicher Personenverkehr, zu dessen Bedienung jetzt täglich 66 Personenzüge mit einer Zugfolge von 30 bis 40 Minuten gefahren werden; 18 von diesen werden als Fernzüge über die ganze Bahn nach und von Hachioji durchgeführt. Neuerdings hat nun die Gesellschaft, die sich in sehr günstiger Finanzlage befindet, da sie in letzter Zeit Jahresdividenden von 12 bis 15 % erzielte, die Genehmigung zu einer Verlängerung ihrer Stadtstrecke in Tokio um 2 km in östlicher Richtüng über Jidamachi hinaus bis in die Gegend von Manseioder Meganebashi, d. h. Brillenbrücke, nachgesucht und erhalten. Man beabsichtigt damit, den Endpunkt der Bahn weiter in die Verkehrsmitte von Tokio vorzuschieben und näher an die vom Staate geplante, die Stadt von Süd nach Nord durchschneidende Hochbahn heranzukommen. In der beabsichtigten Verlängerung, deren Kosten zu 1 000 000 Yen*) angegeben werden, soll eine Zwischenstation bei Ochanomidzubashi (d. h. Theewasserbrücke) und die östliche Endstation in etwa 600 m Entfernung von der künftigen Stadtbahn angelegt werden. Mit den Bauarbeiten gedenkt man im März d. J. zu beginnen. Nach einem neueren Beschluss der Eisenbahngesellschaft soll nun auf der gesammten künftigen Stadtbahnstrecke, von Meganebashi bis Shinjiku, ja sogar noch 1,36 km weiter bis zur nächsten Station (Okubo) dahinter, elektrischer Betrieb mit Motorwagen eingerichtet werden. Die Gesellschaft hat bereits die Genehmigung hierzu bei der Aufsichtsbehörde nachgesucht, und es ist nicht unwahrscheinlich, dass sie unter gewissen Vorbehalten ertheilt wird. Es wird beabsichtigt, täglich etwa 130 Stadtzüge, aus einem langen, schweren Motorwagen und ein oder zwei Anhängewagen bestehend, zwischen den gewöhnlichen Fernzügen mit Lokomotivbetrieb, deren nach wie vor im ganzen 18 verkehren würden, zu fahren. Der Motorwagen, der den elektrischen Strom mittelst der üblichen doppelten Laufrolle von der oberirdischen Stromleitung abnimmt, soll aus zwei Drehgestellen bestehen und 100 Personen, jeder Anhängewagen, der sich von den jetzt gebräuchlichen Personenwagen kaum unterscheiden würde, 50 Personen fassen; es liesse sich demnach bei der geplanten Zugfolge von etwa 12 bis 15 Minuten eine Beförderung von $(100 + 2 \times 50) \times 4$ oder $5 = 800$ bis 1 000 Personen in der Stunde ermöglichen, während jetzt jeder gewöhnliche Zug mit 8 Personenwagen rund $8 \times 50 = 400$ Personen befördert.

Wenn der elektrische Betrieb wirklich eingeführt wird, werden die meisten der jetzt noch bestehenden Schienenübergänge im Aussenbezirk von Tokio, nahe bei Shinjiku und Okubo, keinesfalls weiter beibehalten werden können. Das Doppelgleis soll natürlich von Shinjiku bis Okubo ausgebaut werden. Die Kraftstation ist zwischen den Stationen Ichigaya und Yotsuya geplant. Wenn auch von der Einführung des elektrischen Betriebes eine Steigerung der Fahrgeschwindigkeit im vorliegenden Falle kaum zu erhoffen sein dürfte, so würde doch die Beseitigung der Rauch- und Russplage, die auf allen japanischen Eisenbahnen ganz besonders hervortritt, immerhin einen wesentlichen Fortschritt bedeuten.

— Ueber den Lokomotiven- und Eisenbahnwagenbau der Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1900 theilt die Münchener „Allg. Ztg." folgendes mit: Die Erzeugung von Loko-

*) 1 Yen = rund 2,10 ℳ.

motiven und Eisenbahnwagen war in den Vereinigten Staaten im letzten Jahre bedeutender als je vorher. Es wurden insgesammt 3 153 Lokomotiven oder 680 (27,5 %) mehr gebaut als 1899, wo schon die Höhe der Vorjahre überschritten war. Von der erzeugten Menge wurden 1900 nur 16 % oder 505 Stück ausgeführt, gegen 514 im Vorjahre. Die Wagenbauanstalten brachten zusammen 124 106 Eisenbahnwagen (gegen 123 893 im Jahre 1899) auf den Markt; davon wurden 113 070 Fracht-, 1 515 Personen- und 6 091 Strassenbahnwagen in der Union, 2 561 Fracht-, 121 Personen- und 748 Strassenbahnwagen im Auslande abgesetzt. Die Entwickelung des Stahlwagenbaues geht daraus hervor, dass im letzten Jahre 14 464 Frachtwagen ganz aus Stahl hergestellt waren, wovon 447 ausgeführt wurden, während die Zahl der Stahlwagen 1899 nur 10 500 und 1898 gar blos 2 700 betrug.

Allgemeines.

— **Ueber das Verhältniss von Dampfkraft zu Menschenkraft** stellt die englische Zeitschrift „The Machinery Market“ ein eigenartiges Rechenexempel an. Der Schnelldampfer „Deutschland“ der Hamburg-Amerikalinie, der von allen Schiffen in Fahrt die stärksten Maschinen besitzt, entwickelt für je $^2/_3$ kg verbrauchter Kohlen etwas über eine Pferdekraft auf eine Stunde. Das sei die höchste Ausnutzung der Kohle, die bei Schiffsmaschinen vorkomme. Sonach entwickelt bei diesem Dampfer 1 t Kohlen etwa 1 500 Pferdekraftstunden. Man kann nun annehmen, dass eine Pferdekraft gleich der Kraft von 14 Menschen zu rechnen ist, und es würde danach 1 t Kohlen ebenso viel Kraft entwickeln, wie ein Mensch in $1\,500 \times 14 = 210\,000$ Arbeitsstunden, was bei zehn täglichen Arbeitsstunden an 300 Arbeitstagen des Jahres eine siebenjährige Arbeitsthätigkeit bedeutet.

Spinnt man die Rechnung weiter, so gelangt man zu folgendem: Die „Deutschland“ braucht zur Entfaltung ihrer Schnelligkeit von über 23 Seemeilen eine Maschinenleistung von 35 600 PS. Wollte man versuchen, das Schiff einmal mit gleicher Schnelligkeit durch Menschenkraft fortzubewegen, so käme man nach dem gleichen Verhältniss (1 : 14) auf die Zahl von rund 1 000 000 Ruderern, da man wegen der unaufhörlichen Arbeit der Maschinen bei Tag und Nacht mindestens eine Ablösung in 12 stündiger Schicht rechnen muss.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen usw.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. März d. J. sind die Verkehrsstellen Bahnhof Dresden-Neustadt schlesischer Bahnhof und Bahnhof Dresden-Neustadt Leipziger Bahnhof geschlossen und es ist der Verkehr auf den neuen Bahnhof Dresden-Neustadt übergeleitet worden. An Stelle der beiden Gepäck- und Eilgutverwaltungen Dresden-Neustadt Leipziger und schlesischer Bahnhof ist die Gepäck- und Eilgutverwaltung Dresden-Neustadt getreten. Die Abfertigung von Reisegepäck und solchen Gegenständen, die sich zur Beförderung als Gepäck eignen, erfolgt auf dem neuen Bahnhofe; Vieh und Eilgut aber sowie Leichen und Fahrzeuge sind bis auf weiteres auf die Interimsanlagen an der Hellerstrasse in Dresden-Neustadt — die derzeitigen Eilguträume usw. des schlesischen Bahnhofes — verwiesen worden.

Anschliessend an diese Veränderungen wurden am gleichen Tage die 3,1 km lange, vollspurige Verbindungsstrecke von der Leipzig-Dresdner nach der Görlitz-Dresdner Linie und die 1,6 km lange, vollspurige Fortsetzung dieser Strecke vom Bahnhofe Dresden-Neustadt über die neue Elbbrücke bis Bahnhof Dresden Wettinerstrasse dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die derzeitige Strecke vom schlesischen Bahnhofe über die „Marienbrücke“ bis Bahnhof Wettinerstrasse ist eingezogen worden.

Der neue Bahnhof und die neue Verbindungsstrecke von L. D. 1128—1159 sowie die Fortsetzung dieser Linie bis an die neue Elbbrücke gehören zum Dienstbereiche der Betriebsdirektion Dresden-Neustadt und sind im übrigen der Bauinspektion Dresden-Neustadt I, der Maschineninspektion Dresden-Neustadt und der Telegrapheninspektion sowie der Werkstätteninspektion Dresden unterstellt. Die Strecke vom Beginn der neuen Elbbrücke bis Bahnhof Dresden Wettinerstrasse gehört zum Dienstbereiche der Betriebsdirektion Dresden-Altstadt bezw. zur Bauinspektion Dresden-Friedrichstadt und im übrigen zur Maschineninspektion Dresden-Altstadt und zur Telegrapheninspektion und Werkstätteninspektion Dresden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die an der Strecke Schönsee-Strasburg Wpr. gelegene Haltestelle Wrotzk ist am 1. März 1901 für den Viehverkehr eröffnet worden. Die Ver- und Entladung von Vieh ist von der jedesmal vorher einzuholenden Genehmigung des zuständigen Landraths abhängig.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 11. März d. J. wird die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Klasse Erlenbach auch für den beschränkten Güterdienst — Abfertigung lediglich von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Die Station Buchwalde an der Strecke Allenstein-Wormditt führt fortan die Bezeichnung Gross-Buchwalde.

Verwechselung von Stationen.

Zur Vermeidung der Verschleppung von Gütern wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Station Engers der Strecke Cöln-Deutz-Niederlahnstein des königlichen Eisenbahndirektionsbezirks Cöln mehrfach mit der Station Enger in Westfalen der Herforder Kleinbahn verwechselt worden ist.

Handschriftliche Ergänzung des Verzeichnisses gleichnamiger Eisenbahnstationen wird anheimgestellt.

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen.

Zum genannten Verzeichniss ist der Nachtrag II herausgegeben und zur Vertheilung gebracht worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 675 vom 22. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Berechnung des Mindestbetrages für Reisegepäck (abgesandt am 2. März d. J.).

Nr. 679 vom 22. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die königliche Eisenbahndirektion Erfurt, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 26. Februar d. J.).

Nr. 711 vom 20. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem alphabetischen Verzeichnisse der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 28. Februar d. J.).

Nr. 719 vom 25. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Berechnung der Mindestgebühr für Sonderzüge (abgesandt am 2. März d. J.).

Nr. 736 vom 22. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, Begleitschreiben zum Protokoll der zu Berlin am 14./15. November 1900 abgehaltenen Sitzung des Unterausschusses zur Vorberathung verschiedener Anträge auf Abänderung des § 5 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 26. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Strecke Reppen-Glogau gelegene Station „Beuthen a/O." erhält fortan die Bezeichnung „Beuthen (Bezirk Liegnitz)".

Posen, den 27. Februar 1901. (539)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Bezeichnung der zwischen den Stationen Schroda und Falkstätt der Strecke Posen-Jarotschin gelegenen Haltestelle Sulencin wird vom 1. April d. Js. ab in Warberg abgeändert.

Posen, den 28. Februar 1901. (540)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Priv. österreichisch-ungarische Staats-eisenbahn-Gesellschaft.

Infolge Schneeverwehung war der Gesammtverkehr auf der diesseitigen Lokalbahn Brandeis a./E.-Celakowitz vom 10. bis inklusive 13. Februar l. J. eingestellt.

Wien, am 21. Februar 1901. (541)

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Strecke				
Blatna-Strakonitz . .	vom	10/2	bis	14/2,
Wallern-Prachatitz . .	„	10/2	„	22/2,
Nepomuk-Blatna . . .	„	16 2	„	19/2,
Stupno-Bras-Radnitz .	„	18/2	„	20/2,
Lemberg Kleparow-Janów	„	11 2	„	13/2,
Borki wielkie-Grzymałów	„	13 2	„	22/2,
Biała Czortkowska-Zaleszczyki	„	15/2	„	24 2,
Hadikfalva-Brodina . .	„	15/2	„	20 2,
Karlsberg-Putna . . .	„	15/2	„	20/2,
Luzan-Zaleszczyki . .	„	15/2	„	23 2,
Kopyczyncze-Husiatyn	„	16/2	„	18/2,
Kolomeaer Lokal-bahnen	„	16/2	„	19/2,
Teresin-Borszczów . .	„	16/2	„	23/2,
Dolina-Wygoda . . .	„	24/2	„	27/2.

Aus gleicher Ursache wurde bis auf weiteres der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken eingestellt, u. zwar:

Kolomea-Stefanówka am 14 2. u.
Borszczów-Iwanie puste am 16 2 l. J.

Wien, am 27. Februar 1901. (542)

Rumänische Staatseisenbahnen.

Infolge von Schneeverwehung war der Güterverkehr im Monate Januar l. J. auf folgende Linien unterbrochen, u. zw.:

Strecke					
Bucuresci-Fetesci	vom	2/1	bis	13/1	inkl.,
u.	„	15/1	„	19/1	„
Fetesci-Constantza	„	3/1	„	12/1	„
Ciulnita-Calarasi	„	5/1	„	13/1	„
u.	„	15/1	„	19/1	„
Calarasi-Cal. Hafen	„	5 1	„	25/1	„
Ciulnita-Slobozia	„	2/1	„	24/1	„
Bucuresci-Giurgiu	„	6/1	„	10/1	„
Bucuresci-Ploesci	„	6/1	„	10/1	„
Marasesci-Bacau	„	6/1	„	11/1	„
Marasesci-Tecuciu	„	5/1	„	11/1	„
Tecuciu-Galati	„	5/1	„	11/1	„
Tecuciu-Vaslui	„	5/1	„	11/1	„
u.	„	14/1	„	17/1	„
Adjud-T. Ocna	„	5/1	„	11/1	„
u.	„	13/1	„	17/1	„
alanca	„	6/1	„	11/1	„
u.	„	13/1	„	17/1	„
Comanesci-Moinesci	vom	6/1	bis	11/1	inkl.,
Faurei-Fetesci	„	2/1	„	17/1	„
Buzeu-Marasesci	„	6/1	„	10/1	„
Buzeu-Faurei . .	„	2 1	„	17/1	„
Faurei-Braila . .	„	2/1	„	20/1	„
Braila-Barbosi .	„	5/1	„	12/1	„

Unter Bezugnahme auf § 11 Abs. 4 des Uebereinkommens für gegenseitige Wagenberechnung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Bukarest, den 28. Februar 1901. (543)

3. Güterverkehr.

Expressguttarif Main-Neckarbahn-Direktionsbezirk Mainz sowie hessische Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangt zum Tarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag II zur Ausgabe, wodurch die Stationen der Strecke Mörlenbach-Wahlen des Direktionsbezirks Mainz in den direkten Expressgutverkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn einbezogen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die Expressgutabfertigungen.

Darmstadt, den 28. Februar 1901. (544)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Im Nachtrag VI zu nebenbezeichnetem Tarif, gültig vom 1. August 1899, ist Seite 5, im Verzeichniss der Stationen mit beschränkter Güterabfertigung, mittlere Spalte, an dritter Stelle, die Station
„Ingolstadt Ctlbhf.*)"
zu streichen und dafür einzusetzen:
„Ingolstadt Lokalbahnhof*)".

München, den 28. Februar 1901. (545)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr.
Tarifheft 1.

Mit dem 1. April n. St. 1901 wird die Station Mainz Centralbhf. des Direktionsbezirks Mainz in den Ausnahmetarif 2 für Holz des Spezialtarifs II des oben bezeichneten Verkehrs (Tariftabelle I des Tarifheftes 1) aufgenommen.

Der Frachtsatz beträgt 2,97 *M.* für 100 kg.

Bromberg, den 1. März 1901. (546)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 tritt der Nachtrag VII zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff und Holzzellstoff in Kraft.

Die Abgabe erfolgt unentgeltlich.

Strassburg, den 1. März 1901. (547)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 5. März 1901 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901, treten für die Beförderung von Borke, gemahlen und roh, zwischen Wlaschim, Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen, und Glauchau, Meerane, Plauen i. V., Reichenbach i. V., Tharandt sowie Weida (sächs. und preuss. Stb.) direkte Frachtsätze in Kraft, die bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10 000 kg gelten. Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 4. März 1901. (548)
Königl. Generaldirektion
der s. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. März d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 der Nachtrag V, welcher anderweite Frachtsätze nach den Stationen der Brölthaler Eisenbahn, neue Frachtsätze nach der Kanalumschlagsstelle Meppen der Meppen-Haselünner Eisenbahn und Warendorf der westfälischen Landeseisenbahn, sowie anderweite ermässigte Frachtsätze von und nach verschiedenen Stationen enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist. Die Frachtsätze nach Warendorf gelten erst vom Tage der Eröffnung des Uebergangsverkehrs mit der westfälischen Landeseisenbahn in Warendorf. Soweit im Verkehr nach Stationen der Bröl-thaler Eisenbahn hier und da Frachterhöhungen eintreten, kommen bis einschliesslich den 14. April d. J. noch die seitherigen Frachtsätze zuzüglich der bisherigen Ueberführgebühren in Hennef (Sieg) und Siegburg zur Anwendung.

Essen, den 26. Februar 1901. [549]
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer und norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbands-Gütertarif.

Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) wird mit sofortiger Gültigkeit geändert bezw. ergänzt wie folgt:

Unter Ziffer II 4b (im nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarif) bezw. unter Ziffer 5c (im norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Gütertarif, Hefte 1 und 2) erhält die Position „Torf und Torfkohle, auch gepresst", folgende anderweite Fassung: „Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle."

Unter Ziffer II 4a für den Verkehr mit den Wettbewerbsstationen Aschaffenburg usw. (im nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarif) bezw. unter Ziffer 5b (im norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Gütertarif, Hefte 1 und 2) wird nachgetragen: „Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsäge-

mehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindmittels (Harz und dergl.) hergestellte."

Hannover, den 26. Februar 1901. [550]
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz Köhlerschacht der Lythandragrube-Olbernhau von 122,2 auf 112,2 ₰ für 100 kg ermässigt.

Kattowitz, den 2. März 1901. (551)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-elsass-lothringisch-luxemburgischer Viehverkehr.

Am 1. April l. J. gelangt zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen württ. Staatsbahnstationen, sowie Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn ein Nachtrag IV zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau der Generaldirektion der kgl. württ. Staatseisenbahnen.

Stuttgart, den 1. März 1901. (552)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. März d. J. wird die Station Strassburg Rheinhafen für den Wagenladungsverkehr eröffnet und mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Strassburg Centralbahnhof in die Tarifhefte A 5 und B 5 des oben bezeichneten Verbandes einbezogen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (553)

Frankfurt a/M., den 27. Februar 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtberechnung im Verkehr mit Frankfurt a/M.-Sachsenhausen (Viehhof).

Für Frankfurt a/M. - Sachsenhausen (Viehhof) ist ein neuer Gleisanschluss hergestellt, der an Stelle des bisherigen Anschlusses am 1. Mai d. J. in Benutzung genommen werden wird. Von diesem Tage ab werden sowohl bei Güter- als auch bei Viehsendungen für jeden auch nur theilweise beladenen Wagen erhoben:

a) Für die Ueberführung zwischen Frankfurt a/M.-Sachsenhausen (Viehhof) im Anschluss an die Frachtsätze für Frankfurt a/M.-Sachsenhausen eine Ueberfuhrgebühr von . . . . . . 1,90 ℳ
b) für die Bewegung der Wagen im Viehhofe eine Rangirgebühr von . . . . . . 0,50 „
c) für Rechnung der Stadt Frankfurt a/M. eine Gleisegebühr von . . . . . . 1,60 „
zusammen 4,00 ℳ

Diese Sätze ergeben gegenüber den jetzt geltenden eine geringfügige Erhöhung der Gesammtfracht. (554)

Frankfurt a/M., den 24. Februar 1901.
Namens aller betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Die am 1. März 1901 für den Wagenladungsgüterverkehr zur Eröffnung kommende Station Strassburg (Rheinhafen) wird vom gleichen Tage ab in die Hefte 1, 2, 4 und 5 des Gütertarifs für den südwestdeutschen Eisenbahnverband aufgenommen. Für die neue Station gelten die gleichen Tarifentfernungen und Frachtsätze (einschliesslich der Ausnahmefrachtsätze) wie für Strassburg (Centralbahnhof). Der Verkehr derselben ist bis auf weiteres auf die Abfertigung von Wagenladungen beschränkt, deren Bereitstellung auf den Gleisen des städtischen Hafengeländes oder den mit diesen verbundenen Anschlüssen erfolgt.

Strassburg, den 26. Februar 1901. (555)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. März d. J. kommt ein Nachtrag III zum Tarifheft B III (Mainz-Main-Neckarbahn) zur Ausgabe, der Entfernungen enthält für den Verkehr mit den Stationen der Neubaustrecke Mörlenbach-Wahlen des Direktionsbezirks Mainz.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 27. Februar 1901. (556)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II vom 1. Mai 1897.

Am 1. April l. J. tritt der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält neue Vorschriften für die Anwendung des Tarifs, ein neues, wesentliche Frachtverbilligungen herbeiführendes Artikelverzeichniss für den Ausnahmetarif Nr. 1 für Metalle und Metallwaaren, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

München, den 28. Februar 1901. (557)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. März d. J. tritt im Tarif Theil II, Heft 1 ein neuer Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Aussig A. T. E., Oe. N. W. B. und St. E. G. sowie Schreckenstein Oe. N. W. B. einerseits, Königsee (Thür.) K. E. D. E. andererseits in Höhe von 88 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 27. Februar 1901. (558)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897.

Mit Gültigkeit vom 20. März d. J. wird die Station Maria-Rast S. B. in den Ausnahmetarif Nr. 3 B (Schlacken zum Hochofenbetriebe) einbezogen.

Der Schnittsatz südlich vom Schnittpunkte beträgt von Maria-Rast S. B. 78,5 ₰ für 100 kg. Die Schnittsätze nördlich vom Schnittpunkte sind aus dem Tarif zu ersehen.

Breslau, den 27. Februar 1901. (559)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Vom 1. März 1901 ab wird die Station Dahlhausen (Ruhr) als Versandstation in den Eisenausnahmetarif 9, sowie in die Seehafen-Eisenausnahmetarife D und D I (Schiffsbaueisen) aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 26. Februar 1901. (560)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Vom 1. März 1901 ab wird die Station Hattingen (Ruhr) des Direktionsbezirks Essen als Versandstation in den Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 26. Februar 1901. (561)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Klassentarif Theil II, Heft 1 vom 1. Februar 1897.)

Mit Wirksamkeit vom 15. März 1901 wird die Station Bozen-Gries der k. k. priv. Südbahngesellschaft mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 28 Abtheilung b für Pflastersteine etc. aufgenommen:

Nach oder von	Bozen-Gries Abtheilung b Frachtsätze für 100 kg in Mark
Stationen der k. württ. Staatseisenbahnen.	
Stuttgart Hauptbhf. . .	1,36
„ Nordbhf. . .	1,37
„ Westbhf. . .	1,38

München, den 1. März 1901. (562)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.

Für Güter des Sp.-Tar. III treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Luzna - Lischan und umgekehrt . .	50 ₰
Von Aussig-Landungsplatz nach Luzna - Lischan und umgekehrt . .	49 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Luzna - Lischan und umgekehrt . .	49 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Luzna - Lischan und umgekehrt . .	72 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 27. Februar 1901. (563)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Schwanenstadt der k. k. österr. Staatsbahnen in den Verbands-Gütertarif Theil IV, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1901, wird die Station Schwanenstadt mit den nachstehend verzeichneten Schnittfrachtsätzen in den Tariftheil IV, Heft 1 vom 1. Mai 1900 aufgenommen.

Schnitt-Tariftabelle A.

Gruppe der Reexpeditionstabelle Seite 13	von den nachbenannten Stationen	bis zu den Schnittpunkten I	II
		Francs Gold für 1000 kg	
M	Schwanenstadt	2,70	14,00

Wien, am 27. Februar 1901. (564)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Mitrovicz-Szávapart der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen in den Verbands-Gütertarif Theil IV, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1901, wird die Station Mitrovicz-Szávapart mit den nachstehend verzeichneten Schnittfrachtsätzen in den Tariftheil IV, Heft 2 vom 1. Mai 1900 aufgenommen.

Schnitt-Tariftabelle A.

Gruppe der Reexpeditionstabelle Seite 15	von den nachbenannten Stationen	bis zu den Schnittpunkten I	II
		Francs Gold für 1000 kg	
C	Mitrovicz-Szávapart .	25,70	35,40

Wien, am 27. Februar 1901. (565)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Am 1. März d. J. tritt eine Stationstariftabelle für die Station Mühlhausen (M. E. E.) mit theilweise ermässigten Sätzen in Kraft. Das Nähere ist auf unseren Stationen zu erfahren. (566RM)

Mühlhausen i/Th., den 26. Februar 1901.

Der Vorstand.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für den Umbau von 3 km Gleis, bestehend aus Stahlschienen, Kleineisenzeug und Holzschwellen sowie von Weichen, soll vergeben werden.

Angebote sind mit bezüglichen Aufschriften versehen, bis zum 12. März 1901, Vormittags 10 Uhr, einzureichen.

Bedingungen können im diesseitigen Zahlmeister-Geschäftszimmer eingesehen bezw. von dort bezogen werden. (567)

Militär-Eisenbahn.

Die Ausführung der Wegebefestigungsarbeiten an der Ueberführung der Strasse von Friedrichsfelde nach Cöpenick bei Sadowa in Km. 9,4 + 40 der schlesischen Bahn soll öffentlich vergeben werden. Angebote sind bis Donnerstag, den 21. März, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Wegebefestigungsarbeiten für die Ueberführung bei Sadowa“ versehen, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen. Die Verdingungsunterlagen können von daher gegen kostenfreie Einsendung von 1 M. in baar, nicht in Marken, bezogen werden.

Berlin O, den 26. Februar 1901. (568)

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung 1. Fruchtstrasse 14/15.

Ausschreibung der Lieferung von 812 Stück (rd. 141 cbm) eichenen Brückenbalken.

Der vorstehenden Ausschreibung werden die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen zu Grunde gelegt.

Die Ausschreibungsunterlagen liegen in unserem Verwaltungsgebäude zur Einsicht offen und können auch gegen kostenfreie Einsendung von 1,00 M. — in baar — bezogen werden.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung: „Lieferung von Brückenbalken“ bis zum 26. März d. J., Vormittags 11½ Uhr, postfrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 2. März 1901. (569)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

Die Lieferung des Bedarfs an:

1. Kohlen,
2. Schmier- etc. Materialien, als: Schmieröl, Brennöl, Petroleum, Talg, Putzwolle, Putzlappen, weisse und grüne Seife,
3. Farben, Drogen, Chemikalien etc.,
4. Eisen und Eisenwaaren,
5. Nutzhölzer,
6. Kies, sowie
7. die Ausführung von Glaserarbeiten und Lieferung von Glas

für das Rechnungsjahr 1901 soll vergeben werden.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 12. März 1901, Vorm. 10 Uhr, hierher einzureichen.

Bedingungen liegen im diesseitigen Zahlmeister-Geschäftszimmer aus, auch können dieselben von dort bezogen werden. (570)

Militär-Eisenbahn.

Die Lieferung von rd. 65 cbm Granit-Werksteinen und 228 qm Granit-Abdeckplatten für den Umbau der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am Montag, den 18. März d. J., Vormittags 11 Uhr, stattfindenden Eröffnungsterminversiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können einschl. der Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 2 M. in baar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 14 Tage. (571)

Breslau (Brüderstr. 32), den 2. März 1901.

Kgl. Eisenbahn-Bauabtheilung.

5. Verkauf von Altmaterialien.

K. württembergische Staatseisenbahn.

Verkauf von alten Oberbau- etc. Materialien.

Auf dem Bahnhof Heilbronn lagernde:

ca. 158 t alte Eisenschienen Profil B (Niederprofil),
„ 1410 „ alte Eisenschienen Profil C,
„ 570 „ alte Stahlschienen und Stahlabfälle, ungetrennt,
„ 30 „ alte Eisenlaschen,
„ 300 „ altes Schmiedeisen, ungetrennt,
„ 33 „ alte Schwellen aus Schweisseisen (600 Stück),
„ 30 „ altes Gusseisen,
„ 39 „ verbranntes Eisen,
„ 3,5 „ altes Eisenblech,
„ 0,5 „ alter Eisendraht,

ferner

3 alte, noch verwendbare Gleiswaagen

werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Oberbaumaterialien“ spätestens bis 19. März d. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen; anschliessend hieran findet die Oeffnung der Angebote statt. (572RM)

Heilbronn, den 26. Februar 1901.

K. Oberbau-Materialverwaltung.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Gasbereitungs-Nebenerzeugnissen.

Die in den Eisenbahn-Gasanstalten in Magdeburg, Halberstadt, Börssum, Jerxheim und Braunschweig im Etatsjahre 1901 zur Gewinnung kommenden Nebenerzeugnisse (Gasöltheer, Steinkohlentheer, Ammoniakwasser und Kohlenwasserstoff) sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 18. März 1901, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. März 1901.

Magdeburg, den 27. Februar 1901. (573)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. März Vorm. gemeldet.

Nr. 7. Berlin, am 6. März 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	1	1	Koffer	gefüllt —	81	1	Reichenau	Badische Stsb.	von Offenbach a/M.
2	B	1	1	Korb	gefüllt —		2			
3	A B	252	1	Pack	Papier —	132	3	Kiel	K. E.-D. Altona	
4	A C	445	1	Kiste	leer —	43	4	Hamburg B.	„	
5	A K	660	1	Fass	? —	127	5	Niederhone	K. E.-D. Cassel	
6	A L	1673	1	Ballen	Webwaaren —	—	6	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
7	A M	6681	1	Kiste	leer —	9	7	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
8	A P	16	1	Ballen	Drucksachen —	—	8	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
9	A R E N	—	2	—	Roheisen —	55	9	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
10	A S	4381	1	Kiste	leer —	6	10	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
11	B	I	2	—	Rohrstühle, nussbaum fournirt, mit Rohr geflochten	11	11	„	„	etiqu. Robert Schaarmacher, Barmen.
12	B 8	2433/4	2	Kisten	? —	60	12	Franeker	Niederländ. Stsb.	
13	B & B	149 u. 1596	1	Sack	Grassamen —	103	13	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
14	B C	498	1	Ballen	Gewebe —	11	14	Rastatt	Badische Stsb.	
15	B H	180	1	Kollo	Blechflasche (Feuergut)	26	15	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
16	B J	11200	1	Kiste	leer —	45	16	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
17	B S & Co.	3815 I/IV	4	Pack	Säcke —	92	17	Peine	K. E.-D. Hannover	
18	C B	II	1	Kiste	leer —	16	18	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
19	C B	50	1	„	leer —	80	19	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	v. Cöln-Deutz bez.
20	C C F	73749	1	„	hellblaue Papphülsen, 170 mm lg., mit dünnem, grauen Garn bewickelt	202	20	Leipzig Mgb.	K. E.-D. Halle a/S.	*)
22	C H	—	3	Kolli	Holzstücke, 2,50 m lang,	—	22	Kiel	K. E.-D. Altona	
23	H W O	—	1	Kollo	Holzstücke, 2,00 „ „		23			
24	—	—	1	„	Brett, 2,00 m lang		24			
25	C K / H K	21 / 1	1	Kiste	leer —	33	25	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
26	C P	461	1	„	Notizbücher, Bleifedern, Mundlack	10,5	26	Nordenburg	K. E.-D. Königsberg	
27	C T S Co.	1576	1	„	leer —	12	27	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
28	D	73	1	Ballen	Faserwurzeln —	116	28	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
29	D	8780	1	Kiste	defekte Spiegel —	36	29	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
30	D B	228	1	Ballen	eiserne Gardinenstangen	41	30	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
31	D R H	6	1		Kette —	—	31	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
32	D R H J	239	1	Kiste	leer —	8	32	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
33	E	9766	1	Kollo	3 zusammengenietete Roststäbe	7	33	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
34	E B	2453	1	Ballen	Tapeten —	7	34	Herne	K. E.-D. Essen	
35	E G	12960	1	eis. Fass	? —	670	35	Herford	K. E.-D. Hannover	bezettelt: Wesel 4 I.-Hbg.
36	E K	1	1	Sack	? —	11	36	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
37	E M	4776	1	Lattenkiste	— —	36	37	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
38	E V	4216	1	Kiste	Eisenwaaren —	68	38	Nieder-Ramstadt	Direktion Mainz	
39	F	—	1	—	Ofenrost —	2	39	Garding	K. E.-D. Altona	
40	F B	6618	1	Kiste	leer —	5	40	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beklebt: von Dömitz.
41	F D	2442	1	„	? —	36	41	Gemünden	Bayerische Stsb.	
42	F G	16050	1	„	leer —	5	42	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beklebt: von Köln-Ger.
43	F G	13631	1	„	leer —	9	43	„	„	
44	F M	967	1	„	leer —	50	44	„	„	
45	F S C	5386	1	„	leer —	35	45	„	„	
46	G	296	1	Verschlag	Emaille-Eimer, Kanne und Becher	47	46	„	„	
47	G C	1619	1	Kiste	gef. —	38	47	Werdau	Sächsische Stsb.	

*) Aus Anfang Januar 1901. Erste Meldung lautete auf Maschinentheile. An der Kiste ein kleiner grüner Zettel mit: Masch. Nr. 81/82, Garn Nr. 6, Format Pincope-Qualität. Hülsen f. blau, 170 mm, Griesbach.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	G F S	7168	1	Korb	Eisenwaaren	30	48	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
49	G G	3503/3504	2	Säcke	Bürstenwaaren	32	49	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
50	G H	800	1	Korb	Schrauben	85	50	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
51	G J	991	1	Verschlag	leer	17	51	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
52	G L	2047	12	—	neue Flaschenzüge	495	52	Spandau	„	
53	G N	552	1	Kiste	Konfitüren	4	53	Wehbach	K. E.-D. Elberfeld	
54	G R	414	1	„	gefüllt	18	54	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
55	G S L	—	1	Stange	Stahl	68	55	Güterabf. Worms	Direktion Mainz	5 m lang.
56	G T	5891/93	3	Fässer	anscheinend Oel	287, 299, 286	56	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
57	G W	—	1	Pack	ger. Fische	18	57	Berlin H. u. L. Eilgut	K. E.-D. Berlin	bekl.: Eckernförde-Berlin.
58	H	—	5	Stangen	Eisen	135	58	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
59	H	3018	1	—	Maschinentheil	1,5	59	Geislingen	Württemberg. Stsb.	von runder Form.
60	H	10	1	Koffer	gefüllt	13,5	60	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	bezettelt: Dortmund S. Politz.
61	H	757	1	Kiste	übersponnener Draht in weisser, schwarzer u. brauner Farbe	33,5	61	Taucha	K. E.-D. Halle a/S.	
62	H A	1512	1	„	?	17,5	62	Eilg.-Abf. Oberhausen	K. E.-D. Essen	
63	H A & Co.	3	1	Koffer	?	21	63	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bezettelt: Wiesbaden-Hamburg.
64	H C	1	1	Ballen	Papierhülsen	30	64	Mannheim	Direktion Mainz	
65	H F	73482	1	Kiste	leer, alt	10	65	Husum	K. E.-D. Altona	
66	H H	2	1	„	leer	40	66	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
67	—	—	3	Stangen	Stahl	27	67	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
	H K	—	5	„	Stahl	35				
68	H & L	1804	1	Verschlag	leer	20	68	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	bekl. von Dresden-Neust.
69	H N	2546/47	2	Kisten	je 1 Blechkiste	75	69	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschrieben: Hamburg Ausfuhrgut.
70	H P	1080	1	Kiste	leer	35	70	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
71	H S	4208	1	„	leer	30	71	„	„	
72	H Z	7753	1	„	leer	8	72	„	„	
73	J A K	—	1	Gebinde	leer	4	73	Kiel	K. E.-D. Altona	
74	J D	264	1	Ballen	Wolle oder Wollabfälle	56	74	Leipzig Mgb.	K. E.-D. Halle a S.	
75	J D	1/3. 5	4	Korbfl.	leer	11	75	Kiel	K. E.-D. Altona	beschrieben: Kiel.
76	J F S	6073	1	Kiste	Nudeln	24,5	76	Gräfrath	K. E.-D. Elberfeld	
77	J G	2330	1	„	Wasserflaschen	60	77	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beklebt von Pritzwalk 1/12.
78	J G	12464	1	„	leer	8	78	„	„	
79	J H	1251	1	„	leer	15	79	„	„	
80	J H	129	1	„	Cigarren	53	80	Danzig lege Th.	K. E.-D. Danzig	
81	J H	10	1	Korb	?	33	81	Herne	K. E.-D. Essen	
82	J L	8021	1	Kiste	leer	8	82	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
83	J S	97	1	Verschlag	leer	15	83	„	„	
84	J S	VI	1	Sack	Kleider u. Wäsche	15	84	Achern	Badische Stsb.	
85	J W	1475	1	Kiste	leer	18	85	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
86	K K	97	1	„	leere Blechbüchse	5,5	86	Berlin H. u. L.	„	
87	K L	1900	1	Ballen	Manufakturwaaren	15	87	Herne	K. E.-D. Essen	
88	K P E V	43	2	—	eis. Bremsklötze	—	88	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
89	K S	26639	1	Kiste	leer	10	89	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
90	L	—	8	Stangen	Reifeisen	184	90	Marktl	Bayerische Stsb.	
91	L	1	1	—	Ofentrommel	—	91	Düren	K. E.-D. Cöln	
92	L J	1003	1	Kiste	leer	37	92	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
93	L P	—	1	—	eis. Rohr	30	93	Hamm	K. E.-D. Essen	
94	L W	100	1	Fass	leer	8	94	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
95	M B	5046	1	Kiste	leer	15	95	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
96	M G	312	1	„	Kognakgläser in Packpapier, theils lose, theils in zwei Pappkartons	15	96	Berlin Ost	„	
97	M G	10387	1	„	leer	15	97	Berlin H. u. L.	„	
98	M L	187	1	Ballen	Stoffe	24	98	Neumünster	K. E.-D. Altona	beschrieben: Berlin.
99	M P	10245	1	„	Tabak	60	99	Posen	K. E.-D. Posen	
100	M R & G G	802	1	Sack	Feigen	50	100	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
101	M W	I	1	Korb	Kleider	38	101	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
102	N S; der äussere Sack: L D	157; 376	1	Pack	leere Säcke	6	102	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
103	O	8603	1	—	eiserne Flasche Quecksilber	41	103	Sondershausen	K. E.-D. Erfurt	
104	O	6	1	Kiste	Käse	22	104	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
105	O A	1162	1	„	?	24	105	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bezettelt: München C. B. 5/1.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
106	P C & C	157/8	2	Kisten	? —	185	106	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bezettelt: Cannstatt-3/1. Hamburg.
107	P S	916	1	Ballen	? —	44	107	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
108	P W	346	1	Kiste	? —	23	108	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
109	R H	versch. Nr.	1	—	gusseis. Ofenuntersatz	5	109	Cöthen	"	
110	R J	557	1	Kiste	gefüllt —	23	110	Mannheim	Direktion Mainz	
111	R N	10/12	3	Pack	Pappe —	60	111	Halle i. W.	K. E.-D. Münster	beschr.: Halle i/W.
112	R R	50	1	Ballen	? —	44	112	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
113	R R	5072	1	Kiste	leer —	10	113	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
114	R & S	2030	1	"	Webw. —	243	114	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Ausfuhrgut Manchester.
115	R S	77022	1	"	Vaseline-Lederfett —	36	115	Hamburg H.	"	
116	S B	4911	1	Ballen	Tabak —	102	116	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	Eilgut C B. M & A 1899.
117	S & C	12563	1	Kiste	? —	100	117	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
118	Sch	3814	1	"	Balsam —	19	118	München Centr.	Bayerische Stsb.	
119	S J S	2143	1	"	gefüllt —	35	119	Güterabf. Worms	Direktion Mainz	Cöln-Gereon-Diedenhofen bezettelt.
120	S K W	5697	1	Ring	Bleirohr —	41	120	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
121	J J	3	3	—	Pflugschaare —	14	121	Sagan	K. E.-D. Breslau	
122	weisses T	—	5	—	Ofenthüren —	6	122	Posen	K. E.-D. Posen	
123	T B	4604	1	Kiste	leer, gebr. —	9	123	Camburg	K. E.-D. Erfurt	beklebt von Ilmenau, beschrieben Hamburg.
124	T C & C	100	1	"	? —	21	124	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
125	T K	2127	1	Fass	trockene, blaue Farbe	30	125	Hamburg B.	"	
126	W	3790	1	Kiste	Porzellan —	52	126	Danzig lege Th.	K. E.-D. Danzig	
127	W	—	1	"	Rosinen —	11,5	127	Kiel	K. E.-D. Altona	beklebt von Hamburg H.
128	W	1/12	12	Fässer	leer —	217	128	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
129	W	345	1	Ballen	Manufakturwaaren —	207	129	"	"	
130	W A M	30045/7	1	Kiste	Weinflaschen —	30	130	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
131	W B S	5231	1	"	? —	63	131	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Mussbach Gimmeldingen-Hamburg bezettelt.
132	W B	588	1	Verschlag	leer —	10	132	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	bezettelt: 15/10. Berlin schles. Bhf.
133	W & C	2445/2446	2	Kisten	Nudeln —	31,5	133	Gronau (Hann.)	K. E.-D. Hannover	
134	W D	1549	1	Pack	Tischdecken —	18	134	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	beklebt von Essen H. B. 8/11.
135	W G N	7246	1	Kiste	leer —	18	135	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
136	W G N	7295	1	"	leer —	20	136	"	"	
137	W G N	7463 27468	1	"	leer —	18	137	"	"	
138	W H	—	2	Säcke	Kartoffeln —	78	138	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
139	W N	II XIX	1	Bund	Bandeisen —	25	139	Duisburg	K. E.-D. Essen	
140	W S	194	1	Kiste	? —	34	140	Reichenbach i. V.	Sächsische Stsb.	Reichenbach beschr.
141	W S	1146	1	"	leer —	17	141	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beklebt von Hamburg.
142	W S	1	7	Stück	Eisengussplatten —	—	142	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
143	Adresse	—	1	Kiste	Steuergut —	64	143	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
144	A M Berlin	5	1	"	ger. Fische —	3	144	Eilabf. Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
145	Bougies de l'Etoil Qualité superieure	—	1	Packet	Paraffinkerzen (8 Stück)	0,5	145	Halle a. Saale	K. E.-D. Halle a/S.	*)
146	Burkhardt	1073	1	—	leeres Bierfass —	25	146	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
147	Düvel	23	1	—	Wagendecke —	—	147	Brieg	K. E.-D. Breslau	
148	O Coesfeld	1	1 1	Kiste Fass	leer —	26	148	Coesfeld Stbhf.	K. E.-D. Münster	alte Bekl.: Kirchweyhe-Osnabrück v. 18/1.
149	Elberfeld	19266	1	Wagen	Kohlen —	10 000	149	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
150	Enameline	—	1	Kiste	Putzpomade —	2	150	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
151	Erste Kulmbacher Aktien-Exportbierbrauerei	59199 mit gelber Farbe 83969	1	Viertel	Bier, Münchner —	56	151	Schwentainen	K. E.-D. Königsberg	
152	Gebr. S & C	10771	1	Kiste	Kohlenstifte —	78	152	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
153	C Hachumian	34569	1	"	unbekannt —	43,5	153	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
154	Hannover	29681	1	Wagen	Chilisalpeter —	—	154	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	

*) Lagerten in einer Ecke des Wagens Bbg. 18135 v. 31/1. zwischen anderen Gütern.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl der Güter	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
155	Cm., Kiel	—	4	—	behauene Grenzsteine	—	155	Kiel	K. E.-D. Altona	
156	J. Koege	—	1	Fass	leer —	20	156	Güterabf. Worms	Direktion Mainz	Name ist eingebrannt.
157	Magdeburg	III	3	Bund	Rüstzeug —	113	157	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
158	Maxim	11	1	—	Zahnrad —	—	158	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
159	Riemann, Magdeburg	—	1	Decke	— —	—	159	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
160	F. Schmidt, Schwarzenbek, Dr. Schmidt, Hamburg	—	1	Kanne	Milch, 15 l —	—	160	Eilabf. Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
161	Schöller	356	1	—	leeres Bierfass —	—	161	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	36 Liter.
162	Adresse Schwarz	—	1	—	Privatplan —	13	162	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
163	Süssmann	Cosel O/S.	4	—	eis. Kohlensäurecylinder	32	163	Berlin Schl. Bhf.	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
164	grüner Anstrich	2 21+7/16	1	Bund	Hufeisen —	20	164	Bardowiek	K. E.-D. Hannover	
165	—	7 (roth)	2	Stück	Ofentheile —	2	165	Zeitz	Sächsische Stsb.	
166	—	20	1	—	Schliesskorb —	—	166	Cöln H. B.	K. E.-D. Cöln	
167	—	46	1	Drahtring	eiserne Muttern —	6,5	167	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
168	—	93 u. 543	2	Ballen	rohe Kuhfelle —	124	168	Magdeburg West	K. E.-D. Magdeburg	
169	—	136	1	—	grosser brauner Holzkoffer Kleider	41	169	Düsseldorf-Derend. Gep.	K. E.-D. Elberfeld	
170	—	708	3	Kübel	gefüllt —	88,5	170	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
171	—	760 u. 1390	2	Fässer	leer —	42	171	München Centr.	Bayerische Stsb.	
172	—	2272/73	2	„	leer —	42	172	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	Berlin A. B. A. B. Dick, Chicago Ill. 12.
173	—	2660/2663	2	Kisten	gef. —	14	173	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
174	—	6613/4	2	Säcke	Schwefel —	215	174	Würzburg	Bayerische Stsb.	
175	—	9637/1	1	Ballot	Kapok —	25	175	Utrecht	Niederl. Centralb.	
176	—	13930	1	Kiste	leer —	2	176	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
177	// //	—	1	Bund	Stabeisen —	56	177	Saargemünd	Reichsbahn	
178	blau ><	—	1	Pack in Leinen	Schrauben u. Eisentheile	20	178	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
179	weisser Strich	—	10	Stück	Gasrohre —	150	179	Auerbach i. V. u. Bf.	„	
180	weisser Strich	—	4	„	eiserne Rohre —	45	180	Gräfenrode	K. E.-D. Erfurt	
181	gelber Strich	—	1	—	Flacheisen —	8	181	Paulinenaue	K. E.-D. Altona	
182	/ roth	—	1	—	Ofenrohrknie —	2,5	182	Sulingen	K. E.-D. Münster	
183	rother Strich	—	1	—	Pflugschaar	4	183	Coesfeld Stbhf.	„	bekl.: von Moabit 16./1. Nachmittag(?)
184	schwarz —	—	1	—	eis. Maschinentheil (Kurbeltheil)	5	184	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
185	FF	3017	1	Kiste	Käse (Limburger) —	—	185	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
186	△	8342	1	„	Bordeauxwein in Flaschen	95	186	Mülheim a/Rh.	„	
187	602	2296	1	Harras	Glas —	78	187	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
188	T LNC F	1870	1	„	Glas —	106	188	„	„	
189	GFC F	2232	1	Kiste	Strümpfe —	37	189	Hamburg B.	„	
190	42 T Y 7 F C	4201	1	„	? —	97	190	Hamburg H.	„	
191	PWG	93261	1	„	leer	31	191	Hamburg B.	„	
192	[illegible]	8020	1	Ballen	? —	10	192	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
193	J K	3367	1	Fass	leer —	14	193	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
194	—	—	1	Ballen	Asbestschnur —	28	194	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
195	—	—	1	„	? —	—	195	Neumünster	K. E.-D. Altona	
196	—	—	2	Bunde	Bandeisen —	50	196	Mohrungen	K. E.-D. Königsberg	
197	—	—	1	Rolle	Bandeisen —	3	197	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	verzinnt.
198	—	—	1	Bund	Bandeisen —	52	198	Michelstadt	Direktion Mainz	
199	—	—	1	Pack	rohe Besenstiele —	18	199	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
200	—	—	1	Sack	Bettfedern	3	200	Neuulm	Bayerische Stsb.	
201	—	—	1	„	Bohnen —	25	201	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
202	—	—	1	Kiste	Bronzirdraht —	55,5	202	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
203	—	—	1	Kollo	Buchsen —	4	203	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
204	—	—	2	—	eis. Cylinder —	—	204	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
205	—	—	1	Pack	Dachpappe —	20	205	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
206	—	—	1	—	Decke —	—	206	Aachen Rh.	K. E.-D. Cöln	
207	—	—	2	Stück	kief. Dielen —	—	207	St. Goar	Direktion Mainz	3 m lang, 21 cm breit, 6 cm dick.
208	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	100	208	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
209	—	—	1	Bund	5 Drahtmatten —	—	209	Dorstfeld	K. E.-D. Essen	
210	—	—	1	—	Eckbrett mit Haken	—	210	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
211	—	—	1	—	hölzerner Eggenbalken mit eisernen Haken	11	211	Posen	K. E.-D. Posen	
212	—	—	1	Stange	Eisen, 5 m lang, 40 qcm stark	13	212	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
213	—	—	1	—	Eisenblech —	110	213	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
214	—	—	2	Bund	Bandeisen —		214			
215	—	—	1	„	Rundeisen —		215			
216	—	—	2	—	eis. Winkel —		216			
217	—	—	1	—	vierkantiger Eisenstab	8	217	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
218	—	—	2	Bund	Eisenstäbe —	4	218	Breslau O/S.	„	
219	—	—	1	Kollo	Eisentheil —	2	219	Güterabf. Bingerbrück	Direktion Mainz	
220	—	—	1	Sack	Eisenwaaren —	7	220	Saargemünd	Reichsbahn	
221	—	—	1	„	Erde, Sägespähne u. Schrauben zu Berlep'schen Nistkästen	11	221	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
222	—	—	1	Pack in Papier	Fahrradschilder Eliot	3,5	222	„	„	
223	—	—	1	Fass (Packfass)	leer —	16	223	Pirna	Sächsische Stsb.	
224	—	—	1	Fass	leer —	10	224	Ingelheim	Direktion Mainz	
225	—	—	1	Stange	Flacheisen —	31	225	Oelde	K. E.-D. Hannover	
226	—	—	1	—	Flacheisen —	10	226	Paulinenaue	K. E.-D. Altona	
227	—	—	1	—	eis. Gasarm —	0,5	227	Hamburg H.	„	
228	—	—	1	Bund	5 St. Gasrohre —	13	228	Soest	K. E.-D. Cassel	
229	—	—	1	„	Gasrohre —	36	229	Nordhausen	„	
230	—	—	1	Pack	37 leere Getreidesäcke	27	230	Eubigheim	Badische Stsb.	
231	—	—	1	—	Glasballon, gefüllt —	33	231	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
232	—	—	1	Korb	1 Glasglocke für elektr. Lampen	27	232	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
233	—	—	2	—	bemalte Glasscheiben	3,5	233	Eilgutabf. Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
234	—	—	1	Korb	Glaswaaren —	31	234	Zwolle	Niederl. Centralb.	
235	—	—	1	Sack	anscheinend Graupe	13	235	Rosdzin	K. E.-D. Kattowitz	
236	—	—	1	Partie	Grubenholz —	854	236	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
237	—	—	1	Stange	Gussstahl —	8	237	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
238	—	—	1	Pack in Papier	2 Handtuchhalter —	1	238	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
239	—	—	1	grauer Holzkoffer	Herrenkleider u. Wäsche	24	239	Leipzig Mgb. Gep.	K. E.-D. Halle a/S.	*)
240	—	—	1	—	Hobel von Eisen, schwarz lackirt, an einem Ende 1 kleine drehbare Platte	7,5	240	Leipzig Mgb.	„	7 cm br., 1 cm hoch, 100 cm lg.
241	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	25	241	Trotha	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
242	—	—	1	Stück	Holzmodell —	3	242	Wickede	K. E.-D. Cassel	
243	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	—	243	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
244	—	—	1	—	Holzstange (3 m lang), lackirt	—	244	Herford	K. E.-D. Hannover	
245	—	—	1	—	Kaninchen —	—	245	Eilabf. Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
246	—	—	1	—	Kette, 4,5 m lg. —	16	246	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
247	—	—	1	—	Kette —	8	247	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
248	—	—	2	—	Ketten, je 10,8 m lang	—	248	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
249	—	—	1	—	Kette, 9,10 m lang —	—	249			
250	—	—	1	-	Kinderwagen, 4 rädrig, alt (schwarzes Korbgeflecht)	12	250	Berlin Anh. Eilg.	K. E.-D. Berlin	

*) Amerik. Abf. z. Packm.-Karte v. 11/2, Zug 463 v. 11/2. Halberstadt-Leipzig Mgb.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
251	—	—	1	Pack	Kistenbretter, 35 cm lang, 14 cm breit, 0,5 cm stark	—	251	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
252	—	—	1	Sack	Kleidungsstücke —	5,5	252	Utrecht	Niederl. Centralb.	
253	—	—	1	Kollo	Klemmplatten —	14	253	Posen	K. E.-D. Posen	
254	—	—	1	Kästchen	Knallkapseln —	—	254	Ober-Glogau	K. E.-D. Kattowitz	
255	—	—	1	Wagen	Nuss II-Kohlen —	12 500	255	Elbing	K. E.-D. Danzig	Mgd. 29496.
256	—	—	1	Ladung	Kohlen —	—	256	Barop	K. E.-D. Essen	Wagen Els. 13547.
257	—	—	1	Pack	2 leere Körbe —	2	257	Minden	K. D.-E. Hannover	
258	—	—	1	„	2 Körbe —	10	258	Hamm	K. E.-D. Essen	
259	—	—	1	—	Kugellaterne —	—	259			
260	—	—	1	—	dreieckige kl. Handlaterne	—	260	Kiel	K. E.-D. Altona	
261	—	—	1	—	grosse Handlaterne —	—	261			
262	—	—	1	Kollo	Kupfer —	10	262	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
263	—	—	8	—	eis. Ladestützen —	—	263	Northeim	K. E.-D. Cassel	
264	—	—	1	Bund	2 gusseis. Lager —	11	264	Braunschweig H.	K. E-D. Magdeburg	
265	—	—	12	—	Latten —	—	265	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
266	—	—	230	Stück	Mauersteine —	835	266	Lehrte	K. E.-D. Hannover	beklebt: Heidelberg Bad. Bhf. 27/11. 00.
267	—	—	1	Pack	Messingwaaren —	3	267	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
268	—	—	1	—	gebr. Nähmaschine —	36	268	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
269	—	—	1	Eimer	Obst —	13	269	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
270	—	—	8	Oelfässer	leer —	?	270	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
271	—	—	1	Stück	Ofenaufsatz —	2	271	Celle	K. E.-D. Hannover	
272	—	—	1	Packfass	leer —	10	272	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
273	—	—	1	Bll.	Pflanzendaunen —	26	273	Düren	K. E.-D. Cöln	
274	—	—	1	Gebund	6 Pflugschaare —	10	274	Geisweid	K. E.-D. Elberfeld	
275	—	—	1	Pack	Piassavabesen —	7	275	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
276	—	—	1	—	eis. Rad —	31	276	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
277	—	—	2	Stück	Räder —	3	277	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
278	—	—	1	Pack	4 hölz. Radbügel —	—	278	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
279	—	—	1	—	Reissbrett mit Bronzegriff	—	279	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
280	—	—	1	—	hölzerne Riemenscheibe	—	280	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
281	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	20	281	Leipzig Mgb.	K. E.-D. Halle a/S.	
282	—	—	1	—	eisernes Rohr —	15	282	Metz	Reichsbahn	
283	—	—	1	—	eisernes Rohr —	—	283	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
284	—	—	1	Bund	Rohrstöcke —	29	284	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
285	—	—	1	—	Roststab —	2	285	Worms	Direktion Mainz	
286	—	—	1	Stange	Rundeisen —	6	286	Paulinenaue	K. E.-D. Altona	
287	—	—	1	Korb	alte Sachen —	—	287	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Breslau	
288	—	—	1	Pack	leere Säcke —	18	288	Dölitz	K. E.-D. Bromberg	
289	—	—	12	Stück	lose leere Säcke —	10	289	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
290	—	—	2	Pack	leere Säcke —	34	290	Holzminden	„	
291	—	—	1	„	l. Säcke —	26	291	Camenz	K. E.-D. Breslau	
292	—	—	1	—	Sackkarre —	—	292	Lichtenberg-Friedrichsfelde	K. E.-D. Berlin	
293	—	—	1	Sack	ansch. Salz —	63	293	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
294	—	—	1	Ballen	Schafwolle —	30	294	Nierstein	Direktion Mainz	
295	—	—	1	Korb	eiserne Schaufeln —	91	295	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
296	—	—	2	Stück	Schlussscheiben —	—	296	Ober-Glogau	K. E.-D. Kattowitz	
297	—	—	12	—	Schrauben —	—	297	Basel	Reichsbahn	
298	—	—	1	Kollo	diverse Schrauben und Muttern von Messing	—	298	Moabit	K. E.-D. Berlin	
299	—	—	1	Stück	Schraubenmutter —	2	299	Küllstedt	K. E.-D. Cassel	
300	—	—	1	Bund	Seegras —	25	300	Wanne	K. E.-D. Essen	
301	—	—	1	Pack	Spaten mit Stielen —	25	301	Heidelberg	Badische Stsb.	von Gevelsberg Nord.
302	—	—	1	„	Speck —	8	302	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
303	—	—	1	—	Sprottleiter —	—	303	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
304	—	—	31	Stangen	Stahl —	164	304	Forbach	Reichsbahn	
305	—	—	1	Stange	Stahl —	6	305	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
306	—	—	1	—	Strohdecke —	—	306	Kierberg	K. E.-D. Cöln	
307	—	—	5	—	Tannenbretter —	100	307	Brumath	Reichsbahn	
308	—	—	1	Kiste	Thee —	10	308	Wanne	K. E.-D. Essen	
309	—	—	1	—	eisernes Thürchen —	—	309	Beuel	K. E.-D. Cöln	Stellwerk III.
310	—	—	6	—	Tischkasten —	5	310	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
311	—	—	1	—	Privat-Wagendecke —	—	311	Meschede	K. E.-D. Cassel	
312	—	—	1	—	Wagendeichsel —	—	312	Herdecke-Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	
313	—	—	1	Kiste	Wein —	87	313	Moabit	K. E.-D. Berlin	
314	—	—	1	—	eis. Welle —	222	314	Berlin P. Eilgut	„	
315	—	—	1	Korb	Wichse —	110	315	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Versender: Müller & Dröge in Perleberg.

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A S C	113	1	Kiste	Porzellan	—	56	1	Pozsony	Ungarische Stsb.	
2	B	16682	1	Ballen	Pfeffer	—	61	2	Sátoralja-Ujhely	„	
3	B W	3387	1	Kiste	?	—	32	3	Pinczehely	„	
4	D V	330 2560	2	Stück	Ketten	—	—	4	Zágráb	„	
5	D V	5015	1	„	Kette	—	—	5	„	„	
6	D V	36 1049	2	Stück	Ketten	—	—	6	„	„	
7	E T	1215	1	Kiste	unbekannt	—	58	7	Deés	Szamosvölgyer E.	mit Anklebzettel Kolozsvár-Bethlen.
8	E N	626	1	Ballen	Wollgarn	—	78	8	Budapest nyugoti	Ungarische Stsb.	
9	G K P A es	252	1	Kiste	Oel	—	23	9	Galgócz	„	
10	J M	4	1	Sack	Polentamehl	—	100	10	Branzoll	K. k. priv. Südbahn	
11	J O	27457	1	Kiste	Stearin	—	27	11	Tepla Trencsén Teplitz	Ungarische Stsb.	
12	J Q S	9309	1	Ballen	blaues Militärtuch	—	76	12	Graz	K. k. priv. Südbahn	
13	J Sch	32189	1	„	Tuch	—	40	13	Pécs	Ungarische Stsb.	
14	M	39366	1	Fass	Borax	—	292	14	Matzleinsdorf	K. k. priv. Südbahn	
15	N M	150/1	2	Kisten	Feilen	—	75	15	Budapest-Kelenföld	Ungarische Stsb.	
16	S L S	71	1	Ballen	Leder	—	97	16	Rákos r. p.	„	
17	—	17	1	Pack	Säcke	—	23	17	Sarvár	„	
18	—	18	1	„	Säcke	—	18	18	India	„	
19	—	23	1	Ballen	Federn	—	36	19	Budapest nyugoti	„	
20	—	—	16	Stück	Brunnen-Auslaufrohre		98	20	Graz	K. k. priv. Südbahn	
21	—	—	1	Ring	Eisendraht	—	4	21	Körmöczbánya	Ungarische Stsb.	
22	—	—	1	Sack	alte Kleider	—	25	22	Pozsony	„	
23	—	—	1	Kiste	Malerrequisiten	—	32	23	Matzleinsdorf	K. k. priv. Südbahn	
24	—	—	1	Sack	Weichselholz	—	46	24	„	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 20. | 9. März 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Die Frachtzuschläge im internationalen Güterverkehre.

(Schluss aus Nr. 19.)

Was die Frage anlangt, wer den Frachtzuschlag zu zahlen ıabe, so hat von jeher keine Meinungsverschiedenheit bestanden, lass die Eisenbahn denselben nach Befinden der Umstände von lem Absender[1]) oder dem Empfänger erheben könne. Dies ist war im Internationalen Uebereinkommen nicht direkt ausgeprochen, allein es ergibt sich aus der geschichtlichen Entwickeıng des Art. 7 des Internationalen Uebereinkommens und des 3 der Ausführungsbestimmungen.[2])

Nach der Meinung eines Konferenzmitgliedes sollte der mpfänger als solcher gar nicht haftbar sein, sondern höchstens ls Mitschuldiger des Versenders, oder wenn er sich selbst als ersender herausstellt; auch erklärte die erste Konferenz mit cht gegen zwei Stimmen (Deutschland und Oesterreich), dass ur der Versender für die Geldbusse verantwortlich sein solle. s wurde aber auch auf die Anfrage eines deutschen Vertreters in protokollarisch festgelegt, dass es zulässig sei, die Waare it den verwirkten Geldbussen zu belasten und sie mit der racht auf gleichen Fuss zu stellen. Da der Frachtzuschlag also ı den durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen geört, haftet das Gut nach Art. 21 Int. Ueb. für den Frachtzuhlag als Pfand und darf dem Empfänger nach Art. 16 Abs. 2, rt. 17, Art. 20 und Art. 23 Abs. 2 Int. Ueb. nur nach Entrichıng des Frachtzuschlages ausgefolgt werden.[3])

Immerhin konnte jedoch der französische Text „l'expéditeur ra passible d'une surtaxe de 15 francs" die Annahme zulassen, dass der Absender für den Frachtzuschlag allein hafte. Die Revisionskonferenz hat deshalb das Wort „l'expéditeur" ausgemerzt und durch eine Fassung „la surtaxe sera de 15 francs" die Abweichung vom deutschen Texte behoben. Da die Parteien an Gründen nicht verlegen sind, wenn es gilt, den Vertragsbruch zu bemänteln und den Frachtzuschlag wieder zurück zu erlangen, so dürfte es der Mühe verlohnen, die in dieser Hinsicht ergangenen gerichtlichen Entscheidungen kurz anzuführen.

Als Absender ist der Eisenbahn gegenüber derjenige zu betrachten, der den Frachtbrief unterschrieben hat.[4]) Den Absender befreit der Nachweis, dass seine Angestellten die Zuwiderhandlung begangen haben, nicht von der Zahlung; er haftet auf Grund seiner Abschrift allein.[5]) Nachrichtliche Vermerke auf der Rückseite des Frachtbriefes wie „von Sendung des N. N.", „im Auftrage des „N. N.", „zur Verfügung des „N. N.", „zur Weiterbeförderung an „N. N.", „versichert bei „N. N." sind ohne Verbindlichkeit und Verantwortlichkeit für die Eisenbahn[6]) und nicht geeignet, den Absender oder Empfänger von der Haftpflicht zu befreien.

Da die Verbindlichkeit lediglich aus dem Frachtvertrage stammt, so ist es gleichgültig, ob das Frachtgut dem Vertrag-

---

[1]) Oberlandesgericht Darmstadt 2. VII. 1893. Zeitschrift für anzösisches Civilrecht XXX H. 4, S. 667; Eger, e. E. Bd. XVI, 4, Nr. 194 S. 305.

[2]) Protokoll der I. Konferenz, S. 58.

[3]) Gerstner, Int. Ueb. S. 148, Eger S. 136, Rosenthal S. 77. hwab S. 112; R.-O.-H.-G. 20 X. 1876 Bd. 21, Nr. 58 S. 185; .-Z." Nr. 7 S. 88 und Nr. 47 S. 632, 1877; Reichsgericht 8. I. 83; „V.-Z." Nr. 33 S. 486, 1883.

[4]) V.-O. § 51 Abs. 1 Lit. m; Handelsgesetzbuch § 426 Abs. 2 Z. 9; Int. Ueb. Art. 6 Abs. 2 Lit. m. — K. k. Bezirksgericht für Handelssachen in Wien, 20. IV. 1899 $\frac{\text{C I } 62/98}{18}$; „Allgemeiner Tarifanzeiger" XVIII, 1899, Nr. 21 S. 322.

[5]) R.-G. 6. VII. 1883; Eger, e. E. Bd. III S. 87; „V.-Z." Nr. 72 S. 959 und Nr. 74 S. 1003, 1883. — R.-G. 14. III. 1896; „V.-Z." Nr. 51 S. 451, 1896; Eger, e. E. Bd. XIII, H. 1 S. 65. — Preuss. Obertribunal 4. IV. 1867, Str. 67 S. 140. — Busch, Archiv Bd. 15 S. 34. — Seuffert, Archiv Bd. 23 S. 397.

[6]) V.-O. § 52 Abs. 5; Int. Ueb. Art. 6 Abs. 8 und 9.

schliessenden selbst oder einem Dritten gehört.[7]) Wenn ein Speditör für Rechnung eines anderen Güter zur Aufgabe bringt, den Frachtbrief aber selbst ausgefertigt und unterschrieben hat, so haftet er der Bahn gegenüber für den Frachtzuschlag, auch wenn er nachzuweisen vermag, dass ihm sein Auftraggeber den Inhalt der Sendung unrichtig angegeben hat; doch steht ihm der Rückgriff gegen den Auftraggeber frei. Hat hingegen der Auftraggeber den Frachtbrief unterschrieben, so ist nur er, nicht der Speditör, der die Waare zur Bahn gebracht hat, als Absender anzusehen und als solcher haftbar.

Der Empfänger kann sich nicht darauf berufen, dass der Absender nach dem Fracht- oder Lieferungsvertrage die Transportkosten zu tragen habe. Abgesehen davon, dass die Eisenbahn selten in die Lage kommt, derartige Forderungen schon beim Abschlusse des Frachtvertrages geltend zu machen, gehen alle unbereinigten Forderungen kraft des Frachtvertrages vom Absender auf den Empfänger über. Zahlungsweigerung berechtigt die Bahn, das Gut dem Empfänger vorzuenthalten.[8]) Der Empfänger ist, und zwar auf Grund der im Frachtbriefe in Bezug genommenen Bestimmung, zur Zahlung des Frachtzuschlages für Ueberlastung auch dann verpflichtet, wenn er die unterwegs abgeworfene Ueberlast nicht erhalten hat.[9]) Unkenntniss der Bestimmungen über die Erhebung von Frachtzuschlägen seitens des Transportnehmers, Irrthum des Zuwiderhandelnden über Sinn und Tragweite der Strafbestimmungen schliessen die Strafbarkeit dann nicht aus, wenn die Strafbestimmungen in der betreffenden Verordnung (Int. Ueb., V.-O., B.-R.) enthalten sind und auf diese im Frachtbriefe Bezug genommen ist. Wer den Antrag annimmt, einen Vertrag nach einer bei dem Antrag in Bezug genommenen Norm abzuschliessen, unterwirft sich dieser Norm vertragsmässig auch dann, wenn ihm deren Inhalt nicht bekannt war. Demnach ist die Partei zur Zahlung nach Maassgabe der im Frachtbriefe in Bezug genommenen Bestimmungen auch dann verpflichtet, wenn ihr deren Inhalt unbekannt war.[10])

Die Partei bleibt für den Frachtzuschlag auch dann haftbar, wenn sie nachzuweisen vermag, dass keine Absicht vorgelegen hat. Auch der Nachweis, dass die Zuwiderhandlung nicht auf grobe Fahrlässigkeit, sondern lediglich auf ein Versehen oder auf einen Irrthum zurückzuführen sei, befreit nicht von der Strafe. Bei der Erhebung des Frachtzuschlages kommt es auf den Grad des Verschuldens überhaupt nicht an. Letzterer ist lediglich zur Beurtheilung der Frage, ob die Zuwiderhandlung strafrechtlich verfolgt werden kann, ausschlaggebend. Ein Verschulden, eine Bekanntschaft mit der Unrichtigkeit der Angabe fordert weder das Internationale Uebereinkommen, noch die Verkehrsordnung; dagegen fordern beide Vorschriften die unbedingte Richtigkeit der Frachtbriefangaben.[11]) Wenn deshalb jemand für Andere Güter zur Aufgabe bringt, so muss er entweder vorher Inhalt und Gewicht feststellen, oder den Frachtbrief vom Auftraggeber ausfertigen lassen. Thut er weder das eine noch das andere, so hat er sich die Folgen selbst zuzuschreiben.

Von der Verpflichtung, richtige Angaben im Frachtbriefe zu machen, kann den Absender auch der Einwand nicht befreien, dass er sich nur mit unverhältnissmässigen Kosten und Zeitaufwande von der (vielleicht anderswoher gekommenen und zur Weiterbeförderung erhaltenen) Sendung hätte überzeugen können.[12])

Der Empfänger kann sich gegen die Uebernahme des Frachtzuschlages ebenfalls schützen, indem er die Waare sofort untersucht und für den Fall, dass eine Zuwiderhandlung vorliegen sollte, der Eisenbahn als mit den Frachtbriefangaben nicht übereinstimmend zurückgibt.[13]) Wenn die Sendung theilweise richtig, theilweise falsch angegeben ist, so hat der Empfänger entweder die ganze Sendung zurückzugeben oder den Frachtzuschlag zu zahlen. Es geht nicht an, den richtig angegebenen Theil der Sendung zu übernehmen und den unrichtig angegebenen Rest der Bahn zu überlassen. Die Abnahme des richtig angegebenen und die Zurückweisung des falsch angegebenen Theiles wäre nur dann berechtigt, wenn die Bahn den Zuschlag im Frachtbriefe nicht ausgesetzt hätte und mit der Ablieferung des letzteren Theiles im Verzuge geblieben wäre.[14]) Die Verpflichtung zur Zahlung wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Entdeckung bereits in der Aufgabestation erfolgt ist.[15]) Auch ist die Berechtigung der Eisenbahn zur Erhebung des Zuschlages davon unabhängig, ob ihr ein Schaden[16]) zugefügt worden oder der Partei ein Vortheil erwachsen ist.

Der Frachtzuschlag ist auch dann zu zahlen, wenn der Zuwiderhandelnde bereits mit einer durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafe beahndet worden ist.[17]) Die strafgesetzlichen oder polizeilichen Folgen einer falschen Angabe sind den Landesgesetzen vorbehalten, die Verkehrsordnung und das Internationale Uebereinkommen setzen nur die privatrechtlichen Folgen fest.[18])

Der Frachtzuschlag kann auch nach erfolgter Auslieferung des Gutes vom Absender oder Empfänger gefordert werden. Die Ansicht, dass mit der Abnahme des Gutes alle Ansprüche gegen die Partei erloschen seien, ist rechtsirrthümlich; denn bei der Abgabe wird stillschweigend vorausgesetzt, dass die Gebührenberechnung richtig erfolgt sei. Anderenfalls ist der Frachtführer auch nach Ablieferung des Gutes und nach Erlöschen des gesetzlichen Pfandrechtes, wie die Zahlung der ver-

[7]) Preuss. Obertribunal 12. IV. 1870, Str. Bd. 77 S. 328; „V.-Z." Nr. 30 S. 554, 1870. — Wiener Handelsgericht 5. I. 1877, Z. 218214; „V.-Z." Nr. 44 S. 578, 1877. — Ungar. Kurie 15. III. 1888, Z. 148; Röll, e. E. Nr. 42 S. 149, 1888. — Endemann, Handelsgesetzbuch S. 563. — Goldschmidt, Bd. 19 S. 564. — Reissner, Handelsgesetzbuch S. 440.

[8]) V.-O. §§ 66 und 68; Int. Ueb. Art. 16 und 17. — Reichs-Oberhandelsgericht 20. X. 1876. Bd. 21, Nr. 58 S. 185; „V.-Z." Nr. 7 S. 88 und Nr. 47 S. 632, 1877. — Eger, Int. Ueb. S. 136.

[9]) Oe. O. G.-H. 17. XII. 1895; Röll, e. E. Bd. IX, Nr. 45 S. 157; Eger, e. E. Bd. XIII, Nr. 150 S. 210; „Int. Zeitschr." V, 1897, Nr. 1 S. 20.

[10]) Oe. O. G.-H. 8. VII. Z. 4765. — R.-O.-H.-G. 21. IX. 1875; „V.-Z." Nr. 90 S. 966, 1875. — R.-O.-H.-G. 8. X. 1875, Bd. 18, Nr. 69 S. 244. — R.-O.-H.-G. 20. X. 1876, Bd. 21, Nr. 58 S. 185; „V.-Z." Nr. 7 S. 88 und Nr. 47 S. 632, 1877. — Kassationshof Paris 20. II. 1878; „V.-Z." Nr. 42 S. 593, 1881. — Reichsgericht 10. XI. 1880; „V.-Z." Nr. 27 S. 383, 1881. — Oberlandesgericht Hamburg 16. III. 1891; „V.-Z." Nr. 47 S. 496, 1892.

[11]) R.-O.-H.-G. 8. X. 1875, Bd. 18, Nr. 69 S. 244. Reichsgericht 8. I. 1883. „V.-Z." Nr. 33 S. 486, 1883. Oe. O. G.-H. 10. IV. 1885; „V.-Z." 1885 S. 501; Eger, e. E. Bd. IV, S. 95 Nr. 43. Reichsgericht 29. I. 1887; Bolze Bd. IV, S. 179 Nr. 590; Eger, e. E. Bd. V, Nr. 266 S. 400; „V.-Z." Nr. 79 S. 744, 1888. Ung. Kurie 18. I. 1893, Z. 396, 1892; Röll e. E. Bd. XI, Nr. 125 S. 194; „Int. Zeitschr." Nr. 8 S. 289, 1894 und Nr. 4 S. 143, 1895; „V.-Z." Nr. 22 S. 193, 1895. Urtheil des Tribunals der Seine 3. VIII. 1894; „Journal des transports" Nr. 6 S. 109, 1895. „Int. Zeitschr." Nr. 3 S. 91 1895; Eger, e. E. Bd. XI, Nr. 195 S. 317. Oe. O. G.-H. 17. XII. 1895; „Int. Zeitschr." V. 1897 Nr. 1 S. 20; Röll, e. E. 1896 S. 157; Eger, e. E. Bd. XIII Nr. 150 S. 201. Oe. O. G.-H. 25. X. 1898, Z. 6182; „Int. Zeitschr." Nr. 6 S. 395, 1899; „V.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 121 S. 2298, 1898; „V.-Z." 1898 Nr. 88 S. 136; Eger e. E. Bd. XV, H. 3, Nr. 161 S. 234. K. k. Bezirksger. f. Handelssachen, Wien 20. IV. 1899 $\frac{\text{C I 62/98}}{18}$; „Allgem. Tarifanz." XVIII 1899, Nr. 21 S. 322.

[12]) Oe. O. G.-H. 25. V. 1898; „V.-Z." 1898, Nr. 88 S. 1366; Eger, e. E. Bd. XV, H. 3, Nr. 161 S. 234. „V.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 121 S. 2298, 1898; „Int. Zeitschr." Nr. 6 VII. 1898 S. 395.

[13]) Wehrmann, Frachtrecht S. 49. Gerstner S. 148. Reichsgericht 8. I. 1883; „V.-Z." Nr. 33 S. 486, 1883; Eger, e. E. Bd. II Nr. 193 S. 436.

[14]) Oe. O. G.-H. 27. I. 1897; „Int. Zeitschr." Nr. 7 S. 509 V. 1897.

[15]) Landgericht Metz 3. VII. 1875; „V.-Z." S. 129, 1876.

[16]) Ung. Kurie 18. I. 1893, Z. 39624; Röll, e. E. VII. 1893. Nr. 35 S. 147; Eger, e. E. Bd. XI, Nr. 125 S. 194; „Int. Zeitschr." Nr. 8 S. 289, 1894 und Nr. 4 S. 143, 1895. „V.-Z." Nr. 22 S. 193, 1895.

[17]) Centralamt 26. IV. 1894; „Int. Zeitschr." II. 1894 Nr. 5 S. 187.

[18]) Schwab S. 104.

kürzten Fracht, so auch die Nachzahlung des noch unbeglichenen Frachtzuschlages zu fordern berechtigt.[19]

Auch der Einwand ist nicht behelflich, dass die Nachforderung nicht berechtigt sei, weil der Frachtbrief als Beweis über den Frachtvertrag diene[20] und die ursprüngliche Berechnung der Inhaltsangabe entspreche. Der Frachtbrief ist zwar ein Beweismittel,[21] doch kann jeder Vertragschliessende die Beweiskraft des Frachtbriefes zerstören, indem er die einseitigen Angaben des anderen Vertragschliessenden als unrichtig nachweist.[22]

Der Umstand, dass der Frachtzuschlag bei der Ablieferung der Sendung in der Rechnung nicht verzeichnet war, ist für die Verpflichtung zur Zahlung nicht entscheidend. Auch dann, wenn er in der Rechnung nicht erwähnt war, ist die durch Annahme des Gutes und Frachtbriefes übernommene Verpflichtung dahin aufzufassen, dass Zahlung nach Maassgabe der im Frachtbriefe in Bezug genommenen Vorschrift versprochen ist.[23]

Die Partei darf nicht einwenden, dass die Eisenbahn das Gut hätte prüfen und nicht annehmen sollen. Abgesehen davon, dass die Eisenbahn auch auf Seite des verfrachtenden Publikums den im Frachtverkehr zu beobachtenden Grundsatz von Treu und Glauben voraussetzen darf, hat sie nach den einschlägigen Bestimmungen[24] wohl das Recht, nicht aber die Pflicht, den Inhalt festzustellen, und auch die Prüfung des Gewichtes obliegt ihr nur in ganz bestimmten, übrigens den Frachtzuschlag ausschliessenden Fällen.

Die blosse Kenntniss der Eisenbahnbediensteten von dem wirklichen Inhalte der unrichtig bezeichneten Frachtstücke befreit den Absender zwar nicht von der Nachzahlung des Frachtunterschiedes, wohl aber unter Umständen von der Zahlung des Frachtzuschlages. Wenn z. B. eine Station den Inhalt prüft, und trotzdem sie die Unrichtigkeit der Inhaltsangabe entdeckt, gleichwohl ohne Beanstandung 12 Sendungen auf Grund der unrichtig ausgestellten Frachtbriefe annimmt und nach diesen die Fracht berechnet, so würde es gegen Treu und Glauben verstossen, wenn sie neben der von ihr selbst zu niedrig angesetzten Fracht die Strafe forderte.[25] Zur Prüfung des Inhaltes hat die Bahn den Berechtigten einzuladen. Als Berechtigter gilt nach der Ankunft des Gutes bis zur Bezugsverweigerung der Adressat. Der Einwand des Klägers, dass die Eisenbahn ihn zur Prüfung nicht eingeladen habe, kann ihn von der Zahlung dann nicht befreien, wenn er zugeben muss, dass der von der Bahn festgestellte Inhalt der Thatsache entspricht.[26] Die Partei bleibt selbstverständlich von der Zahlung auch dann befreit, wenn sie nachzuweisen vermag, dass die Feststellung der Bahn unrichtig ist. Die Unrichtigkeit der Feststellung kann auch — von der ausdrücklichen Anerkennung der Partei abgesehen — nach der Abnahme des Gutes[27] bewiesen werden. Ob dieser Nachweis thatsächlich erbracht ist, hat im Streitfalle der Richter zu bestimmen.

Wenn ein Frachtgut von der Bahn mit Unrecht mit einem Frachtzuschlag belastet und, weil der Adressat dasselbe nur ohne Zahlung des Frachtzuschlages übernehmen will, veräussert wird, so kann der Berechtigte das Gut als in Verlust gerathen betrachten und den Ersatz des Werthes des Gutes beanspruchen.[28]

Ansprüche des Absenders oder Empfängers auf Rückerstattung des ganzen Frachtzuschlages oder eines Theiles können nur binnen Jahresfrist[29] vom Tage der Zahlung an (Verkehrsordnung: von dem Ablaufe des Tages der Zahlung an) geltend gemacht werden. Die Ansprüche der Eisenbahn auf Nachzahlung des Frachtzuschlages verjähren ebenfalls in einem Jahre. Die Frachtzuschläge sind nichts anderes als erhöhte Frachten und wie die Frachten selbst zu behandeln.[30] Bei derartigen Nacherhebungs- oder Rückerstattungsansprüchen wird auf Seite der Partei sowohl, wie auf Seite der Bahn behauptet, dass der Tarif unrichtig angewendet worden sei, in letzterem Falle deshalb, weil der Absender die Waare unrichtig angegeben hat. Würde man die Frachtzuschläge anders behandeln, wie die Frachten, so käme man zu dem sonderbaren Ergebnisse, dass die auf Grund der unrichtigen Angabe erhobene oder zu erhebende Mehrfracht anderen Verjährungsfristen unterworfen wäre, als der aus gleicher Ursache erhobene oder zu erhebende Frachtzuschlag. Die Verjährung des rein civilrechtlichen Anspruches der Eisenbahn gegen die Partei auf Zahlung des Frachtzuschlages wird durch die strafrechtliche Anzeige nicht unterbrochen.[31]

Nach Erörterung der Frage der Passivlegitimation bleibt uns noch die Prüfung der Frage übrig, welche Bahn berechtigt sei, den Frachtzuschlag zu erheben, und wem dieser schliesslich gehöre. Der erste Theil der Frage kann dahin beantwortet werden, dass jede am Transporte betheiligte Bahn berechtigt sei, den Frachtzuschlag einzuheben.[32] Die Empfangsbahn ist nicht verpflichtet, das Gut früher aus der Hand zu geben, als bis sie für alle Forderungen — und dazu gehört auch der Frachtzuschlag — gedeckt ist. Denn für diese haftet das Gut als Pfand.[33] Anlangend den zweiten Theil der Frage, so sprach die erste Konferenz im Anschlusse an den Vorschlag der deutschen Kommissare[34] den Frachtzuschlag der entdeckenden Bahn zu.[35] Die zweite Konferenz bestimmte jedoch, dass der Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen sei.[36] Die dritte Konferenz billigte die Abänderung.[37] Ueber die Art der

---

19) Reichsgericht 8. I. 1883; „V.-Z." Nr. 33 S. 486, 1883; Eger, e. E. Bd. II Nr. 193 S. 436. Reichsgericht 6. VII. 1883, Bd. 10 S. 201; „V.-Z." Nr. 72 S. 959 und Nr. 74 S. 1003, 1883; Eger, e. E. Bd. III, Nr. 35 S. 87. Das k. k. Bezirksgericht für Handelssachen in Wien vertritt im Urtheil vom 20. IX. 1898 („Allg. Tarifanzeiger" XVIII 1899 Nr. 1 S. 2) den Standpunkt, dass eine Bemängelung der Deklaration seitens der Bahn, nachdem das Gut abgeliefert und nicht mehr vorhanden sei, als mit den Interessen des Verkehres unvereinbar, ausgeschlossen sei.

20) V.-O. § 54 Abs. 3; Int. Ueb. Art. 8 Abs. 3.

21) R.-O.-H.-G. 17. X. 1873 Bd. 11 S. 209.

22) R.-O.-H.-G. 4. X. 1872, Bd. 7 S. 216 ff. R.-O.-H.-G. 10. XII. 1872, Bd. 8 S. 192 ff. Bayer. Oberst. Gerichtshof 2. III. 1872. H. R. I 220.

23) R.-O.-H.-G. 15. II. 1873, Bd. 9, Nr. 23 S. 71. — R.-O.-H.-G. 20. X. 1876, Bd. 21, Nr. 58 S. 185; „V.-Z." Nr. 7 S. 88 und Nr. 47 S. 632, 1877. — Entgegengesetzte Entscheidungen: Oe. O. G.-H. 30. VII. 1896, Z. 8464; Röll, e. E. Bd. X, 1896, Nr. 32 S. 96; „Int. Zeitschr." V. 1897, Nr. 11 S. 836; Eger, e. E. Bd. XIV, Nr. 138 S. 214; k. k. Eisenbahnministerium 23. XI. 1896; „Int. Zeitschr." Nr. 1 S. 29. 1897. — Ebenso Oe. O. G.-H. 27. I. 1897, Z. 15074; Röll, e. E. Bd. XI, 1897, Nr. 4 S. 14.

24) V.-O. § 53, Abs. 3. — Int. Ueb. Art. 7, Abs. 2 und 3.

25) R.-O.-H.-G. 6. III. 1876, Bd. 23, S. 304.

26) Handels- und Wechselgericht Budapest als Appellsenat 14. I. 1898; „Int. Zeitschrift" 1899, VII. Nr. 5 S. 317; Eger, e. E. Bd. XVI, H. 1, Nr. 21 S. 18.

27) Entgegengesetzter Meinung Handelsgericht Wien 13. XII. 1898 $\frac{\text{B c } 40/98}{9}$; „A. T.-Anzeiger" XVIII. 1899, Nr. 5 S. 78 und Nr. 6 S. 98; Eger, e. E. Bd. XVI, H. 1, Nr. 44 S. 38.

28) Oe. O. G.-H. 31. I. 1899, Z. 16456; „V.-Bl. f. E. u. Sch.", S. 1374, Nr. 71, 1899; „Int. Zeitschr." Nr. 3 VIII. 1900, S. 102; Eger e. E. Bd. XVI, H. 2, Nr. 102 S. 119.

29) A. M. Ung. Kurie 24. XI. 1898, Z. 715; Röll, e. E. Nr. 59 S. 201; „V.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 132 S. 2382 XII. 1899; „V.-Z." Nr. 17 S. 275, 1899.

30) Int. Ueb. Art. 12, Abs. 4; V.-O. § 61, Abs. 5.

31) O. G.-H. 5. XI. 1890, Z. 10265; Röll, e. E. Bd. IV. Nr. 30 S. 100; Eger, e. E. Bd. VIII, Nr. 195 S. 301; Buschman, E.-B.-R. S. 111; „V.-Z." Nr. 83 S. 791, 1891; „V.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 112 S. 1565, 1891.

32) Oberlandesgericht Darmstadt 2. VII. 1898; „Zeitschrift für französ. Civilrecht XXX, H. 4, S. 667; Eger, e. E. Bd. XVI, H. 4, Nr. 194 S. 305.

33) Int. Ueb. Art. 21; Handelsgesetzbuch § 440; Centralamt „Int. Zeitschr." S. 186, 1893.

34) I. Protokoll S. XI.

35) II. Protokoll S. 17.

36) II. Protokoll S. 81.

37) III. Protokoll S. 73.

Vertheilung wurde zwar nichts vereinbart, doch liegt schon im Begriffe des Frachtzuschlages, dass dieser unter die Bahnen nach Verhältniss der Frachtantheile zu erfolgen habe.

Da die Art der Vertheilung das verfrachtende Publikum nicht weiter berührt, so ist die fragliche Bestimmung nicht bindender, sondern nur dispositiver Natur und kann im Wege der Vereinbarung geändert werden. Es hat denn auch eine grosse Anzahl von Eisenbahngemeinschaften, um das Interesse des Eisenbahnpersonals an der Aufdeckung derartiger Zuwiderhandlungen wach zu halten und die Verbescheidung der Rückvergütungsgesuche in eine Hand zu legen, für zweckmässiger gefunden, den Frachtzuschlag vollständig der entdeckenden Bahn zuzuweisen.

Der Frachtzuschlag ist an die Beförderungsstrecke zu zahlen im belgisch-deutschen (Art. 7 des Reglements), deutsch-dänischen (Art. 7), deutsch-französischen (Art. 7), österreichisch-ungarisch-französischen (Art. 7) Güterverkehre.[38]) In den übrigen internationalen Verkehren fällt der Frachtzuschlag der entdeckenden Verwaltung zu. Sind zwei verschiedene Verwaltungen bei der Entdeckung thätig, so wird der Frachtzuschlag nach dem belgisch-österreichisch-ungarischen (später auch nach dem belgisch-deutschen) Uebereinkommen (Art. 4), deutsch-schweizerischen und österreichisch-ungarisch-schweizerischen Uebereinkommen (Art. 4) und nach dem Vereinsübereinkommen (Verkehr mit deutschen Bahnen, Luxemburg, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn und Rumänien) (Art. 8) auf beide Verwaltungen zu gleichen Theilen vertheilt.[39]) Im Verkehre mit Italien (Art. 6 des deutsch-italienischen und österreichisch-ungarisch-italienischen Uebereinkommens) wird der Frachtzuschlag, wenn mehrere Verwaltungen an der Entdeckung theilgenommen haben, unter denselben zu gleichen Theilen vertheilt nach Abzug des Theiles, welcher den dem Verbande nicht angehörigen Verwaltungen zusteht.

Eine weitere Frage ist die, wann der Frachtzuschlag fällig sei. Nach dem Wortlaute der Ausführungsbestimmungen ist der Frachtzuschlag von 15 Fr. schon dann verwirkt, wenn der Absender das Gut aufgegeben und damit den Willen zu erkennen gegeben hat, dass das Gut durch die Eisenbahn befördert werde.[40]) Die übrigen Frachtzuschläge sind erst von dem Zeitpunkte an fällig, wo das Gut zur Beförderung angenommen worden ist.[41])

Zum Schlusse möchte noch die Frage berührt werden, ob die Frachtzuschläge erhöht oder ermässigt werden können. Einzelne Ausleger[42]) des Internationalen Uebereinkommens vertreten die Meinung, dass die Frachtzuschläge nur Höchstbeträge vorstellen, über die nicht hinaus, unter die aber herunter gegangen werden darf. Wenn jedoch die Gesetzgeber die Absicht gehabt hätten, Höchstsätze zu schaffen, so würden sie dies ebenso wie im § 6 der Ausführungsbestimmungen („Maximallieferfristen“) zum Ausdrucke gebracht haben.

So aber muss angenommen werden, dass es der Wille der Gesetzgeber war, für alle Vertragsstaaten gleiches Recht zu schaffen und die Höhe der Frachtzuschläge für alle dem Internationalen Uebereinkommen unterstehenden Verkehre ein für allemal festzulegen. Eine Herabsetzung würde ebenso wie eine Erhöhung gegen die Bestimmung im Art. 4 Internationalen Uebereinkommens verstossen und deshalb ungültig sein. Würde die Auffassung Geltung erlangen, dass reglementarische Bestimmungen dem Uebereinkommen dann nicht widersprechen, wenn sie es zum Vortheil des Publikums abändern, so würde die mühsam errungene Einheitlichkeit des Vertragswerkes sehr bald in die Brüche gehen.[43])

[38]) Auch im englisch-deutschen (Art. 6) und deutsch-schwedisch-norwegischen Verkehre fällt der Frachtzuschlag der Beförderungsstrecke zu.

[39]) Das gleiche Verfahren wird im deutsch-österreichisch-ungarisch-serbisch-bulgarisch-türkischen Verkehre (Art. 9) eingehalten.

[40]) Die k. Kurie hat dagegen entschieden (Urtheil 20. IV. 1899 Z. 259; „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 80 S. 1538; „Int. Zeitschr.“ VII 1899 Nr. 9 S. 594; Eger, e. E. Bd. XVI 1. H. Nr. 72 S. 67 und 2. H. Nr. 126 S. 142), dass der Frachtzuschlag von 6 fl. für das Kilogramm erst dann fällig sei, wenn die Verfrachtung thatsächlich begonnen wurde, und der Anhang A zu den gemeinsamen Abfertigungsvorschriften des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bestimmt, dass der Frachtzuschlag von 15 Fr. erst dann erhoben werde, wenn das Gut angenommen worden ist.

[41]) Kundmachung des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes Nr. 12 § 2 Ziff. 1. — Handels- und Wechselgericht Budapest Appellsenat 14. I. 1898; „Int. Zeitschr.“ VII. 1899 Nr. 5 S. 317; Eger, e. E. Bd. XVI H. 1 Nr. 20 S. 17. — Bekanntmachung der ungarischen Staatsbahnen, veröffentlicht im „Eisenbahntarif- und Verkehrsanzeiger“ Nr. 12 S. 171; „Int. Zeitschr.“ Nr. 12 S. 777 VII. 1899. — Landgericht Metz, Kammer f. Handelssachen 3. VII. 1875; Dr. Puchelt & Maurer „Jur. Zeitschr. für Elsass-Lothringen“ Bd. I S. 40; „V.-Z.“ Nr. 15 S. 130, 1876.

[42]) Schwab S. 107, Eger S. 137, Rosenthal S. 77.

[43]) Gerstner S. 83.

Die ostafrikanische Eisenbahngesellschaft und die Mittellandbahn.

Wir veröffentlichen weiter unten im Nachrichtentheile das bedeutsame Schreiben, durch welches der deutsche Reichskanzler dem Bundesrath mittheilt, dass die Verhandlungen mit der Deutschen Bank und der Diskontogesellschaft wegen des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Dar-es-Saalam nach Mrogoro durch eine Privatgesellschaft unter Uebernahme einer Zinsgarantie durch das Reich zu einem günstigen Ergebniss geführt haben. Wir theilen ferner an derselben Stelle einen ausführlichen Auszug aus dem Entwurf der Bau- und Betriebskonzession und der Satzungen der zu gründenden ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft mit. Diese wird hiernach von einer Anzahl der grössten und angesehensten Berliner Bankhäuser ins Leben gerufen. Ausser den oben genannten beiden gehören zu der Vereinigung die Firmen Mendelssohn & Co., Delbrück Leo & Co., Robert Warschauer & Co., Bleichröder und v. d. Heydt.

Aus den Bedingungen der Konzession ist hervorzuheben, dass für die Bahn die Spurbreite von 1,0668 m gewählt ist, d. i. die sogen. Kapspur, was darauf hindeutet, dass man nicht nur an eine Fortführung der Bahn bis zum Tanganyika, sondern auch an eine künftige Schienenverbindung mit der dereinstigen Kap-Kairobahn denkt. Wir halten es jedenfalls für richtig, dass man eine Schmalspur gewählt hat; für den zu erwartenden Verkehr würde auch die 0,75 m-Spur genügt haben, welche für den Bau wegen der Krümmungen und der Abmessungen der Bauwerke noch weitere Erleichterungen gewährt haben würde. Es ist indessen nicht zu verkennen, dass bei einer weitausschauenden Eisenbahnpolitik die Wahl auf die Kapspur fallen musste, weil sie die meiste Wahrscheinlichkeit hat, von einem mittelafrikanischen Eisenbahnnetz angenommen zu werden. Nicht nur die vom Kap ausgehenden Südlinien haben diese Spur, auch die dem Nillauf aufwärts folgenden sind mit ihr gebaut. Die Aufsichtsrechte des Reichskanzlers über die Bahn sind so weitreichend, wie man es nur wünschen kann, soweit sie sich auf Anlage, Bau, Betrieb, Betriebsmittel und Fahrplan erstrecken. In Bezug auf die Tarife ist allerdings der Gesellschaft eine un-

gewöhnlich grosse Bewegungsfreiheit eingeräumt, wie sie in Deutschland kaum die Kleinbahnen geniessen. Ob nicht mit Rücksicht auf die übernommene Reichsbürgschaft sich erreichen lässt, dass die Tarife auch schon innerhalb der ersten 10 Betriebsjahre der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegen, soweit sie gewisse festzusetzende Höchstsätze überschreiten, und ob nicht wenigstens für Güter der Kolonialverwaltung ein bestimmter Höchsttarif festzusetzen ist, das wird wohl noch bei den Reichstagsverhandlungen zur Erörterung gebracht werden.

Das Opfer, das das Reich durch die Uebernahme der Zinsbürgschaft zu übernehmen hat, erscheint uns sehr mässig. Wir halten die Lebensfähigkeit des Unternehmens für so sicher, dass gewiss die Reichsbürgschaft, wenn überhaupt, jedenfalls nur in den ersten Jahren wird in Anspruch genommen werden. Für die Bauzeit werden ja die Zinsen zwar vom Reich gezahlt, sind ihm aber nach § 18 der Konzession zu Lasten der Baurechnung zu erstatten.

Sehr interessant und eigenartig sind die der Gesellschaft gewährten Landüberweisungen und Schürfrechte.

Das Syndikatsunternehmen erstreckt sich zunächst nur auf das etwa 230 km lange Anfangsstück der Mittellandbahn. Aber das wird nicht so bleiben. Unaufhaltsam wird sich die Nothwendigkeit des Weiterbaues bis Tabora, bis zum Tanganyika im Westen, bis zum Viktoriasee im Nordosten ergeben, was ja sowohl in den Konzessionsbedingungen wie in den Satzungen schon vorgesehen ist. Die Kugel rollt, sie wird ihren Weg nehmen, bis die Natur durch die Seen dem Bahnbau unserer ostafrikanischen Kolonie ein Ziel setzt.

Da die Zustimmung des Reichskanzlers bis zum 30. Juni dieses Jahres herbeigeführt sein und die Bahn binnen fünf Jahren von der Bestätigung des Gesellschaftsvertrages an vollendet und in Betrieb genommen sein soll, so ist die Absicht, mit thunlichster Beschleunigung ans Werk zu gehen, erkennbar und eine weitere Verschleppung der Angelegenheit nicht zu befürchten.

Dass ein Erlöschen der vom Syndikat übernommenen Verpflichtung aus dem Grunde eintreten sollte, weil bis zur Genehmigung der Satzungen der Kurs der 3prozentigen deutschen Reichsanleihe unter 84 sinken sollte, ist keinenfalls anzunehmen. Der jetzige Kursstand ist 88,60; bei der jetzigen Lage des Geldmarktes und der Gesammtwirthschaft ist weit eher ein Steigen des Kurses als ein Fallen wahrscheinlich.

Das Grundkapital ist auf 24 000 000 ℳ festgesetzt und also erheblich höher angenommen, als die vom Oberstleutnant Gerding veranschlagte Bausumme, die nur 15 000 000 ℳ betrug. Indessen waren noch Entschädigungen an den Bauunternehmer, Beträge für Bauzinsen usw. zu veranschlagen und schliesslich mit Rücksicht auf die Unsicherheit der Berechnungen ein jedenfalls ausreichendes Grundkapital anzunehmen.

Während so der Bundesrath und Reichstag mit der vom Reichskanzler in Aussicht gestellten Vorlage befasst sein werden, mehren sich in erfreulicher Weise die sachverständigen Stimmen, welche der ostafrikanischen Mittellandbahn eine günstige Zukunft und mit ihr unserer dortigen Kolonie ein mächtiges Aufblühen in Aussicht stellen. Vor einigen Tagen hat der Afrikaforscher Hauptmann Leue in der Abtheilung Berlin der deutschen Kolonialgesellschaft einen Vortrag über die einschlägigen Verhältnisse gehalten. Er führte nach der „Voss. Ztg." aus, dass wir bisher nur die Küste von Deutsch-Ostafrika in Kultur genommen haben. Und diese Kultur sei nur eine Kulisse, sie gehe nur etwa 10 Seemeilen landeinwärts. Um das Hinterland wirthschaftlich auszubeuten, genüge die Karawanenstrasse nicht, auf der heute etwa 50 000 Träger landeinwärts und ebenso viele seewärts verkehren. Dazu bedürften wir einer Eisenbahn, eben der geplanten Mittellandbahn. Die Bahnlinie durchquere den bevölkertsten Theil unseres Schutzgebietes. Deutsch-Ostafrika ist verhältnissmässig wenig bevölkert. Im Norden die Massailänder und im Süden die Gebiete der Räubervölker, die niederzuzwingen der Schutztruppe erst nach zehnjähriger Anstrengung gelungen ist, sind sehr menschenarm. Die meisten Einwohner haben sich aus Furcht vor den kriegerischen Massais im Norden und den räuberischen Wahehe und anderen Stämmen im Süden nach der Mitte des Schutzgebietes und dem Seengebiet zusammengedrängt. Und gerade durch diese Gebiete soll die Bahn führen. Um dem Hörer die Kenntniss dieser Länderstriche näher zu bringen, schilderte Hauptmann Leue den Verlauf einer Expedition, die er 1894/95 nach Tabora und Udjidji unternommen hat. Sein Marsch führte zunächst durch die Landschaft Usaramo, die gebirgig und sehr freundlich ist. Orangen, Citronen und verwilderte Ananas gedeihen hier prächtig. Der weitere Marsch führt über den Kinganifluss und den Gerengeri nach der Ulugurubergiandschaft, die von prächtigem Urwald bestanden ist. Die dortige katholische Missionsstation, die nahe Mrogoro, dem Endpunkte der zunächst geplanten Bahnstrecke, liegt, hat eine gut gedeihende Kaffeeplantage angelegt. Die Makattaebene hinter dem Ulugurugebirge ist ausserordentlich wildreich. Das Gnu und das Zebra finden sich in ungeheuren Heerden. Das Usagaragebirge ist lieblich. Die Thäler sind ausserordentlich fruchtbar und stark bebaut. Ueber Kilossa führte der Weg weiter nach Mpuapua und Ugogo. In Mpuapua machten sich die ersten Anzeichen der Hungersnoth bemerkbar, die damals jene Gegenden unseres Schutzgebietes heimgesucht hatte. Hinter Mpuapua ist der ostafrikanische Graben zu durchqueren, der etwa 200 m tief in das Gelände eingeschnitten ist und eine Breite von 10 Tagereisen hat. Die Landschaft Ugogo machte damals einen abstossenden Eindruck. Die verheerenden Wirkungen der damaligen Hungersnoth drängten sich in ihrer ganzen Furchtbarkeit auf Ganze Karawanen waren verhungert. Hinter jedem Baume, hinter jedem Strauche lag eine Leiche. Die Landschaft Ugogo ist im allgemeinen sehr viehreich, jeder Häuptling besitzt Heerden von Tausend und mehr Stück, ebenso gross ist der Reichthum an Wildgänsen und Wildenten. Bei Kilimatinde steigt der Weg aus dem ostafrikanischen Graben hinauf in die Landschaft Uniamwesi, die stark bevölkert und bebaut ist. Gross ist in Uniamwesi die Raubthier-, insbesondere die Löwenplage. Die Waniamwesi sind intelligent, reiselustig und fleissig in der Bebauung der Felder. Das Ostufer des Tanganyikasees ist wasserreich, fruchtbar und wildreich. Oelpalmen- und Bananenhaine drücken der Landschaft ihr Gepräge auf.

Am Schlusse seines Vortrages berührte Hauptmann Leue noch einmal die Mittellandbahn. Der Reichthum der Länder zwischen dem Tanganyikasee und Tabora könne nur durch eine Bahn erschlossen werden. Die Bahn habe viele und heftige Widersacher, die glauben, sie sei nicht ertragsfähig. Er selbst halte aber die Ertragsfähigkeit für sicher, denn aus dem Seengebiet seien Vieh, Häute, Wachs, Oelfrüchte, Kautschuk und Elfenbein auszuführen. Es handele sich hierbei vielfach nicht um die Ausfuhr nach Europa, sondern um den Waarenaustausch zwischen dem Innern und der Küste. Dass die Eisenbahn viel Geld kosten werde, lasse sich nicht leugnen, aber ohne sie sei eine wirthschaftliche Erschliessung des Landes schlechterdings unmöglich. Wer aber den Zweck will, dürfe vor den Mitteln nicht zurückschrecken.

Ausser Leue hat sich vor kurzem ein anderer sachverständiger Beurtheiler, der Konsul Vohsen, Mitglied des Kolonialrathes, in einer besonderen kleinen Schrift „Zur deutsch-ostafrikanischen Seenbahnfrage" geäussert. Vohsen wendet sich namentlich gegen den bekannten Gegner des Bahnunternehmens, den Professor Hans Meyer. Dieser hatte sich neuerdings auf die Afrikaforscher Baumann und Ruhlmann berufen für die Behauptung, dass die Voraussetzungen für das wirthschaftliche Gedeihen des Unternehmens fehlten. Vohsen widerlegt diese Behauptung durch Anführungen aus den Schriften der genannten beiden Forscher, in denen diese schon in den Jahren 1893 und 1894 unabhängig von einander zu dem Ergebniss gelangen, dass eine Eisenbahn von der Ostküste bis zu den Seen unbedingt nothwendig sei, um das Innere aufzuschliessen. Vohsen erörtert dann weiter die Entwickelungsfähigkeit der Ausfuhr aus dem Innern Ostafrikas, das fast alle Erzeugnisse hervorbringen kann, die bis jetzt noch aus Indien bezogen werden

müssen. Er führt dies an einem Beispiel näher aus: die Erdnuss, die in Ostafrika überall heimisch sei, habe auf dem europäischen Markt einen Werth von 200 ℳ für die Tonne. Bei einer Durchschnittslänge des Beförderungsweges zur Küste von 1 100 km und einem Frachtsatz von 10 ₰ für das Tonnenkilometer würde die Eisenbahnfracht also 110 ℳ für die Tonne betragen. Dazu kommt die Dampferfracht nach Europa mit 40 ℳ, und es bleiben dann immer noch 50 ℳ übrig, die dem Eingeborenen in den Seengebieten für eine Tonne Erdnüsse gezahlt werden könnten und für die er nun seinerseits wieder allerhand europäische Waaren beziehen werde, die ihrerseits die Rückfracht für die Bahn bilden würden. Aehnlich sei die Rechnung für Baumwolle, Hanf, Reis, Oelsaaten, Kaffee, Thee, Häute und Felle zu machen.

Nach der von Konsul Vohsen aufgestellten Ertragsberechnung wird sich die Rente der Bahn auf höher als 4,5 % stellen. Mag diese Berechnung nun auch unsicher sein, so liefert die Vohsen'sche Schrift aufs neue den Beweis, wie aussichtsvoll auch in wirthschaftlicher Beziehung die geplante Bahn ist.

So dürfen wir denn sagen, dass der Boden für die jetzt dem Reichstag in Aussicht gestellte Vorlage trefflich vorbereitet ist. Mochte es trotz allem fraglich sein, ob die in den Reichsetat eingestellte Anfangsrate von 2 000 000 ℳ für die aus Reichsmitteln zu erbauende Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro Annahme finden werde, so kann man doch jetzt wohl zuversichtlich hoffen, dass es gelingen wird, die Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstags zu der geforderten Bürgschaftsübernahme zu erhalten. Ueber alles Erwarten ist es gelungen, unsere deutschen Finanzkräfte für das grosse und wahrhaft nationale Werk dieser Mittellandbahn zu gewinnen. In den Becher der herzlichen Freude über den weiten Blick und die Bereitwilligkeit dieser Kreise, zur Stärkung unserer Kolonie einen ersten grossen Schritt zu thun, wird sich, das sind wir überzeugt, kein bitterer Tropfen mischen. Würde der Reichstag auch jetzt noch sich dieser so gründlich erörterten Eisenbahnfrage gegenüber ablehnend verhalten, so würde man an seiner Fähigkeit, deutsche Interessen zu verstehen und zu fördern, schier verzweifeln müssen.

v. M.

Zur einheitlichen Güterbeförderung auf den deutschen Eisenbahnen.

Die Abhandlung in Nr. 86 des Jahrgangs 1900 d. Ztg. gibt ein anschauliches Bild von der zukünftigen Gruppeneintheilung, wie sie vom deutschen Verkehrsverbande als Grundlage für die Bildung geschlossener Stückgutladungen auf weite Entfernungen beschlossen wurde.*) Man wird nicht behaupten können, dass die Aussicht auf die hiernach auszuarbeitenden, umfangreichen Gruppenaufstellungen, die Stationsverzeichnisse mit ihren an algebraische Formeln erinnernden Stationsbezeichnungen und die schematischen Darstellungen der Gruppen geeignet ist, diesem System neue Freunde zuzuführen. Es lässt sich im Gegentheil annehmen, dass sich die Zahl derer mehren wird, die das Gruppensystem für zu umständlich halten und ein einfacheres Verfahren an Stelle desselben setzen möchten. Dass auch Anhänger der bisher üblichen Gruppeneintheilung sich dieser Ansicht zuneigen, beweisen die Schlussausführungen in dem interessanten Aufsatz Reffler's in Nr. 3 d. Ztg.

Die Vorzüge und Nachtheile des bisherigen Systems sind in jener Darlegung so gründlich erörtert, dass es überflüssig erscheint, das Für und Wider nochmals zu behandeln. In den nachstehenden Zeilen soll daher nur kurz dargestellt werden, welche einfacheren Hilfsmittel für die Verladung von einzelnen Stationen bereits geschaffen sind, wie dieselben in ihrer weiteren Entwickelung zu dem Reffler'schen Vorschlage hinführen, und dass dessen sofortiger allgemeiner Durchführung nichts im Wege steht.

Der erste Grundsatz für die Stückgutverladung, Ablassung eines geschlossenen Wagens, sobald 2 000 kg für eine Bestimmungs- oder Umladestation vorhanden sind, soll bekanntlich bereits jetzt durchgeführt werden, ehe die in Aussicht gestellte Gruppeneintheilung erschienen ist. Auf mittleren und kleineren Stationen reichen hierfür in den meisten Fällen die geographischen Kenntnisse der Ladebeamten aus. Grosse Stationen mit Massenversand nach einem vielverzweigten Verkehrsgebiet bedürfen aber dazu eines Hilfsmittels, durch das sie die zur Verladung bereit stehenden Güter schnell und sicher auf die richtigen Umladestationen vertheilen können. Viele grosse Abfertigungsstellen haben sich zu diesem Zweck ein alphabetisches Stationsverzeichniss angefertigt, in dem neben jeder Station die Umladestation genannt ist, die eine Ladung auf dem Beförderungswege zuletzt berührt. Eine in einfacher Form ausgeführte, beigegebene graphische Darstellung der einzelnen Verladerichtungen mit den an ihnen gelegenen Umladestationen belehrt die Lademeister über die geographische Reihenfolge der Umladestationen. Letztere erscheinen in derselben Reihenfolge auf dem bereits vorgeschriebenen (umgedruckten) Ladeplan. Auf Grund des Stationsverzeichnisses werden die Frachtbriefe mit den Namen der Umladestationen beschrieben und hierauf nach diesen aussortirt. Der Lademeister hat dann nur nöthig, die für die einzelnen Umladestationen vorhandenen Gütermengen in den Ladeplan einzutragen und durch Zusammenzählen derselben bis je 2 000 kg — von der weitesten Umladestation ab rückwärts — die Bestimmungsstation der einzelnen Wagen festzustellen.

Um die Beschreibung der Frachtbriefe zu beschleunigen, haben einige Abfertigungsstellen die Verladerichtungen und Umladestationen durch Zahlen dergestalt bezeichnet, dass in dem Stationsverzeichniss an Stelle des Namens der Umladestation eine Zahl in Bruchform erscheint, deren Zähler die Verladerichtung und deren Nenner die Umladestation angibt. Die einfache Angabe des Namens der Umladestation ist jedoch vorzuziehen. Zunächst prägen sich die Ladebeamten durch die tägliche Uebung sehr schnell ein, zu welcher Umladestation die einzelnen Stationen gehören, so dass sie die Sortirung der Frachtbriefe bald ohne vorherige Beschreibung ausführen und das Verzeichniss nur zum Nachschlagen der selten vorkommenden Verbindungen benutzen; die Zeitersparniss kommt also kaum in Frage. Sodann bereichern die Ladebeamten ihre geographischen Kenntnisse dadurch, dass sie sich bei jeder Station den Namen der Umladestation vergegenwärtigen müssen. Das ist nicht der Fall, wenn die Lage der Station durch eine Zahl bezeichnet ist, und hierin liegt auch ein Hauptmangel des bisher angewandten Gruppensystems.

An der Hand dieser einfachen beiden Hilfsmittel, des Stationsverzeichnisses in Verbindung mit der graphischen Darstellung der Verladerichtungen, erfolgt die Abrichtung geschlossener Stückgutwagen in durchaus korrekter Weise. Wenn auch die Aufstellung des Stationsverzeichnisses jeder grossen Abfertigungsstelle eine ziemlich umfangreiche Arbeit verursacht, so ist diese doch verschwindend klein zu der Zeit und Mühe, die eine von der Verwaltung auszuarbeitende, für alle Stationen und alle Verkehrsbeziehungen passende Gruppeneintheilung erfordern würde. Ausserdem erübrigt sich die Angabe der für jede Station ermittelten letzten Umladestation in einem besonderen Stationsverzeichniss und damit die Anfertigung des letzteren sofort, wenn die letzte Umladestation in den Stationstarif und das Kartennummerbuch eingetragen wird, um in die Leitungsvorschrift der Frachtkarte als letzte Wegeleitungsstation aufgenommen zu werden. Tragen die Frachtkarten die Angabe der letzten Umladestation, dann besitzen auch alle Umladestationen, auf denen die Sendungen behandelt werden, ein Hilfsmittel zur Sortirung der Frachtpapiere und zur zweckmässigen Bildung der Stückgutwagen. Hieraus ergibt sich auch die Nützlichkeit des Reffler'schen Vorschlages, der meines Wissens auch schon von anderer Seite gemacht worden ist: die Leitungswege allgemein durch Umladestationen zu bezeichnen.

Nach meiner Ansicht ist es nicht nöthig, alle Umladestationen, die von der Versandstation bis zum Empfangsorte berührt werden, in der Frachtkarte aufzuführen. Die alleinige Angabe der letzten Umladestation genügt vielmehr zur richtigen Ablassung der Stückgutwagen, weil die Reihenfolge der Umladestationen aus der graphischen Darstellung derselben hervorgeht und der Ladebeamte hieraus nach der Sortirung der Papiere ersehen kann, auf welche Umladestationen er die vorhandenen Gütermengen vereinigen muss. Ausser der letzten Umladestation sollten daher nur noch die genannt werden, die zur klaren, jeden Zweifel ausschliessenden Bezeichnung des

*) Anm. d. Schriftl. Vergleiche auch die von demselben Verfasser herrührende Weiterentwickelung dieser Methode in dem neuerlichen Aufsatze „Ueber die Vereinfachung und Beseitigung von Verkehrsleitungsvorschriften“ in Nr. 18 S. 277 d. Ztg.

Weges unbedingt erforderlich sind. Werden die Leitungsvorschriften nach diesem Grundsatz aufgestellt, dann ist eine Aenderung der Kartenformulare überflüssig; die Leitungsangabe wird sogar wahrscheinlich in vielen Fällen kürzer ausfallen als bisher, und damit die Kartirarbeit erleichtert werden.

Um nun die Leitungsvorschriften so umzugestalten, dass sie zu dem gewünschten Hilfsmittel für die Verladung werden, ist ihre Umarbeitung durch die Tarifkommission und die Neuauflage der Verkehrsleitungs-Hefte durchaus nicht nothwendig. Es genügt vielmehr, dass die Güterabfertigungsstellen von ihren Verwaltungen ermächtigt werden, an Stelle der in den Leitungsvorschriften genannten Stationen nur Umladestationen mit obiger Einschränkung in die Frachtkarten einzustellen. Die Dienststellen würden hiernach die in den Stationstarifen und Kartennummerbüchern angegebenen Verkehrsleitungswege sofort umwandeln, während die behördliche Aenderung der Leitungstabellen allmählich bei Gelegenheit der Neubearbeitung der Verbandstarife erfolgen könnte. Für den deutschen Verkehr bietet die Durchführung dieses Vorschlages keinerlei Schwierigkeiten; ebensowenig für den Verkehr aus Deutschland nach dem Auslande, da hier nur die deutschen Strecken bis zu den Uebergangsstationen von der Umänderung betroffen werden. Für die umgekehrte Richtung vom Auslande nach Deutschland müssten allerdings bis zur Neuauflage der Leitungsvorschriften die Uebergangsstationen — soweit nöthig — die letzten Umladestationen auf den Frachtkarten kenntlich machen. Da die Grenzstationen in einigen fremden Verkehren schon jetzt den gesammten Leitungsweg in die Karten eintragen müssen, wird auch diese Forderung durchführbar sein.

Bevor die Güterabfertigungsstellen mit der Umarbeitung ihrer Verkehrsleitungswege beauftragt werden, wäre es wünschenswerth, das Verzeichniss der Umladestationen einer gründlichen Durchsicht zu unterziehen, damit die jetzt üblichen häufigen Aenderungen eingeschränkt werden. Die Ansichten über die Aufgaben der einzelnen Umladestationen scheinen noch sehr auseinander zu gehen, was besonders durch die vielen Umladestellen auferlegten Beschränkungen zum Ausdruck kommt. Um auch bei der Auswahl der Umladestationen einheitlich zu verfahren, würde es sich empfehlen, allgemein von dem Grundsatze auszugehen, dass jede Knotenstation Umladestelle ist für die von der Hauptlinie auf die abzweigenden Nebenlinien und umgekehrt übergehenden Güter, und dass sie auch Umladestation für den Durchgangsverkehr der Hauptlinie ist, sobald sie für letztere Kurswagen bildet.

Aus vorstehendem ist ersichtlich, dass das einfachste Hilfsmittel für die Verladung ohne besondere Einrichtungen und ohne Kosten sofort geschaffen werden kann; es darf auch als vollkommen ausreichend für den Verladedienst bezeichnet werden, selbst wenn es zur Verladung des in den Kurswagen zu befördernden Restgutes nicht in derselben Weise zu benutzen ist, wie das System des preussisch-bayerischen und des preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Verbandes. Die Kurswagen werden aber künftig immer mehr nur zur Bedienung des nahe an ihren Ausgangsstationen liegenden Verkehrsgebietes benutzt werden, und es darf wohl billigerweise verlangt werden, dass jeder Ladebeamte die geographische Lage aller Stationen der eigenen und der unmittelbar anstossenden Strecken genau kennt. Für die Verladung der Kurswagen kann daher ein besonderes Hilfsmittel gern entbehrt werden.

Zum Schluss sei noch besonders betont, dass mit der mehrfach erwähnten graphischen Darstellung lediglich die von den Dienststellen selbst anzufertigende einfache Handzeichnung der von der Station ausgehenden Verladerichtungen mit den daran gelegenen Umladestationen gemeint ist, nicht etwa eine schematische Uebersicht der Verladegruppen nach Art der Anlagen zur preussisch-bayerischen und preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Dienstanweisung. Es wird sich empfehlen, diese leicht herzustellenden graphischen Darstellungen beizubehalten, auch nachdem die vom deutschen Verkehrsverbande herausgegebene Uebersichtskarte, die jene ersetzen sollte, erschienen ist. Denn die Karte ist leider zu wenig übersichtlich. Es liegt das wohl vor allem an dem zu kleinen Maassstab (1 : 1 000 000), ferner aber auch daran, dass sie auch noch die Flüsse und Landesgrenzen enthält, die vollkommen entbehrlich sind; da die Hauptstrecken ausserdem in ziemlich breiten Doppellinien dargestellt sind, sind sie an einzelnen Stellen kaum von den Flüssen zu unterscheiden. Eine für den Ladedienst brauchbare Uebersichtskarte wird nur dann entstehen, wenn man sich lediglich darauf beschränken würde, alle vorhandenen Eisenbahnstrecken durch ein geradliniges Netz darzustellen, in dem die Hauptstrecken durch etwas stärkere Linien hervorgehoben sind; Doppellinien würden zu vermeiden sein. Die Karte müsste ferner die Namen sämmtlicher, dem Güterverkehr geöffneten Stationen in kleinem Druck enthalten; die Namen der Knoten- und Abzweigestationen wären gross zu drucken; die Kennzeichnung der Umladestationen könnte in derselben Weise erfolgen, wie in der soeben erschienenen Karte. Ausser diesen Angaben dürfte die Karte nichts enthalten, um vor allem die Uebersichtlichkeit zu wahren. Als Maassstab würde mindestens 1 : 800 000 gewählt werden müssen.

Berlin, 1. März 1901. H. Hartmann.

Kanalvorlage und Herabsetzung der Eisenbahntarife.

„Der Grundgedanke der wasserwirthschaftlichen Vorlage — die Ermässigung der Transportkosten zwecks Unterstützung der heimischen Produktion — findet," so schreibt die halbamtliche „Berl. Korr.", „erfreulicherweise immer mehr Anerkennung. In dieser Beziehung verdienen die Ausführungen des Abg. Freiherrn v. Zedlitz in der Kanalkommission des Abgeordnetenhauses besondere Beachtung. Derselbe entwickelte ein vollständiges verkehrspolitisches Programm der Zukunft, wie es Schritt für Schritt mit der Vervollständigung des Wasserstrassennetzes verwirklicht werden müsste. Für die Werthschätzung der wasserwirthschaftlichen Vorlage waren von hauptsächlicher Bedeutung die Ausführungen, dass der verkehrspolitische Grundgedanke des Gesetzentwurfs richtig und dass der preussische Staat finanziell sehr wohl in der Lage sei, im Laufe von 15 Jahren nicht nur die zu erwartenden Eisenbahnausfälle auf sich zu nehmen, sondern ausserdem noch 400 000 000 Mark für Ermässigung der Eisenbahntarife zu verwenden. Diese Ermässigung der Eisenbahntarife fordert Herr v. Zedlitz, um, im gleichen Sinne wie die wasserwirthschaftliche Vorlage, die Transport- und Produktionskosten zu vermindern und dadurch Konsumenten und Produzenten einander näher zu rücken. Insbesondere sollen aber, wie Redner ausführte, diejenigen Gegenden bei der Herabsetzung der Eisenbahnfrachten berücksichtigt werden, die einen unmittelbaren Nutzen von den neuen Wasserbauten voraussichtlich nicht haben würden. Falls die anzustellenden Untersuchungen die Berechnungen des Herrn v. Zedlitz bestätigen, so solle der von ihm entwickelte Grundgedanke auch in das Gesetz aufgenommen und mit dem Bau des Mittellandkanals nicht eher begonnen werden, als bis eine Verständigung über die Tarifgestaltung in den von den Wasserstrassen nicht berührten Gegenden erzielt und gesetzlich festgelegt worden sei. Im diesem Sinne haben die Abgeordneten v. Zedlitz und Gamp folgenden Antrag gestellt:

‚Die Kommission wolle beschliessen: Es ist eine unabweisbare Forderung wirthschaftlicher Gerechtigkeit, dass denjenigen Landestheilen, welche von dem Ausbau unseres Wasserstrassennetzes nicht nur keinen Vortheil, sondern eine Verminderung ihrer Konkurrenzfähigkeit zu erwarten haben, Zug um Zug mit der Durchführung des wasserwirthschaftlichen Programms der Vorlage eine wirksame Ermässigung ihrer Produktionskosten durch Herabsetzung der Eisenbahntarife für Produktionsmittel und Massenerzeugnisse der heimischen schaffenden Arbeit zu theil wird.'

Die weiteren Ausführungen des Abg. v. Zedlitz, betreffend eine stärkere Heranziehung der Schifffahrt zu den Kosten des Ausbaues und der Unterhaltung der Wasserstrassen, sollen zunächst nicht weiter berührt werden. In weiten Kreisen wird als berechtigt anerkannt, dass den Verkehrsinteressenten mit den Aufwendungen namentlich für künstliche Wasserstrassen kein unentgeltliches Geschenk gemacht werden sollte, so lange die Benutzer der Eisenbahnen ausser dem Ersatz der Selbstkosten eine hohe Verkehrssteuer in Form von Ueberschüssen zahlen. Die Regierung ist denn auch gewillt, die Wasserstrassen innerhalb der durch die Reichsverfassung gezogenen Grenzen ertragfähiger zu machen. . . . . Es soll auf den neuen künstlichen Wasserstrassen, wenn nicht besondere Umstände etwas anderes bedingen, ein vollständiger Ersatz aller Ausgaben erstrebt werden. . . . . Wie weit jedoch die Staatsregierung auf diesem Gebiet den Anregungen des Herrn v. Zedlitz folgen kann, bedarf sehr eingehender Ueberlegungen, zumal Reichsverfassung und bestehende internationale Verträge in dieser Frage berücksichtigt werden müssen.

Was nun den Antrag Zedlitz-Gamp anlangt, so ist nicht zu verkennen, dass er, oberflächlich betrachtet, einen gerechten Ausgleich der verschiedenen wirthschaftlichen Interessen herbeizuführen geeignet erscheint. Die Möglichkeit der Ausführung

und die Richtigkeit der Ueberschussberechnung vorausgesetzt, könnte die Gewährung anderweiter wirthschaftlicher Vortheile an solche Landestheile, welche von den neuen Wasserstrassen keinen Nutzen haben, sehr erwünscht sein. Auch die durch die empfohlenen Maassnahmen beabsichtigte Ermässigung der Produktionskosten entspricht einem dringenden wirthschaftlichen Bedürfniss. Die ganze Entwickelung der Eisenbahntarife bewegt sich in der gleichen Richtung. Hierüber gibt folgende Zusammenstellung deutlichen Aufschluss. („Statistisches Handbuch für den preussischen Staat 1898", Seite 320.) Es betrug die Einnahme für 1 Gütertkm auf den preussischen Staatseisenbahnen: 1850: 9,50 ₰, 1860: 7,33 ₰, 1870: 4,83 ₰, 1880: 4,33 ₰, 1890: 3,80 ₰, 1899: 3,69 ₰. Die fallende Tendenz besteht fort, und wenn die gegenwärtige günstige Entwickelung unseres Eisenbahnwesens ohne sprunghafte Steigerung der Staatsausausgaben anhält, so wird zweifellos ein Theil der Eisenbahnüberschüsse auch ferner vielleicht in verstärktem Maasse dazu benutzt werden, Tariferleichterungen zu gewähren. Der bisherigen Gepflogenheit und den natürlichen Aufgaben des Staates in seiner Fürsorge für das Wohl aller würde es dabei nur entsprechen, dass im Sinne des v. Zedlitz'schen Antrages gerade diejenigen Landestheile und Erwerbszweige besonders berücksichtigt werden, welche durch andere wirthschaftliche Maassnahmen des Staates benachtheiligt werden könnten.

Wenn daher dem von Herrn v. Zedlitz entwickelten Gedanken in gewissem Maasse zuzustimmen ist, und wenn sogar die zukünftige Verkehrsentwickelung sich theilweise in dem beabsichtigten Sinne gestalten dürfte, so erscheint es doch ausgeschlossen, jene Grundsätze gesetzlich festzulegen und von ihrer Befolgung den Bau des Rhein-Elbekanals abhängig zu machen. Das würde in der That, wie bereits der Minister der öffentlichen Arbeiten in der Kommission hervorgehoben hat, einer verschleierten Ablehnung gleichkommen. Welche Regierung könnte es auf sich nehmen, angesichts einer noch 15 Jahre dauernden Entwickelung im Gesetz Zusagen zu machen, die nach der eigenen Rechnung des Abg. Freiherrn v. Zedlitz sich auf jährlich mehrere hundert Millionen Mark belaufen könnten! Die Regierung ist überzeugt, dass die Finanzen des Staates den mit der gesammten wasserwirthschaftlichen Vorlage voraussichtlich verbundenen Reineinnahmeausfall von höchstens 30 bis 40 Millionen ertragen können; aber von hier bis zu einer im Gesetz festzulegenden Verwendung von Eisenbahneinnahmen, die noch gar nicht vorhanden sind, in zehnfacher Höhe ist ein gewaltiger Sprung, zumal viele Abgeordnete, selbst ohne die vorgeschlagenen Tarifermässigungen, das finanzielle Risiko des Staates bei Verwirklichung der wasserwirthschaftlichen Vorlage für zu gross halten. Wir glauben, dass der erfahrene Finanzmann v. Zedlitz einer der letzten wäre, der die von ihm vorgeschlagene Bindung der Staates zuliesse, wenn er an maassgebender Stelle für die Ordnung der Staatsfinanzen zu sorgen hätte."

Die „Berl. Korr." führt dann weiter aus, dass die Frage der Begünstigung oder Benachtheiligung durch den Kanal sehr schwierig zu entscheiden sein und dass jede erdenkbare Benachtheiligung werde hervorgesucht werden. Eine derartige unsichere Gesetzesbestimmung werde überall unerfüllbare Ansprüche hervorrufen. „Man würde," heisst es am Schluss, „geradezu in das Fabelland einer alles Ungleichmässige beseitigenden Gerechtigkeit hineinsteuern, in welchem ein Kampf aller gegen alle um den gesetzlich zugesicherten Ausgleich stattfinden müsste. Es könnte daraus der Untergang jeder Ordnung, jeder Finanzwirthschaft entstehen, oder es könnte auch die Missgunst der übrigen dem anderen jeden Vortheil verwehren und jeden Verkehrsfortschritt hemmen."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ueber die Bewegung der Einnahmen und Ueberschüsse der preussischen Staatseisenbahnverwaltung** stellt die „Nordd. Allgem. Ztg." folgende Betrachtung an: In den 13 Jahren von 1887/88 bis 1899 ist die wirkliche Einnahme der preussischen Staatseisenbahnverwaltung um 83 %, der Ueberschuss der Einnahme über die dauernden Ausgaben dagegen um 100 % gestiegen. Der Ueberschuss der Einnahmen über die dauernden und einmaligen Ausgaben wuchs in dieser Zeit von 260 800 000 auf 494 700 000 ℳ, also um rund 90 %. Was das finanzielle Ergebniss des Betriebes in diesem Zeitraum anlangt, so ist der sogenannte Betriebskoeffizient in den ersten 5 Jahren von 53,27 % stetig bis auf 65,44 % gestiegen. Diesen Höchstbestand erreichte er in dem Jahre 1891/92, in welchem der jetzige Minister der öffentlichen Arbeiten sein Amt antrat. Von da ab trat ein stetiges Sinken des Betriebskoeffizienten bis zum Jahre 1896/97 ein, wo er seinen niedrigsten Stand in dem letzten Jahrzehnt mit 54,17 % erreichte. Seitdem ist wieder eine Erhöhung des Betriebskoeffizienten eingetreten, so dass er im Jahre 1898/99 auf 57,53 % gestiegen war. Seitdem scheint aber nahezu ein Beharrungszustand herbeigeführt zu sein; denn von 1898/99 auf 1899 zeigt sich nur eine Zunahme um 0,42 %, trotz der inzwischen vorgenommenen weiteren Gehaltserhöhung. Nicht ganz parallel, aber in derselben Richtung bewegt sich der Betriebsüberschuss für das Kilometer mittlerer Betriebslänge. Er war von 15 513 ℳ im Jahre 1887/88 gesunken auf 12 680 ℳ im Jahre 1891/92 und hat sich von da ab mit ganz unwesentlichen Schwankungen stetig gehoben bis auf 18 708 ℳ im Jahre 1899. Es zeigt sich also, dass trotz der zahlreichen, wenig rentirenden Nebenbahnen, um welche aus Verkehrsrücksichten das Staatsbahnnetz in dem letzten Jahrzehnt erweitert worden ist, der Betriebsüberschuss auf das Kilometer sich in diesem Zeitraum um nahezu 50 % vermehrt hat. Erwägt man ferner, dass in der Zeit von 1887/88 bis 1901 der Ueberschuss, welchen die Eisenbahnen über ihre Ausgaben und über den Bedarf zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden geliefert haben, von 3 000 000 auf 185 000 000 ℳ gestiegen ist, so erhellt deutlich, dass die finanzielle Entwickelung der preussisch-hessischen Staatsbahnen eine überaus günstige und durchaus gesicherte ist, so dass sie einen Ausfall von Einnahmen, wie er bei Herstellung des Rhein-Elbekanals eventuell in Aussicht zu nehmen ist, sehr wohl ertragen kann, ohne dass daraus eine Gefahr für das Gleichgewicht im Staatshaushalt zu befürchten wäre.

— **Nachträglicher Beitritt zur Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Der Vorstand dieser Kasse veröffentlicht eine Bekanntmachung, nach welcher diejenigen Hilfsbediensteten und Arbeiter, denen beim Eintritt in die Beschäftigung bei der Staatseisenbahnverwaltung die Verpflichtung zum Beitritt in eine der früheren Betriebs- oder Werkstättenarbeiter-Pensionskassen nicht auferlegt war, und die deshalb der Abtheilung B der jetzigen Arbeiterpensionskasse nicht angehören, berechtigt sind, der Zuschusskasse, also der Abtheilung B nachträglich vom 1. Januar 1891 ab beizutreten. Die Anmeldung zum nachträglichen Beitritt muss spätestens bis 1. April 1902 bei dem Dienstvorsteher erfolgen. Die nachträgliche Aufnahme in die Abtheilung B ist davon abhängig, dass die Personen, die nachträglich beitreten wollen, nach dem Gutachten des Bahnarztes gesund und voraussichtlich noch mindestens fünf Jahre dienstfähig sind. Werden die Mitglieder, die der Abtheilung B nachträglich beitreten, wider Erwarten vor Ablauf von fünf Jahren erwerbsunfähig, so erhalten sie dennoch eine Zusatzrente zur Invalidenrente, und falls sie versterben, ihre Hinterbliebenen Wittwen- und Waisengeld. Falls die für die Zeit vom 1. Januar 1891 nachzuzahlenden Beiträge, die nach den während dieser Zeit gewährten Lohnsätzen berechnet werden, nicht sofort beim Eintritt entrichtet werden, können die Beiträge auch in Raten nachgezahlt werden; mindestens müssen jedoch bis zur vollständigen Tilgung der Nachzahlung doppelte Beiträge zur Abtheilung B gezahlt werden. Die Eisenbahnverwaltung wird auch zu den nachträglich zu entrichtenden Beiträgen die Hälfte zuzahlen, sofern vom Landtage die Mittel hierzu bewilligt werden.

— **Arbeitspläne für die gewöhnliche Unterhaltung der Bahnanlagen bei den preussischen Staatsbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in Aussicht genommen, für die Aufstellung des in der Wirthschaftsordnung vorgeschriebenen Arbeitsplanes für die gewöhnliche Unterhaltung der Bahnanlagen allgemeine Grundzüge und ein einheitliches Muster festzustellen, und er hat mit der Ausarbeitung eines Entwurfs dieser Grundsätze nebst dem Muster die Eisenbahndirektionen in Altona, Frankfurt a. Main und Magdeburg beauftragt.

— **Bedarf an Arbeitskräften bei den Verkehrskontrolen der preussischen Staatsbahnen.** Um einen Ueberblick darüber zu gewinnen, wieviel Arbeitskräfte bei den Verkehrskontrolen nach dem Inkrafttreten der neuen Verkehrskontrolordnung (vergl. Nr. 63 S. 959 Jahrg. 1900 d. Ztg.) beschäftigt werden und wie die Arbeitsleistungen der Beamten in den verschiedenen Kontrolbezirken bemessen sind, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die kontrolführenden Eisenbahn-

direktionen beauftragt, Nachweisungen nach bestimmt vorgeschriebenen Mustern bis zum 1. Juli d. J. einzureichen. Aus den ausgefüllten Mustern wird erhellen, wie viel Arbeit von einer Arbeitskraft im monatlichen Durchschnitt geleistet wird. Dafür ist im Personenverkehr maassgebend, wie viel Stationsverbindungen und Fahrkartensorten, im Gepäckverkehr, wie viel Gepäckscheinstämme von einer Arbeitskraft geprüft werden. Im Güterverkehr soll angegeben werden, wie viel eine mit Prüfung von Rechnungsmaterial betraute Arbeitskraft im Monatsdurchschnitt an Stationsverbindungen und Frachtkarten zu bearbeiten hat.

Zur Erläuterung wird in dem Erlass folgendes ausgeführt:

Für den Gepäck- und Güterverkehr werden die sich aus den Nachweisungen ergebenden Durchschnittsziffern einen für alle Verhältnisse anwendbaren Maassstab zur Bemessung der Arbeitsleistungen abgeben. Im Gepäckverkehr wird der Umfang der Kontrolarbeiten durch die Anzahl der zu prüfenden Gepäckscheinstämme, im Güterverkehr durch die Anzahl der zu bearbeitenden Frachtkarten in Verbindung mit der Zahl der Stationsverbindungen im wesentlichen bestimmt. Dem Umstande, dass der Umfang der Kontrolarbeiten für die einzelnen Verkehre verschieden ist, ist dadurch Rechnung getragen, dass für die verschiedenen Verkehre getrennte Durchschnittsziffern zu berechnen sind.

Für den Personenverkehr sind die zu prüfenden Stationsverbindungen und Fahrkartensorten als Maassstab für die Arbeitsbemessung angenommen worden. Hier wird indessen auch der Verkehrsumfang der Stationen den Umfang der Arbeit beeinflussen; denn die Prüfung der Stationsverbindungen verkehrsreicher Stationen mit Fahrkarten von allen Arten und Klassen erfordert mehr Zeit, als die Prüfung der Stationsverbindungen von Stationen mit geringerem Verkehr, auf denen nur Fahrkarten für Personenzüge oder einzelne Klassen aufliegen. Umgekehrt lassen sich — wenn die zu prüfenden Fahrkartensorten zum Anhalt für die Arbeitsbemessung genommen werden — durch die eintägige Prüfung einer Station mit grösserem Verkehr beispielsweise mehr Fahrkarten feststellen, als bei der 10 Tage erfordernden Prüfung von 20 weniger verkehrsreichen Stationen. Im Personenverkehr werden daher gewisse Abweichungen von den Durchschnittsziffern je nach dem Verkehrsumfange der zur Bearbeitung kommenden Stationen vorkommen können; diese Abweichungen werden jedoch nicht so erheblich sein, dass dadurch den Durchschnittsziffern die Bedeutung einer im allgemeinen zu beachtenden Norm genommen wird.

— **Bezirkseisenbahnrath Berlin.** Unter dem Vorsitze des Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsraths Kranold, fand am 8. d. Mts. eine ausserordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnraths statt zwecks seiner Konstituirung nach erfolgter Neuwahl der Mitglieder und Stellvertreter für die Wahlzeit 1901/1903. Nachdem zunächst über die neue Zusammensetzung des Bezirkseisenbahnraths Mittheilung gemacht war, wurde das bisherige Regulativ, betreffend den Geschäftsgang, mit einigen geringfügigen Abänderungen von dem neuen Bezirkseisenbahnrathe angenommen, der bisherige Vorsitzende und Stellvertreter desselben für die Wahlzeit 1901/1903 wiedergewählt und die Wahl der Mitglieder und Stellvertreter für den ständigen Ausschuss und für den Landeseisenbahnrath für die Wahlzeit 1901/1903 vorgenommen.

— **Brandenburgische Städtebahn.** Am 2. d. Mts. hat der „B. B.-Ztg." zufolge die Errichtung der Aktiengesellschaft vorgenannter Bahn mit dem Sitz in Berlin und einem Anlagekapital von 13 000 000 ℳ. stattgefunden. Das Unternehmen bezweckt bekanntlich die Herstellung der 127 km langen, vollspurigen Nebenbahn von Treuenbrietzen über Belzig, Brandenburg a. H. und Rathenow nach Neustadt a. D. Die Gesammtausführung des Baues dieser z. Zt. drittgrössten Privatbahn Preussens (nur die ostpreussische Südbahn und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn haben eine grössere Länge) ist der Vereinigten Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Berlin übertragen, welche auch den Betrieb übernehmen wird. Die Bauarbeiten sollen bereits im nächsten Monat beginnen und so gefördert werden, dass die Inbetriebnahme der Gesammtstrecke spätestens im August 1903 erfolgen kann. Die Beschaffung der Baugelder ist in der Weise durchgeführt, dass die Vereinigte Bau- und Betriebsgesellschaft 4 000 000 ℳ. in Prioritäten, die betheiligten vier Kreise und die Provinz Brandenburg dagegen rund 5 000 000 ℳ. und der preussische Staat 4 000 000 ℳ. Stammaktien Lit. B übernommen haben.

— **Maassnahmen zur Beschäftigung von Arbeitern.** In ähnlicher Weise wie das bayerische Staatsministerium des Innern die Kreisregierungen veranlasste, auf die bei öffentlichen Bauten verwendeten Arbeiter thunlichst Rücksicht zu nehmen, Arbeiterentlassungen usw. möglichst hintanzuhalten, hat auch das einschlägige Ressortministerium der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen zur Erwägung empfohlen, inwieweit etwa auch im Bereiche der Staatseisenbahn-Bauverwaltung zur Hebung der Schwierigkeiten beigetragen werden könnte, mit denen die Arbeiterklasse unter den gegenwärtigen Beschäftigungs- und Verdienstverhältnissen zu kämpfen habe. Dementsprechend wurden von genannter Centralstelle die sämmtlichen Oberbahnämter angewiesen, mit Rücksicht auf die herrschende Arbeitslosigkeit Anordnung dahingehend zu treffen, dass Arbeiterentlassungen thunlicht vermieden werden, und gegebenen Falles eingehend zu berichten, ob und unter welchen Umständen die Möglichkeit gegeben wäre, auch anderen, den Stammabtheilungen nicht angehörigen Arbeitern — für welche bereits zu Beginn des Winters Vorsorge getroffen wurde — zeitweilige Beschäftigung zukommen lassen zu können.

— **Der neue Personenbahnhof in Dresden-Neustadt.** Nach zehnjähriger unermüdlicher Arbeit sind nunmehr mit der Vollendung dieses Bahnhofes die grossartigen Bahnbauten in der sächsischen Residenz in der Hauptsache zum Abschluss gebracht worden. Der ganze Bahnhof bedeckt nach Mittheilung der „Dresd. Ztg." eine Fläche von 177 m Länge und 110 m Breite und zerfällt in zwei grosse Haupttheile, nämlich in das Empfangsgebäude und die Hochgleisanlage mit ausgebautem Unterbau. Die grösste Höhe des Bahnhofes beträgt 30 m. Die äussere Architektur des Bahnhofes ist aus Sandstein, sehr einfach gehalten und wirkt nur durch massive Formen. Der Mittelbau des Empfangsgebäudes ist durch eine Verzierung mit jonischen Säulen und durch grössere Bogenfenster etwas herausgehoben, und auch die am Ostende befindliche, in Sandstein ausgeführte Vorfahrt zu den bereits in Nr. 18 S. 283 d. Ztg. beschriebenen Fürstenzimmern fällt sofort ins Auge. Betritt man den Bahnhof durch einen der zwei Haupteingänge, so gelangt man zunächst in die 17 m hohe, 52 m breite und 30 m tiefe Empfangshalle und befindet sich nunmehr auch gleich im Mittelpunkt des ganzen Gebäudes. Die Empfangshalle macht in ihren gewaltigen Abmessungen einen grossartigen Eindruck. Der Blick bleibt an der hohen Wölbung der in Eisen ausgeführten und mit Rabitzputz verkleideten Decke haften. Moderne Malereien beleben die grossen Flächen der Decke, deren geräumiges Mittelfeld das Oberlicht einnimmt. Zwischen den beiden Haupteingängen befinden sich in einer Reihe und mit Buchstaben bezeichnet 10 Fahrkartenausgabestellen neuester Art; links gelangt man zu den grossen Wartesälen und auf der gegenüberliegenden Seite liegen die Betriebsräume sowie die Diensträume für die Polizei, die Post mit Telegraph und Fernsprecher, die Steuerbeamten, die Packetfahrtgesellschaft und den Pförtner. Den grössten Theil der Rückseite der Empfangshalle nehmen drei Reisegepäckannahmestellen ein, zu deren beiden Seiten einige Stufen zu den beiden Personentunneln führen, von denen aus man, abermals eine Treppe emporsteigend, zu den Bahnsteigen gelangt, deren vier vorgesehen sind. Diese Bahnsteige, an welche acht Gleise stossen, werden von einer gewaltigen, in Eisen ausgeführten, von den Seiten belichteten Halle überdacht. Das Gepäck wird mittelst Aufzügen auf diese Bahnsteige geführt. Windfangthüren halten die Zugluft ab; die Lüftung ist so sinnreich ausgeführt, dass beim Lüften der Räume keine kalte Luft eintreten kann. Der ganze Bahnhof wird im Winter von einer Dampfniederdruckanlage, welche ihre Kesselanlage im Keller unter der Hochgleisanlage hat, erwärmt. Die beiden hohen geräumigen Wartesäle sind zwar einfach, aber doch vornehm ausgestattet worden. Die Decken sind schön gemalt, Vorhänge zieren die Fenster, und die Möbel sind zum bequemen Rasten geeignet. Dem Wartesaal zweiter Klasse schliesst sich das Damenzimmer, ein Speisesaal und ein besonderes Zimmer an. Unten befinden sich die Küchen- und Wirthschaftsräume für den Betrieb der Bahnhofswirthschaft. Infolge der Verwendung von Prismen als Fenster sind die unterirdischen Räume taghell erleuchtet, und in der unvermeidlichen Tunnelwirthschaft kann man in einer Ecke 20 m vom Fenster entfernt ohne Gefahr für die Augen die Zeitung lesen. Die Beleuchtung wird durch eine von der Elektrizitätsfirma „Helios" geschaffene grosse Lichtanlage gewährt.

Die Oberleitung des Baues lag in den bewährten Händen des Geheimen Bauraths Peters, während die schwierige, viel Umsicht und Geduld erfordernde besondere Ausführung des Baues Eisenbahnarchitekt Dürichen leitete und dabei von dem Baumeister Böttcher als Bauführer thatkräftig unterstützt wurde. Die umfangreichen Maurerarbeiten führte die bekannte Dresdner Baufirma Kettner & Lindner aus. Die gesammte Bahnhofsanlage gewährt den Eindruck eines in geradezu musterhafter Weise angelegten und bis ins kleinste mit vielem Fleiss und grosser Liebe durchgeführten Bauwerkes. Die Reisenden können sich in dem neuem Bahnhofe leicht und schnell zurecht finden. Der Personenbahnhof Dresden-Neustadt gehört zu den hervorragendsten neueren Bahnhofsbauten.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Christoffel, bisher in Elberfeld, ist nach Olpe als Vorstand der Bauabtheilung (für den Bau der Strecke Bergneustadt-Olpe) daselbst versetzt worden. Ernannt sind die Regierungsbaumeister Gullmann in Cottbus zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor und Friedrich Schmidt in Frankfurt a. M. zum Eisenbahnbauinspektor, letzterer unter Verleihung der Stelle des Vorstandes der Telegrapheninspektion daselbst.

Oesterreich-Ungarn.

— **Arbeitsbeirath.** Der für die Vorbereitung von Erhebungen über die Lage der Verkehrsbediensteten eingesetzte Ausschuss des ständigen Arbeitsbeirathes hat am 25. v. Mts. den Arbeitsplan in Berathung gezogen. Auf Grund der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums ausgesprochenen Bereitwilligkeit zur Erhebung der Verhältnisse bei den Staatsbahnen wurde beschlossen, zunächst die bereits durchgeführte Erhebung der Lage der Wächter bei den Staatsbahnen einer genauen Durchsicht und Ueberprüfung zu unterziehen und für eine zweite Gruppe von Bediensteten der Staatsbahnen, die Werkstättenarbeiter, eine Erhebung vorzubereiten. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums erklärte bei diesem Anlasse, dass diese Erhebungen allmählich auf andere Klassen von Bahnbediensteten ausgedehnt werden könnten. Nur bezüglich der Magazinarbeiter, welche eine wechselnde, oft nur zufällig und vorübergehend im Dienste der Staatsbahnverwaltung stehende Arbeitergruppe darstellen, müsse ein Vorbehalt gemacht werden. Für die Erhebung der Lage der Werkstättenarbeiter wurde ein Plan vom Eisenbahnministerium im Wege des arbeitsstatistischen Amtes erbeten; die Durchsicht und Prüfung des bereits vorliegenden Materials über die Lage der Wächter wurde zwei Ausschussmitgliedern übertragen, welche hierüber in einer folgenden Sitzung Bericht erstatten sollen.

— **Verpackung von Kupfervitriol bei Versendung mittelst Eisenbahn.** Mit Rücksicht auf die aus den Kreisen der Weinbauer wiederholt zum Ausdruck gebrachten Wünsche wegen Erleichterung der Verpackungsvorschriften beim Versand von Kupfervitriol hat das Eisenbahnministerium nach mit dem ungarischen Handelsministerium gepflogenem Einvernehmen angeordnet, dass Kupfervitriol abweichend von der Bestimmung unter Nr. XXVI der Anlage B zu § 50 des Eisenbahn-Betriebsreglements nicht blos in Kisten, sondern versuchsweise bis auf weiteres auch in gut verschlossenen, neuen Säcken aus dichtem, starken Gewebe verpackt, zum Transporte auf den österreichischen Eisenbahnen zuzulassen sei.

— **Gehaltsaufbesserung bei der Südbahn.** Der Präsident des Verwaltungsraths der Südbahn hat die ihm vom österreichischen Eisenbahnbeamten-Verein überreichte, auf Grund der Beschlüsse des Südbahnbeamtentags in Graz verfasste Denkschrift dem Verwaltungsrathe in der Sitzung am 14. Februar d. J. unterbreitet; sie ist dem Generaldirektor überwiesen worden. Mit Bezugnahme auf den Inhalt dieser Denkschrift hat der Generaldirektor der Südbahn, wie die Zeitschrift „Bahn frei" meldet, dem Obmann der Personalkommission der Südbahn in Aussicht gestellt, dass eine Aufbesserung der Bezüge der Beamten mit 1. Januar 1902 erfolgen werde, wenn der österreichische Eisenbahnbeamten-Verein es unterlassen würde, an den Reichsrath oder an die Regierung heranzutreten. Das weitere, bereits eingeleitete Studium dieser Sache werde ergeben, in welchem Umfange und in welcher Weise die geplante Gehaltsaufbesserung durchgeführt werden könne.

— **Fahrparkvermehrung der Aussig-Teplitzer Bahn.** Diese Bahn beabsichtigt, wie verlautet, ihren Fahrpark neuerlich zu vermehren. Der hierfür erforderliche Betrag stellt sich auf rund 1000000 Kr. Die eine Hälfte dieses Betrages soll für die Ausgestaltung des Wagenmaterials der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg, die andere Hälfte für den Wagenpark des Hauptnetzes verwendet werden. Die Aufsichtsbehörde hat der Gesellschaft zu diesen Anschaffungen bereits die Genehmigung ertheilt. Die Kosten werden aus dem Investitionsfonds gedeckt.

— **Maassnahmen der ungarischen Staatsbahnen für den Herbstverkehr.** Die im Interesse der Betriebssicherheit vorgeschriebene regelmässige Untersuchung des Güterwagenparkes macht es zur Nothwendigkeit, dass jeder Güterwagen nach Ablauf einer dreijährigen Laufzeit behufs gründlicher Instandsetzung in eine der Werkstätten der ungarischen Staatsbahnen eingestellt werde. Diese Instandsetzung bedingt, dass die Wagen längere Zeit hindurch in den Werkstätten verbleiben. Damit nun die in den Herbstmonaten d. J. zu untersuchenden Wagen sowie jene Wagen, welche im Jahre 1898 in den Herbstmonaten neugeliefert wurden und sonach im Laufe dieses Jahres zur ersten Untersuchung gelangen, zur Zeit des starken Verkehres nicht in die Werkstätten der ungarischen Staatsbahnen eingestellt zu werden brauchen, wurde seitens der Direktion angeordnet, die im Herbst d. J. fälligen Untersuchungen bereits im ersten Halbjahre vorzunehmen, um im Herbst möglichst viel Wagen dem Verkehre zur Verfügung stellen zu können.

— **Rückerstattung von Frachtgebühren.** Der ungarische Handelsminister hat die Direktion der Staatsbahnen angewiesen, die bei der Ueberprüfung der Verrechnungen festgestellten Uebergebühren nicht wie bisher einmal, sondern dreimal monatlich den betreffenden Stationen behufs Verständigung der Parteien mitzutheilen, und angeordnet, dass 1. sowohl die rückzuerstattenden Beträge, als auch die Frachtpapiere den Parteien stets portofrei übermittelt werden; 2. bei Liquidirung von Refaktien die Kosten der Geld- und Beilagenzusendung von den Parteien zu tragen sind; 3. jene Eisenbahnverwaltungen, welche Mitglieder des Postsparkassenverkehres sind, sich dessen bei Rückerstattung von Uebergebühren zu bedienen haben.

— **Sonderwagen zur Geflügelbeförderung.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat im Dezember v. J. von der Schlick'schen Wagenfabrik 10 Stück für Geflügeltransport gebaute und entsprechend eingerichtete Wagen mit einer Tragfähigkeit von 10 t bezogen, welche in erster Linie im Ausfuhrverkehr zu verwenden sind.

— **Wagenbestellungen für die ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat, wie aus Budapest gemeldet wird, bei den ungarischen Wagenfabriken neuerdings 2000 Güterwagen bestellt, infolge dessen die ungarischen Wagenfabriken für längere Zeit vollauf beschäftigt sein werden.

— **Personalnachrichten.** In Anerkennung der Verdienste um die ungarische Abtheilung der Pariser Weltausstellung wurde die königliche Anerkennung ausgesprochen dem Direktionspräsidenten der ungarischen Staatsbahnen, Magnatenhaus-Mitglied v. Ludvigh und den Direktoren der ungarischen Staatsbahnen, Ministerialräthen Banovits und Robitsek.

Verliehen wurde: das Komthurkreuz des Franz Josef-Ordens: dem Direktor-Stellvertreter der österreichischen Südbahn Ministerialrath v. Bräm; das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens: dem Inspektor der ungarischen Staatsbahnen Hamza, dem Oberinspektor der ungarischen Staatsbahnen Müller und dem Inspektor der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen Ulbrich; das goldene Verdienstkreuz mit der Krone: dem Oberingeniör der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen Balassa und dem Ingeniör der ungarischen Staatsbahnen Kramer; endlich der Titel eines königlichen Raths: dem Oberinspektor der ungarischen Staatsbahnen Csatary.

Ausserdem hat der ungarische Handelsminister einer Anzahl von Verkehrsanstalten und Eisenbahnbediensteten in Anbetracht der im Interesse der ungarischen Ausstellung in Paris entfalteten Thätigkeit den aufrichtigen Dank und die Anerkennung ausgesprochen.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnprojekt Löwen-Aachen.** In der belgischen Kammer kündigte dem „Hamb. Korresp." zufolge der Verkehrsminister kürzlich den Bau einer neuen Bahn zwischen den genannten beiden Städten an, durch welche die Fahrt von Ostende bis an die deutsche Grenze um eine volle Stunde verkürzt wird. Die jetzige Linie über Brüssel, Lüttich, Verviers und Herbesthal ist durch Geländeschwierigkeiten in dem gewundenen Vesdrethal und bei Ans zu langsamem Fahren und Umwegen verurtheilt. Die in Aussicht genommene Linie geht von Löwen über Tongern und überschreitet die Maas bei Visé dicht an der holländisch-belgischen Grenze. Der projektirte Bahnbau hat beinahe gar keine Geländeschwierigkeiten zu überwinden. Ein Blick auf die Karte genügt, um zu zeigen, dass nach seiner Vollendung Aachen und Ostende durch eine beinahe schnurgerade Linie verbunden sein werden. Die Verhandlungen über den Anschluss der Linie bezw. deren Fortsetzung auf deutschem Gebiet sollen unmittelbar eingeleitet werden.

— **Aufsichtsbüros der französischen Eisenbahnen in Paris.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat entschieden, dass die Aufsichtsbüros (bureaux de contrôle) der Eisenbahngesellschaften künftig denjenigen seiner Abtheilung in den Räumen des Boulevard Saint-Germain angeschlossen werden sollen. Die betreffenden Stellen befinden sich bisher zu weit

auseinander. Die Büros des Generalinspektors der Staatsbahnen — deren Bahnhof Montparnasse ist — liegen bei der Kirche Saint-Philippe du Roule, die des Kontroldirektors der Nordbahn rue de la Pompe in Passy, die Kontrolbüros der Westbahn rue Bayen, die der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn neben dem Bahnhof Saint-Lazare und die der Ostbahn rue Balzac am Stern.

— **Tarifgesetz der schweizerischen Bundesbahnen.** Der noch in parlamentarischer Behandlung befindliche Gesetzentwurf des Bundesraths macht besonders wegen der Frage der Verkehrsleitung Schwierigkeiten. Die Kommission des Nationalraths hat jetzt in erster Linie einen Vermittelungsvorschlag angenommen, der im wesentlichen besagt: Wenn für Transporte von oder nach den Bundesbahnen die kürzeste Linie ganz oder theilweise über eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende schweizerische Bahnstrecke führt, so kann, soweit diese geeignete Betriebsverhältnisse und ein gleichartiges Tarifsystem hat, über dieselbe die Bildung direkter Tarife und eine billige Theilung des Verkehrs beansprucht werden. . . . Bei diesen Verkehrstheilungen dürfen für die nicht den Bundesbahnen angehörenden schweizerischen Bahnstrecken unter gleich bleibenden Verhältnissen die gegenwärtig bestehenden Uebereinkommen nicht ungünstiger gestaltet werden. Kann über eine billige Theilung des Verkehrs im einzelnen Falle eine Verständigung nicht erzielt werden, so entscheidet das schweizerische Bundesgericht.

— **Verladungsvorschriften auf spanischen Eisenbahnen.** Die steigenden Ansprüche, welche an das rollende Material der spanischen Eisenbahnen gestellt werden, haben angesichts des unzureichenden Wagenparkes der Gesellschaften zu einer Krise geführt, welche durch die Verfügungen einer einstweiligen königlichen Verordnung (vom 30. November v. J.) beseitigt werden soll. Die Hauptpunkte dieser Verordnung sind nach dem „Handelsmuseum" die folgenden: 1. Die Lade- und Abladefristen für Kohle, Koks, Mineralien und Zuckerrübe (welche zu Spezialtarifsätzen befördert werden) sind nunmehr auf 12 Stunden beschränkt, nach deren Ablauf die Verladung auf Kosten der Partei vorgenommen wird. In diesem Falle entfällt jegliche Haftung der Eisenbahn, ausgenommen die Haftung für Arglist oder grobe Fahrlässigkeiten ihrer Angestellten. 2. Sollte aus irgend welchen Gründen die Abladung nicht thunlich sein, so ist dieser Umstand unter Beiziehung staatlicher Organe in einer Verhandlungsschrift festzustellen, und sodann ist die Stationsleitung berechtigt, Transporte von Waaren der gleichen Gattung wie jene, welche die Störung hervorgerufen haben, einfach zu verweigern. In jedem derartigen Falle handelt die Eisenbahnverwaltung unter eigener Verantwortung und ist zur sofortigen Berichterstattung an die zuständige Behörde (das Ministerium für öffentlichen Arbeiten) verpflichtet. Es steht der erwähnten Behörde jederzeit frei, die Verfügungen der Eisenbahndirektoren mangels zwingender Gründe wieder aufzuheben.

— **Ueber englische Eisenbahnverhältnisse.** Einer Mittheilung des bekannten englischen Eisenbahnfachmanns Mr. Acworth an eine amerikanische Zeitung entnimmt „Engineering" einige interessante Aeusserungen über englische Eisenbahnverhältnisse. Danach „sind die englischen Eisenbahn t a r i f e dieselben wie vor zehn Jahren, dagegen aber sind die Ausgaben natürlich gewachsen. Die Personenzüge sind gegen früher länger und schwerer geworden, aber Mr. Acworth glaubt nicht, dass die Zahl der Personenmeilen im Verhältniss zu den Zugmeilen gewachsen ist, während als Folge der Zunahme der Verwendung von Vorspannmaschinen die Zahl der Lokomotivmeilen stärker gewachsen ist als die der Personenmeilen. Im Kohlentransport der Hauptlinien ist durch Steigerung des Maschinengewichts der Lokomotiven manches für sparsamen Betrieb erspriessliche geschehen. Eine Gesellschaft ist so weit gegangen, Ladungen von 550 bis 600 t durch eine Maschine zu befördern. Aber im ganzen Lande laufen noch Zehntausende von offenen Wagen mit Ladungen von je einigen Centnern, und der normale Güterzug auf einer Hauptlinie besteht aus nicht mehr als 30 Wagen, jeder mit einer Durchschnittsladung von nicht mehr als 1 t. Ob die englischen Tarife zum Schaden des englischen Handels stehen bleiben werden oder zum Nachtheil der Aktionäre werden herabgesetzt werden, kann zur Zeit niemand sagen. Aber von Betriebsersparnissen, wie in Amerika, die es ermöglicht haben, die Tarife um 50 % herabzusetzen und dennoch um den Betrag dieser Ermässigungen die Reineinnahmen zu erhöhen, davon ist leider im Lande nichts zu spüren. Vielleicht wäre es kein übler Anfang, wenn die Eisenbahngesellschaften sich klar machten, was sie eigentlich thun und wie viel sie sich dafür bezahlen lassen; aber auch von einem solchen Anfang ist nichts zu merken." Es ist interessant, dass ein in England so angesehenes Blatt, wie „Engineering", sich nicht scheut, dieses harte Urtheil über englische Eisenbahnzustände eines allerdings hervorragenden Sachverständigen ohne jede Erläuterung wiederzugeben.

— **Englische Eisenbahnen.** „Engineering" schreibt folgendes: Der hervorstechende Zug der jetzigen Eisenbahnverhältnisse Englands ist die ausserordentlich grosse Zunahme der Betriebskosten. So erhöhte sich beispielsweise bei der „Great Eastern" das Verhältniss der laufenden Ausgaben zu den laufenden Einnahmen in der zweiten Hälfte des Jahres 1900 auf 61,90 % gegen 57,59 % in dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres; bei der „Metropolitan" steigerte sich der Betriebskoeffizient von 45,80 % im Jahre 1899 auf 50,30 % im Jahre 1900, bei der „London and South-Western" von 58,20 auf 60,60 %, bei der „Great Central" von 68,90 auf 73,20 %. Eine ähnliche Zunahme der Betriebskosten sehen wir auf fast allen Eisenbahnen Englands, und die Gründe dafür sind immer dieselben, nämlich die Theuerung der Kohlen und der anderen für den Eisenbahnbetrieb nöthigen Materialien. Doch wird auch darin eine Besserung zweifellos eintreten, und man darf auf günstigere Ergebnisse hoffen. Die elektrisch betriebenen Bahnen haben bis jetzt den mit Dampf betriebenen im ganzen noch keinen merklichen Abbruch gethan, doch sank die Dividende der „Metropolitan" von 3,75 auf 2,5 %, und die Direktoren der Bahn schoben dies auf den Wettbewerb des „two penny tube". Die „Metropolitan District" hat durch obigen Wettbewerb bedeutend mehr gelitten als die „Metropolitan" und kann nicht einmal auf ihr Prioritätskapital Dividende zahlen. Die von der „Metropolitan" beförderte Personenzahl sank von 96 050 502 Personen im Jahre 1899 auf 93 333 025 Personen im Jahre 1900; ihre Gesammteinnahmen beliefen sich im Jahre 1900 auf 823 304 £ gegen 817 338 £ im Jahre 1899. Doch hat das Gedeihen der Gesellschaft zweifellos einen Rückschritt gemacht. Die von der „Metropolitan District" beförderte Personenzahl betrug in der ersten Hälfte des Jahres 1900: 20 864 482 Personen, in der zweiten Hälfte dagegen nur 18 610 772 Personen gegen 20 671 950 Personen in der ersten und 19 840 154 Personen in der zweiten Hälfte des Vorjahres. Der Wettbewerb der elektrisch betriebenen Linien ist nothwendigerweise auf Stadt- und Vorortverkehr beschränkt, doch beabsichtigt die „City and South London" den elektrischen Betrieb nach Croydon in der einen und nach St. Alban in der anderen Richtung auszudehnen, und es ist schwer, vorherzusagen, welche Entwickelung der elektrische Betrieb noch nehmen wird. Im allgemeinen hat er sich entschieden bewährt auf kurzen Stadtbahnstrecken mit schneller Zugfolge, dagegen auf langen Strecken mit schwachem Verkehr kommt er noch nicht ernstlich in Betracht. Die „City and South London" hat für ihr reines Aktienkapital bis jetzt nur eine Dividende von 1,5 % erzielt, und die „Waterloo and City" hängt mit ihrer Dividende von der „London and South Western", deren Zweigbahn sie ist, ab. Die „Central London", kurzweg „t t" oder „two penny tube" (Zweipennyröhre) genannt, hat günstigere Erfolge aufzuweisen, aber sie ist zu kurze Zeit im Betrieb, um ein abschliessendes Urtheil zu gewinnen. Man beabsichtigt, den elektrischen Betrieb auf den Stadtlinien der „Metropolitan" und „Metropolitan District" einzuführen, doch fürchtet man, dass das neue System bei der grossen Ausdehnung dieser beiden Linien und ihren verwickelten Beziehungen zu anderen Gesellschaften auf grosse Schwierigkeiten stossen wird.

Während die Reineinnahmen der Eisenbahngesellschaften in der ersten Hälfte dieses Jahres einen entschiedenen Rückgang aufweisen, steigern sich ihre Kapitalkontos, d. h. ihre Anlagekosten. Die Einführung des elektrischen Betriebes auf den beiden erwähnten Stadtbahnlinien wird ohne bedeutende Belastung des Kapitalkontos nicht möglich sein. Die Vermehrung des Anlagekapitals der anderen grossen Eisenbahnnetze Englands belief sich im letzten halben Jahr beispielsweise auf der „Great Northern" auf 584 965 £, auf der „North Eastern" auf 1 121 407 £, auf der „South Eastern and Chatham" auf 1 550 680 £ usw. Die Einnahmen haben zwar bis jetzt eine stete Neigung zum Wachsthum gezeigt; wenn aber die Betriebskosten nicht bald auf ein geringeres Maass zurückgeführt werden, so ist zu befürchten, dass bei dem grösseren Kapitalaufwand das schliessliche Ergebniss ein ungünstiges sein wird.

Das Kapitalkonto der Gesellschaften wurde zum grossen Theil zu Gunsten neuer, dem Verkehr eröffneter Linien, ferner zu Erweiterungsbauten, Anschlussgleisen und Bahnhofsumbauten belastet. Natürlich müssen die Gesellschaften infolge dessen alle Anstrengungen machen, um ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen, wenn auch andererseits zugegeben werden muss, dass die Verbesserungs- und Erweiterungsbauten die Leistungsfähigkeit und somit die Einnahmen der Bahn, auf denen sie ausgeführt werden, erhöhen und dass auch bisher sich die Reineinnahmen der englischen Bahnen trotz aller Neuaufwendungen ständig erhöht haben.

— **Petersburger Metropolitanbahn.** Die Metropolitanbahn, wie das vom Ingeniör Balinski vertretene Projekt einer Petersburger Ringbahn von der russischen Presse genannt wird, bildet das Tagesgespräch Petersburgs. Das Projekt liegt bereits, der deutschen „St. Petersburger Zeitung" zufolge, der wir die nach-

folgenden Mittheilungen entnehmen, vor und ist nach folgenden Gesichtspunkten ausgearbeitet worden:

Die ganze Anlage besteht aus einer Ringbahn und einigen Radiallinien, die sämmtlich in einen Centralbahnhof einmünden: die Ringbahn verbindet sämmtliche in Petersburg einmündenden Eisenbahnlinien mit einander. Die Länge der Bahn beträgt 95,5 Werst (= 101 km), die Gleisweite ist die der russischen Normalspur, was im Interesse des Verkehrs der Züge der einmündenden Hauptbahnen wichtig ist. Erbaut soll die Bahn werden als eine auf eisernen Trägern laufende Hochbahn, in den Vororten wird sie aufgeschüttet, am Obwodnykanal soll sie gleichfalls auf eisernen Tägern ruhen; doch sollen die Zwischenräume zwischen diesen in der Art ausgemauert werden, dass die gewonnenen Räume als Speicher benutzt werden können. In einigen besonders breiten Strassen der Residenz sollen an Stelle der Speicher vornehm ausgestattete Ladenräume treten.

Die Newa, ihre Arme und die verschiedenen Kanäle sind dem Projekt zufolge 11 Mal zu überbrücken. Die Brücken werden in Eisen auf Granitpfeilern ausgeführt und tragen nicht nur ein Doppelgleis der Bahn, sondern sie dienen gleichzeitig dem Fuhrwerks- und Fussgängerverkehr. Die Bahn wird zahlreiche Stationen haben, die entweder vermittelst Treppen oder Aufzügen zu erreichen sind. Der Centralbahnhof, der auf der Stelle des gegenwärtigen Obuchowhospitals geplant wird, soll seiner Anlage nach einzig in der Welt dastehen; er ist der Mittelpunkt für sämmtliche in Petersburg einlaufenden Personenzüge und auch gleichzeitig für den gesammten hauptstädtischen Verkehr.

Der Verkehr auf der Metropolitanbahn ist ein dreifacher: 1. der Verkehr der Personenzüge der Metropolitanbahn, 2. der Verkehr der Personen- und Güterzüge der einmündenden Hauptbahnen, 3. der Verkehr der Güter- und Personenzüge auf den Vorortlinien. Die bewegende Kraft ist ausschliesslich elektrisch. Die Züge folgen nach je zwei Minuten auf einander und entwickeln eine Schnelligkeit von 40 bis 70 Werst (= 42,7 bis 74,7 km) in der Stunde.

Die Durchführung des grossartigen Projekts will eine englische Aktiengesellschaft in die Hand nehmen. Die Pläne und Anschläge sind von englischen Ingeniören angefertigt worden. Vorausgesetzt wird, dass sämmtliches aus Amerika und England etwa einzuführende Zubehör vom Zoll befreit wird. Die Kosten des Bahnprojekts sind nach dem Voranschlage auf 190 000 000 R. angenommen, und zwar entfallen davon auf die Verwaltung 5 000 000 R., auf Grundbesitz 17 100 000 R., Bau der Ringbahn 94 500 000 R., Centralbahnhof und Stationen 11 900 000 R., Brücken 45 000 000 R., rollendes Material und Hilfsanlagen sowie Verschiedenes 16 500 000 R. Die Verzinsung wird für das erste Betriebsjahr mit 1,5 %, für das zehnte bereits mit 5 % berechnet. Die ganze Anlage soll in fünf Jahren fertig gestellt werden.

Wir haben es hier mit einem durchaus ernst zu nehmenden Projekt zu thun, was allein daraus hervorgehen mag, dass der Entwurf von einer Regierungskommission berathen werden wird. Die Einwohner der Stadt können die Verwirklichung des grossartigen Planes nur auf das lebhafteste wünschen, da ihnen auf diese Weise die Möglichkeit gegeben ist, dem verseuchten Centrum zu entfliehen und irgendwo an der Peripherie in menschenwürdiger Umgebung zu leben. Natürlich fehlt es nicht an Stimmen, welche die geplante Anlage der Bahn als einen Eingriff in die Rechte der Stadt bezeichnen, die Fremdlingen überlassen werden solle. Es liegt allerdings auf der Hand, dass das Projekt den Hausbesitzern sehr unbequem sein muss; wer will aber behaupten, dass sie als Vertreter der Kommunalverwaltung imstande sind, für geeignete Verkehrsmittel zu sorgen, oder die Miethskasernen zu wohnlichen Behausungen umzugestalten? Unter diesen Umständen kann die Verwirklichung des Projekts nur als ein Segen für die Stadt aufgefasst werden.

Soweit die Mittheilungen der „St. Petersburger Zeitung“.

Wir werden wohl noch Gelegenheit haben, auf das Projekt wiederholt zurückzukommen, sobald es erst festere Gestalt angenommen haben wird und auch maassgebende Stimmen der Staatsregierung sich geäussert haben werden. Auffallend erscheint beim ersten Lesen des Voranschlages die Summe von 11 000 000 R., die für den Centralbahnhof, von dem behauptet wird, dass er seiner Anlage nach einzig in der Welt dastehen soll, und für sämmtliche übrigen Bahnhöfe ausgeworfen ist. Heute gehört schon ziemlich viel dazu, einen Bahnhof zu erbauen, von dem gesagt werden kann, er werde einzig in der Welt dastehen! Und das will man in Petersburg mit einem Theile von 11 000 000 R. erreichen? Ob der Anschlag nicht etwas zu bescheiden ist?

— Die türkischen Eisenbahnen. Dem Berichte über den Betrieb der gesammten Eisenbahnen des ottomanischen Reiches zufolge hatte das europäische und asiatische Netz Ende 1317 (1898/99) eine Gesammtlänge von 4 803 km, von welchen auf europäisches Gebiet 2 043 km und auf asiatisches 2 760 km entfallen. Das europäische Netz wird von drei Gesellschaften betrieben, deren bedeutendste die Gesellschaft der Orientbahnen ist, welche ein Netz von 1 312 km Länge gegen einen Pachtzins von jährlich 15 000 Fr. für das Kilometer betreibt, bestehend aus den Linien: Vakarel-Bellova-Konstantinopel (608 km), Saloniki-Mitrovic (363 km), Dedeagatsch-Drinapoly (149 km), Tirnova-Jamboli (107 km) und Uesküb-Zebevdje (85 km).

Von der Hauptlinie Vakarel-Bellova-Konstantinopel entfallen 46 km, und zwar die Theilstrecke Vakarel-Bellova, auf bulgarisches Gebiet, für welche die Betriebsgesellschaft der bulgarischen Regierung einen jährlichen Pachtzins von 2 250 Fr. für das Kilometer bezahlt. Die Linien der beiden anderen im Bereiche des europäischen Gebietes bestehenden Gesellschaften sind: Saloniki-Monastir (220 km) und Saloniki-Konstantinopel (510 km).

Die auf asiatischem Gebiete betriebenen Eisenbahnen sind: die anatolischen Eisenbahnen von Haidar-Pascha über Ismid nach Angora und von Eskischehir nach Konia (1 021 km), ferner die Linien: Mudania-Brussa (41 km), Smyrna-Aïdin (516 km), Smyrna-Cassaba (266 km) und deren im Bau befindliche Fortsetzung über Akkon nach Damaskus (251 km), Beirut-Damaskus (258 km), Jaffa-Jerusalem (87 km), Mersina-Adana (67 km) und die im Ausbau befindliche Linie Saint Jean d'Acre-Damaskus (253 km).

Fremde Welttheile.

— Ostafrikanische Mittellandbahn. Der deutsche Reichskanzler Graf v. Bülow hat dem Bundesrath folgendes Schreiben zugehen lassen: „Der dem Reichstage vorgelegte Etatsentwurf für das ostafrikanische Schutzgebiet auf das Rechnungsjahr 1901 enthält unter Titel 5 der einmaligen Ausgaben eine Forderung von 2 000 000 ℳ als erste Rate zur Herstellung einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro. In den Erläuterungen zu dieser Position ist gesagt, dass versucht worden sei, den Eisenbahnbau mit Zuhilfenahme einer Zinsgarantie seitens des Reiches durch eine Privatgesellschaft zu verwirklichen. Diese inzwischen in Verhandlungen mit der Deutschen Bank und der Diskontogesellschaft fortgesetzten Versuche haben nunmehr zu dem Ergebnisse geführt, welches ich mich beehre, dem Bundesrath zu unterbreiten. — Der Entwurf eines Gesetzes wegen Uebernahme einer Zinsgarantie für den Bau einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro wird dem Bundesrath zur verfassungsmässigen Beschlussfassung alsbald vorgelegt werden.“

Als Anlage ist folgendes Schreiben beigefügt:

„Eurer Excellenz Berlin, 2. März 1901.

beehren wir uns unter Beifügung des Entwurfs der Bau- und Betriebskonzession für die ostafrikanische Eisenbahngesellschaft und des Entwurfes der Satzungen dieser Gesellschaft ganz ergebenst zu berichten, dass die unterzeichneten Banken und Firmen ein Syndikat zur Errichtung der genannten Gesellschaft gebildet haben. Wir verpflichten uns, die Gesellschaft gemäss § 1 des Konzessionsentwurfes zu errichten, die sämmtlichen Antheile des auf 24 000 000 ℳ zu bemessenden Grundkapitals zu zeichnen und den Statuten gemäss al pari einzuzahlen.

Diese Verpflichtung erlischt: 1. falls Eure Excellenz nicht vor dem 30. Juni 1901 die Konzessionsurkunde in beiliegender Fassung oder mit der von der Deutschen Bank und der Direktion der Diskontogesellschaft in Vertretung aller Unterzeichneten zu genehmigenden Abänderungen bewilligt und nicht innerhalb des laufenden Kalenderjahres die Genehmigung zur Errichtung der Gesellschaft ertheilt haben sollten, 2. falls der Kurs der 3 prozentigen deutschen Reichsanleihe an der Berliner Börse vor Genehmigung der Satzungen der zu errichtenden Gesellschaft unter 84 % sinken sollte.

Deutsche Bank. Direktion der Diskontogesellschaft. Mendelssohn & Co. v. Bleichröder. Delbrück Leo & Co. Robert Warschauer & Co. v. d. Heydt & Co.“

Aus dem Inhalt des uns vorliegenden Entwurfes der der Gesellschaft ertheilten Bau- und Betriebskonzession, über welche in den Zeitungen zum Theil irrige Nachrichten verbreitet werden, theilen wir folgendes mit: Die Konzession wird dem Syndikat zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro auf 93 Jahre vom Tage der Bestätigung des Gesellschaftsvertrages durch den Reichskanzler unter folgenden wesentlichen Bedingungen ertheilt: Bau und Betrieb der Bahn erfolgt durch eine zu bildende Kolonialgesellschaft mit dem Sitz in Berlin (§ 1). Die Spurweite der Bahn soll 1,0668 m betragen. Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss innerhalb einer Frist von fünf Jahren vom Tage der Bestätigung des Gesellschaftsvertrages erfolgen (§ 3). Die Bahn ist mit Betriebsmitteln so auszurüsten, wie es das Verkehrsbedürfniss erheischt. Die Eisenbahn ist dauernd ordnungsmässig zu betreiben, und Bahnanlagen wie Betriebsmittel sind in solchem Zustande zu erhalten, dass der Betrieb mit Sicherheit erfolgen kann. Die Zahl der Züge muss dem Verkehrsbedürfniss nach Möglichkeit genügen. Der Fahrplan ist bekannt zu machen. Die Be-

stimmung der Preise für den Personen- und Güterverkehr bleibt für die ersten zehn Jahre nach der Betriebseröffnung der Gesellschaft überlassen. Für die Folgezeit steht es dem Reichskanzler frei, Höchstsätze festzusetzen. Beförderungspreise und alle Aenderungen sind vor der Einführung dem Guvernör anzuzeigen. Zur Sicherung des Post- und Telegraphenbetriebes sind besondere Vorschriften gegeben; die Briefpost ist kostenfrei zu befördern, für die Packetbeförderung wird die Hälfte des allgemeinen Stückguttarifs vergütet. Die Reichs-Telegraphen- und Fernsprechdrähte können an dem Gestänge der Eisenbahn angebracht werden (§ 4). Die Benutzung der Bahn ist jedermann unter gleichen Bedingungen zu gewähren, Anschlüsse sind zu gestatten (§ 5). Bei schuldvollem Verhalten gegen die ihr hier auferlegten Verpflichtungen kann die Gesellschaft vom Reichskanzler wegen der dem Verkehr zugefügten Nachtheile auf Zahlung einer Geldsumme in Anspruch genommen werden (§ 6). Ueber die Streitigkeiten dieserhalb entscheidet ein Schiedsgericht (§ 7). Wettbewerbsunternehmer werden eine Konzession nicht erhalten; die Gesellschaft erhält ferner ein Vorzugsrecht auf die Konzession für Zweigbahnen (§ 8). Grund und Boden zur Bahn wird unentgeltlich abgetreten, soweit er dem Schutzgebiet gehört (§ 9). Aus seinen Wäldern kann Holz für Bau und Unterhaltung der Bahn unentgeltlich entnommen werden (§ 10). Die Gesellschaft ist mit einigen Einschränkungen berechtigt, aus dem dem Schutzgebiet gehörigen oder herrenlosen Gebiet innerhalb je 100 km seitwärts der Bahnlinie für jedes Kilometer Eisenbahn Grundflächen von je 2000 ha als Eigenthum in Besitz zu nehmen (§ 11). § 12 gewährt der Gesellschaft innerhalb der 100 km-Zone das Recht auf Ueberweisung von Gebieten bis zu 115000 ha zur ausschliesslichen Aufsuchung und Gewinnung von Mineralien. § 13 gewährt Befreiung von Grund- und Gebäudesteuer, § 14 Zollfreiheit für die zum Bau und Betriebe erforderlichen Materialien usw.

Im § 15 wird das Grundkapital auf 24000000 ℳ festgesetzt, eingetheilt in 240000 Antheile zu je 100 ℳ. Nach § 16 werden die Antheile in 87 Jahren vermittelst jährlicher Zahlungen von 815113,44 ℳ = 3,396306 % nach einem beigefügten Tilgungsplan zu 3 % verzinst und durch Ausloosung zu 120 ℳ für jeden Antheil getilgt. Das Reich zahlt den Antheileignern ohne Rücksicht auf das Betriebsergebniss des voraufgegangenen Geschäftsjahres am 1. Oktober eines jeden Jahres, erstmals am 1. Oktober 1902, bis zur völligen Tilgung der Antheile a) einen jährlichen Zins von 3 % des eingezahlten Antheilkapitals vom Tage der Einzahlung an; b) den um 20 % erhöhten Nennbetrag der jeweilig geloosten und als solche abzustempelnden Antheilscheine (§ 17). Die Gesellschaft hat nach § 18 spätestens am 15. September eines jeden Jahres, erstmals spätestens am 15. September 1902, bis zur völligen Tilgung der Antheile an das Reich den Betrag der von ihm nach § 17 am 1. Oktober an die Antheilseigner zu leistenden Zahlungen abzuführen. Für die Bauzeit bis zum Schlusse des Jahres, in dem die Betriebseröffnung der Eisenbahn von Dar-es-Salaam bis Mrogoro stattfindet, gilt diese Verpflichtung unbedingt zu Lasten der Baurechnung, in der darauf folgenden Zeit greift sie nur insoweit Platz, als der Reingewinn des voraufgegangenen Geschäftsjahres dazu ausreicht. Bei Berechnung des Reingewinnes sind sämmtliche Einnahmen der Gesellschaft, insbesondere auch etwaige Gewinne aus Landverkäufen sowie Gewinnbetheiligungen von Unternehmungen, welchen diese Konzession zu Grunde liegt, in Betracht zu ziehen, doch sind die aus Landverkäufen erzielten Einnahmen zur Hälfte dem Bilanzreservefonds der Gesellschaft zu überweisen. Nach § 19 erhalten die Antheilseigner ausser den Zahlungen des Reichs von der Gesellschaft a) während der Bauzeit, und zwar längstens bis zum 31. Dezember 1906, jährlich 1 % des eingezahlten Antheilkapitals zu Lasten der Baurechnung; b) in der darauffolgenden Zeit den nach Abzug der Beiträge zum Reserve- und Erneuerungsfonds, der nach § 18 an das Reich abzuführenden Beträge sowie der Tantièmen des Aufsichtsraths sich ergebenden Reingewinn bis zur Höhe von 2 % des Antheilkapitals unverkürzt. Wenn der zu vertheilende Reingewinn die Auszahlung einer Jahresdividende von mehr als 2 % des für das Unternehmen eingezahlten Antheilkapitals gestatten würde, so werden die Mehrerträge nach einem festgesetzten Maassstab zwischen Antheilseigner und Reich getheilt. Durch § 22 wird der Gesellschaft das Vorzugsrecht auf die Konzession zur Fortsetzung der Eisenbahn bis zum Tanganyikasee und bis zum Viktoria-Nyanza vor anderen Bewerbern unter gleichen Bedingungen eingeräumt. Bei Ablauf der Konzession geht das gesammte Unternehmen mit allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör, den Reserve- und Erneuerungsfonds unentgeltlich und schuldenfrei an das Reich über (§ 23).

Aus den Satzungen der ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft ist hervorzuheben, dass sie als Kolonialgesellschaft auf Grund des Schutzgebietsgesetzes vom 10. September 1900 gebildet wird, ihren Sitz in Berlin hat und mit Ablauf der Konzession, also nach 93 Jahren, endigt. Zweck der Gesellschaft ist, in Deutsch-Ostafrika Eisenbahnen und etwa dazu dienliche Hafenanlagen zu bauen, zu erwerben und zu betreiben, bei anderen Unternehmungen sich zu betheiligen, Lagerhäuser zu errichten sowie Ländereien und Bergwerksrechte zu erwerben und zu verwerthen. Zunächst wird die Gesellschaft den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro auf Grund der ihr ertheilten Konzession übernehmen. Organe der Gesellschaft sind die Direktion mit dem Sitz in Berlin, der Verwaltungsrath und die Generalversammlung. Das Grundkapital von 24000000 ℳ ist in Antheilscheine zu je 100 ℳ eingetheilt. Bei Errichtung der Gesellschaft sind 25 % einzuzahlen. Die Satzungen enthalten ferner eingehende Bestimmungen über Bilanz, Ermittelung und Verwendung des Ertrages, Reservefonds, über die Einrichtung der Verwaltung und die Befugnisse der Gesellschaftsorgane, über die Auflösung sowie über die Aufsichtsbehörde. Als solche ist der Reichskanzler bezeichnet, der zu diesem Behufe einen Kommissar bestellen kann.

— **Verhütung unbefugten Betretens der Bahnpostwagen und Lokomotiven in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.** Aus Anlass der häufigen Raubanfälle auf Bahnposten in den Vereinigten Staaten liegt dem Kongress ein Gesetzentwurf vor, der das unbefugte Eindringen in Bahnpostwagen unter Strafe stellt. Inzwischen suchen sich die Eisenbahngesellschaften der Bahnzugräuber in anderer, wirksamerer Weise zu erwehren. So ist, der „D. Verkehrs-Ztg." zufolge, an den Maschinen der Denver und Rio Grande-Eisenbahn eine Einrichtung angebracht, um das Erklettern des Tenders zu verhindern. Sie besteht in einer mit Oeffnungen versehenen Rohrleitung, die mit dem Kessel in Verbindung steht. Mittelst dieses Rohres kann der Lokomotivführer und Heizer durch eine kaum bemerkbare Bewegung einen Dampf- und Wasserstrahl unter solchem Druck hinabsenden, dass jedes lebende Wesen, welches sich aussen auf dem Tender oder vor der Vorderwand des Gepäckwagens befindet, getödtet oder schwer verbrüht wird.

— **Neue Panamakanal-Gesellschaft.** Dem Bericht, den der Verwaltungsrath der neuen Panamakanal-Gesellschaft über das Arbeitsjahr 1899/1900 herausgegeben hat, entnehmen wir nach „Engineering", dass sich die Reineinnahmen der Panama-Eisenbahn im Jahre 1899 auf 295231 D. (= 1239970,20 ℳ) beliefen, mithin um 28485 D. (= 119637,00 ℳ) gegen 1898 gestiegen waren, während die Einnahmen der verflossenen 8 Monate des Jahres 1900 eine abermalige Steigerung von 84114 D. (= 353278,80 ℳ) gegen denselben Zeitraum des Jahres 1899 aufzuweisen haben. Der mit dem 16. Dezember 1900 endigende Vertrag mit der „Pacific Mail Steamship Company" wurde nicht erneuert, sondern ähnliche Vorrechte allen denjenigen Linien gewährt, die dieselben Garantien boten. Die Verhandlungen mit der Regierung von Columbia wegen der Anlage des Hafens und der Werft von La Bora scheinen einen günstigen Verlauf zu nehmen.

In Betreff der Fortschritte in den Erdarbeiten des Panamakanals ist zu erwähnen, dass im letzten Jahre 910000 cbm Erde, im ganzen bis jetzt 4800000 cbm seit Wiederaufnahme der Arbeiten, fortgeschafft sind. Die der Gesellschaft seitens der Regierung von Columbia gewährte Konzession ist bis zum 31. Oktober 1910 ausgedehnt in Anbetracht einer Zahlung von 200000 £ (= 4086000 ℳ).

Der Bericht nimmt auch Bezug auf die Entscheidungen der amerikanischen Kommission, welche sich mit der Frage einer die beiden Weltmeere verbindenden Wasserstrasse zu beschäftigen hatte. Die Kommission entschied sich für den Nicaraguakanal, obwohl sie den Ausbau des Panamakanals für weniger kostspielig und schwierig erklärte. Wir werden hierauf später zurückkommen.

Allgemeines.

— **Ueber die Ergiebigkeit und voraussichtliche Erschöpfung der Steinkohlenlager** spricht sich eine soeben erschienene Schrift des Dr. Frech aus. Sie gibt dem „Glückauf" zufolge eine kritische Zusammenstellung der Schätzungen, welche von Kommissionen oder Gelehrten über die voraussichtliche Erschöpfungszeit der wichtigsten Steinkohlenfelder der Erde aufgestellt sind. Für die Kohlenreviere von Sachsen, Mittelfrankreich und auch von Nordengland (Durham und Northumberland) wird eine voraussichtliche Förderungsdauer von 100 bis 200 Jahren, für die übrigen englischen Kohlenfelder, die Waldenburgs und Nordfrankreichs eine solche von 200—350 Jahren angenommen. Für Westfalen und das Aachener Revier wird in Voraussicht einer Erweiterung der jetzt bekannten Aufschlüsse eine Förderungsdauer von 600—800 Jahren in Aussicht gestellt

und ebenso viel den Vorkommnissen von Saarbrücken und Belgien. Die grösste Schichtenmächtigkeit und Flötzzahl besitzt nach Frech Oberschlesien, dessen Erschöpfung an Kohlen nicht vor 1000 Jahren zu erwarten ist.

Bücherschau.

— **Die Reform.** Fortschritte im Verkehrswesen der Kulturvölker. Neue Erfindungen und Erfahrungen in der Technik und im Betriebe. Illustrirte Halbmonatsschrift. Verlag von Karl Prochaska. Teschen, Wien und Leipzig.

Mit dem 1. Oktober 1900 hat der zweite Jahrgang dieses buchhändlerischen Unternehmens begonnen, das u. E. eine fühlbare Lücke in unserem bisherigen Zeitschriftenbestande ausfüllt und dem wir daher den besten Erfolg wünschen. Die „Reform" hat sich in erster Linie die Aufgabe gestellt, die neuen Erscheinungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens dem Verständnisse aller Gebildeten durch gemeinfassliche Darstellungen in Wort und Bild näher zu bringen. Somit bildet das Unternehmen ein Bindeglied zwischen den nur dem Fachmanne zugänglichen Darstellungen der wissenschaftlichen Zeitschriften und dem Inhalte der politischen und unterhaltenden Tagesblätter; sein Bestreben geht in erster Linie dahin, für die technischen und wirthschaftlichen Tagesfragen des Verkehrswesens auch bei den Laien Interesse zu erwecken, zu einem näheren Eingehen auf dieselben anzuregen und hierzu geeignete Unterlagen an die Hand zu geben. Die Art und Weise, wie dies geschieht, glauben wir nicht besser erläutern zu können, als durch einen kurzen Hinweis auf den Inhalt des in den diesjährigen Oktoberheften enthaltenen Aufsatzes: „Wie schnell kann auf Eisenbahnen gefahren werden?" vom Professor Freiherrn v. Gostkowski. Der Verfasser geht auf die in den Fachblättern der europäischen Völker jetzt so lebhaft geführten Auseinandersetzungen über die Frage der bislang erreichten Höchstleistung nicht näher ein, sondern erwähnt nur kurz, dass augenblicklich in Frankreich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km in der Stunde und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 90 km in der Stunde von den Schnellzügen gefahren wird. Sein Hauptaugenmerk wendet er aber der wichtigeren Frage zu, welche Geschwindigkeit für die Lokomotivfahrt unter den denkbar günstigsten Verhältnissen erreichbar ist. Er veranschlagt diese auf 170 km in der Stunde. Auch für das grössere Publikum wird es von Interesse sein, zu erfahren, dass die gegenwärtige Höchstleistung der schnellfahrenden Züge allenfalls noch um 70 % wird gesteigert werden können, dass es aber dann nach der Ansicht des Verfassers für die Dampfkraft ein erreichbares Mehr nicht gibt. Sollen also Geschwindigkeiten von 200 und mehr Kilometer in der Stunde erreicht werden, so wird man die elektrische Kraft zur Verwendung bringen müssen.

Der Preis der Zeitschrift von 60 h oder 50 ₰ für das Heft muss angesichts der vorzüglichen Ausstattung und der sauber ausgeführten Einschaltbilder als sehr billig bezeichnet werden.

— **Tarif- und Frachtbegünstigungen der ungarischen Eisenbahnen.** Die ungarischen Staatsbahnen veröffentlichten die für das laufende Jahr geltenden Begünstigungen beim Gütertransport auf ihren direkten sowie auf den Linien der Fünfkirchen-Barcser, der Kaschau-Oderberger und der in deren Betrieb stehenden Lokalbahnen. Das Heft enthält mehr als ein halbes Tausend Positionen, welche sich auf sämmtliche Artikel des Handels und der Industrie beziehen, so dass der Inhalt der Veröffentlichung für jeden Geschäftszweig von Wichtigkeit ist. Um nun dem Geschäftsmanne es zu ermöglichen, mit weniger Aufwand an Zeit und Mühe über das ihm Dienliche sich unterrichten zu können, als aus dem sehr umfangreichen amtlichen Heft, hat der auf dem Gebiete des Tarifwesens bewährte Fachmann Bruno Weissmayer eine deutsche Ausgabe obigen Werkes herausgegeben. Abgesehen davon, dass die so überaus wichtigen Eisenbahnkundmachungen für die der ungarischen Sprache unkundigen Interessenten, namentlich für jene des Auslandes, in der Urschrift unzugänglich wären, mit der deutschen Uebertragung ihnen also ein grosser Dienst erwiesen wurde, ist die Ausgabe Weissmayer's überdies auch vortheilhafter in der Zusammenstellung, denn erstens sind die Güterbezeichnungen in alphabetischer Ordnung und durch fetten Druck ersichtlich gemacht, dann auch ist der erläuternde Text in klarverständlicher Kürze zusammengefasst. Dieses Werk lässt der Herausgeber den Abonnenten seines „Eisenbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger" (Budapest, V., Sas-u. 4) umsonst zugehen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 10. März d. J. wird die zwischen den Stationen Polko und Röhrfeld an der Bahnstrecke Meseritz-Rokietnice gelegene Haltestelle Kazmierz, auf welcher bisher nur Fahrzeuge abgefertigt wurden, die durch die Seitenthüren der Wagen verladen werden konnten, auch für die Abfertigung solcher schwerwiegender Fahrzeuge eröffnet, deren Verladung nur von der Stirnseite der Wagen möglich ist.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Der zwischen den Stationen Schroda und Falkstätt der Strecke Posen-Jarotschin gelegenen Haltestelle Sulencin wird vom 1. April d. J. ab die Bezeichnung Warberg beigelegt werden; ferner ist die Bezeichnung der an der Strecke Reppen-Glogau gelegenen Station Beuthen a/O. in Beuthen (Bezirk Liegnitz) abgeändert worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 671 vom 21. Februar d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung und die königliche Eisenbahndirektion Altona, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 5. März d. J.).

Nr. 735 vom 25. Februar d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt vom 3. bis 5. März d. J.).

Nr. 800 vom 2. März d. J. an die Mitglieder des Unterausschusses zur Vorbereitung der Maassnahmen, betreffend die Umgestaltung des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens usw." in ein technisches Fachblatt des Vereins (abgesandt am 5. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Kazmierz.

Am 10. März d. J. wird die zwischen den Stationen Polko und Röhrfeld an der Bahnstrecke Meseritz-Rokietnice gelegene Haltestelle Kazmierz, auf welcher bisher nur Fahrzeuge abgefertigt wurden, die durch die Seitenthüren der Wagen verladen werden konnten, auch für die Abfertigung solcher schwerwiegender Fahrzeuge eröffnet, deren Verladung nur von der Stirnseite der Wagen möglich ist.

Posen, den 28. Februar 1901. (574)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Auf den nachstehenden Strecken wurde der Gesammtverkehr wieder wie folgt aufgenommen:

Borszczów-Iwanie puste am 28./2. und Kolomea-Stefanówka am 3./3. l. J.

Wien, am 5. März 1901. (575)

3. Güterverkehr.

Elbumschlagsverkehr in Dresden und Riesa.

Im Anschlusse an unsere Bekanntmachung vom 23. Januar 1897 wird veröffentlicht, dass die seitherigen Verwilligungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa auch für die diesjährige Schifffahrtsperiode gelten.

Die neu erscheinenden Nachträge I zu den Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa können durch unsere Wirthschaftsverwaltung in Dresden-Neustadt kostenfrei bezogen werden.

Dresden, den 7. März 1901. (576)

Königl. Generaldirektion
der s. Staatseisenbahnen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme auf sämmtlichen Stationen der Donau und deren Nebenflüssen.

Wir bringen zur Kenntniss, dass die Güteraufnahme an sämmtlichen Stationen der Donau und deren Nebenflüssen mit

9. März a. c.

eröffnet wird.

Wien, 6. März 1901. (577)

Die Direktion.

Der in den direkten Verkehren mit Stationen der Krefelder Eisenbahn zu Gunsten der letzteren bis zum 31. März d. J. einschliesslich zur Berechnung gelangende Frachtzuschlag für Wagenladungen von 1 ℳ für jeden verwendeten Wagen wird mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten bis zum 31. März 1904 einschliesslich weiter erhoben.

Krefeld, den 5. März 1901. (578)

Die Direktion
der Krefelder Eisenbahn.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

Theil I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. ab ist in der Güterklassifikation bei der Position T, 12 „Thonerde aller Art" in der Spalte für Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Klasse B zu streichen und an deren Stelle das Zeichen „—" zu setzen.

Breslau, den 6. März 1901. (579)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-russischer Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf.

Mit Gültigkeit vom 19. März alten/1. April neuen Stils 1901 wird zum deutsch-russischen Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf der X. Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält neue Frachtsätze für russische und deutsche Stationen, anderweite ermässigte Frachtsätze für eine Reihe russischer Stationen, Aenderungen der Transportbedingungen sowie die Aufhebung der Frachtsätze für die Station Kowrow der Moskau - Nischnyer Eisenbahn. Druckstücke des Nachtrages sind durch Vermittelung der Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 1. März 1901. (580)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Gütertarif, Theil II, Heft C [gemeinschaftliches Heft] vom 1. Januar 1894.)

Am 1. April 1901 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes sowie der Nachträge II, IV und V enthält.

München, den 2. März 1901. (581)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. gelangt der Nachtrag I zur Einführung.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai 1901.

München, den 2. März 1901. (582)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. werden für Steinschotter im Verkehre zwischen Breitengüssbach und Rentwertshausen einerseits, Ellwangen und Esslingen andererseits Ausnahmefrachtsätze eingeführt.

Auskunft ertheilen die Stationen.

München, den 2. März 1901. (583)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Nürnberg Rangirbahnhof in den Ausnahmetarif Nr. 1 Abth. d (für Holzsägemehl als Streumittel) einbezogen.

Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 2. März 1901. (584)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Abänderung der Anwendungsbestimmungen der Frachtsätze für Grubenhölzer.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1901 wird im Tarif für den obenbezeichneten Güterverkehr, Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900 unter B. „Besondere Bestimmungen" der Punkt 3 von: „Die Frachtsätze für die zu Grubenzwecken usw." bis „ursprünglichen Versandstation nachgewiesen wird" ausser Wirksamkeit gesetzt.

Des weiteren wird in den Ausnahmetarifen B, C und E bei den zu Grubenzwecken bestimmten Stamm- (Rund-) Hölzern der grösste Durchmesser des Querschnittes am stärkeren Ende durchwegs auf 28 cm abgeändert.

Die für Stamm- (Rund-) Hölzer mit einem grössten Durchmesser des Querschnitts am stärkeren Ende von mehr als 28 bis einschliesslich 30 cm eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 20. April 1901 ab.

Der Tarif findet sonach vom 20. April 1901 wie folgt Anwendung:

Ausnahmetarif B und E, wenn der grösste Durchmesser des Querschnittes am stärkeren Ende nicht mehr als 28 cm beträgt, und

Ausnahmetarif C, wenn der grösste Durchmesser des Querschnittes am stärkeren Ende mehr als 28 cm beträgt.

Die sonstige Nomenklatur der genannten Ausnahmetarife bleibt auch hinsichtlich der Längenangaben unverändert aufrecht.

Breslau, den 4. März 1901. (585)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Die Frachtsätze des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn (Heft 1 vom 1. Mai 1895) für den Wagenladungsverkehr mit Station Strassburg Centralbahnhof gelten vom 1. März 1901 auch im Verkehr mit der Station Strassburg Rheinhafen.

Strassburg, den 1. März 1901. (586)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 1. April d. J. treten im Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl von den Eisenversandstationen der Reichseisenbahnen nach einer Anzahl Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Magdeburg, Posen und Stettin neue und nach Station Nieder-Schöneweide-Johannisthal ermässigte Ausnahmetarifsätze in Kraft. Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 ab die im Reichsbahn-Staatsbahngütertarif bestehenden direkten Tarifsätze für Karolinegrube R. O. U. E. ohne Ersatz aufgehoben. Ueber die mit dieser Maassnahme verbundenen Frachterhöhungen ertheilt die unterzeichnete Verwaltung und über die obenerwähnten Ausnahmetarifsätze ertheilen die vorbezeichneten betheiligten Verwaltungen nähere Auskunft.

Erfurt, den 4. März 1901. (587)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe V.

Mit Gültigkeit vom 20. April d. J. ab wird die Entfernung zwischen Barby und Weichensdorf von 124 in 224 km berichtigt.

Magdeburg, den 4. März 1901. (588)

Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Güter- und Seehafen-Ausnahmetarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Strassburg Rheinhafen

(Reichseisenbahnen) in die vorgenannten Tarife neu aufgenommen. Die Abfertigung ist auf Wagenladungen beschränkt, deren Bereitstellung auf den Gleisen des städtischen Hafengeländes oder den mit diesen verbundenen Anschlüssen erfolgt.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 5. März 1901. (589)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 20. März d. J. tritt für Güter des Spezialtarifs III zwischen Haugsdorf-Weidenau K. K. St. B. und Scharley ein direkter Frachtsatz von 53 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 4. März 1901. (590)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Zum Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel vom 6. Februar 1901 ist Nachtrag 1, enthaltend Ausdehnung des Geltungsbereichs, ausgegeben worden. Abzüge des Nachtrags werden bei der Verkaufsstelle des Tarifs auf Verlangen an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, den 1. März 1901. (591)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Ausschreibung der Lieferung von 812 Stück (rd. 141 cbm) eichenen Brückenbalken.

Der vorstehenden Ausschreibung werden die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen zu Grunde gelegt.

Die Ausschreibungsunterlagen liegen in unserem Verwaltungsgebäude zur Einsicht offen und können auch gegen kostenfreie Einsendung von 1,00 ℳ — in baar — bezogen werden.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung: „Lieferung von Brückenbalken" bis zum 26. März d. J., Vormittags 11½ Uhr, postfrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 2. März 1901. (592)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

Die Lieferung des Bedarfs an:
1. Kohlen,
2. Schmier- etc. Materialien, als: Schmieröl, Brennöl, Petroleum, Talg, Putzwolle, Putzlappen, weisse und grüne Seife,
3. Farben, Drogen, Chemikalien etc.,
4. Eisen und Eisenwaaren,
5. Nutzhölzer,
6. Kies, sowie
7. die Ausführung von Glaserarbeiten und Lieferung von Glas

für das Rechnungsjahr 1901 soll vergeben werden.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 12. März 1901, Vorm. 10 Uhr, hierher einzureichen.

Bedingungen liegen im diesseitigen Zahlmeister-Geschäftszimmer aus, auch können dieselben von dort bezogen werden. (593)

Militär-Eisenbahn.

Die Lieferung von rd. 65 cbm Granit-Werksteinen und 228 qm Granit-Abdeckplatten für den Umbau der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am Montag, den 18. März d. J., Vormittags 11 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können einschl. der Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ in baar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 14 Tage. (594)

Breslau (Brüderstr. 32), den 2. März 1901.

Kgl. Eisenbahn-Bauabtheilung.

Auf der Nebenbahn Osnabrück-Brackwede soll der Umbau von 7 km Gleisen und das Heben, Richten und Stopfen von 12 km Gleisen an den Mindestfordernden vergeben werden. Verdingungsunterlagen sind gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (nicht Marken) von hier zu beziehen. Verdingungstermin am 21. März 1901, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Eisenbahn-Betriebsinspektion 2, Osnabrück. (595)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen usw.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 12. v. Mts. für die Zeit vom 1. März bis Ende Dezember d. J. für Steinkohlensendungen nach den Stationen Privlak-Ponikla und Sittowa-Haje der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz eingeführten ermässigten Frachtsätze finden fortan, bis Ende Dezember d. J., auch auf Steinkohlenbriketts und Kohlensendungen Anwendung.

Breslau, den 2. März 1901. (596)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von 90 000 kiefernen und 21 000 eichenen oder buchenen Bahnschwellen für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover am

Montag, den 1. April 1901, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 26. April 1901. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ (ohne Bestellgeld und nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hierselbst, Thielenplatz 4, abgegeben.

Hannover, den 1. März 1901. (597)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von 110 000 kg **Leinöl**, 40 000 kg **franz. Terpentinöl** und 6 000 kg **gewöhnlich. Terpentinöl** für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster und 1 350 Stück **Waschschwämmen**, 750 kg **natürl. Bimstein**, 930 Stück **gepr. Bimstein**, 2 600 l **Petroleumspiritus**, 6 500 kg **Kolophonium**, 270 kg **Schellack**, 430 kg **blausauerem Kali**, 740 kg **Borax**, 160 kg **Leim**, 4 850 kg **Hornspähne**, 80 kg **Salmiak** und 1 400 kg **Salzsäure**.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 22. März 1901, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 20. April 1901. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ **(von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden)** vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstr. 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12, abgegeben.

Hannover, den 1. März 1901. (598)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 1 465 160 kg Portland-Cement in einem Loose für die königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 20. März 1901, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W. 35**, Schöneberger Ufer 1–4, Zimmer 109, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 16. April 1901.

Berlin, den 5. März 1901. (599)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von:

1 000 kg Bimstein, natürl., 1 000 Stück Bimstein, gepresst, 500 kg Borax, 150 t Roheisen, 7 000 Stück Feilenhefte, 400 Tafeln Filz, 50 000 kg Leinölfirniss, 5 000 kg Waterprooffirniss, 3 100 qm Glas, 400 m Gummispritzschläuche, 110 Stück Füllschläuche, 5 000 Stück Glasscheiben, 800 Stück Hämmer, 350 kg Kali, blausaures, 550 kg Kolophonium, 10 000 Stück Lagerkasten - Dichtungsscheiben, 8 000 Stück Lampenbrenner, 3 300 kg Leder, 900 kg Treibriemen, 400 kg Leim, 3 000 Mille Kammzwecken, 450 Bogen Pappe, 6 000 m Röhren, eiserne und verzinkte, 400 kg Salzsäure, 500 kg Salmiak, 450 Stück Schaufeln (Heizerschaufeln), 80 kg Schellack, 450 Stück engl. Schraubenschlüssel, 200 kg Schmirgel, 5 000 Bogen Schmirgel- und Glaspapier, 75 000 Bogen Schmirgelleinen, 800 Stück Schwämme, 26 700 Stiele, verschiedene.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem **Rechnungsbüreau**, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes II eingesehen, oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 60 ₰ **in baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. **Zeichnungen** zu Lagerkasten - Dichtungsscheiben, Schaufeln, Schraubenschlüsseln und Stielen sind besonders anzufordern.

Versiegelte, mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien"** versehene Gebote sind **bis zum 18. März 1901, Vormittags 11 Uhr**, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 1. April 1901. (600)

St. Johann-Saarbrücken, 4. März 1901.

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 21. | 13. März 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 8 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Ueber den Wettbewerb um den Entwurf für das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofs in Hamburg

bringt das „Centralbl. d. Bauverw." aus der Feder des Regierungs- und Bauraths Rüdell ausführliche Mittheilungen, denen wir im Anschluss an unseren Bericht in Nr. 15 S. 229 d. Ztg. folgendes entnehmen: Die im Sommer 1900 erfolgte Ausschreibung eines Wettbewerbs zur Erlangung von Entwürfen für das Empfangsgebäude und die künstlerische Gestaltung der Bahnsteighallen auf dem in Hamburg anzulegenden Hauptbahnhofe, über die wir in Nr. 49 S. 759, Jahrg. 1900 d. Ztg. berichteten, stellte die deutschen Baumeister vor eine hochbedeutsame, neue und eigenartige Aufgabe. Hier handelte es sich nicht, wie in München und Frankfurt a./Main, um einen Kopfbau, der auf drei Seiten die Reisenden aufnimmt und entlässt und ihren Weg dabei nirgends durch Schienen und fahrende Züge kreuzt, auch nicht um den vielfach bewährten, neben dem Bahndamm sich hinziehenden Seitenbau, wie er beim Kölner, oder um eine Vereinigung beider, wie sie beim Dresdener Personenbahnhof zu grösster Vollendung ausgebildet wurde: es sollte in Hamburg ein gewaltiges Haus wie eine Brücke über einen Strom quer über die Gleise gestellt und dieses neuartige Bauwerk in einer der altfreien Hansastadt Hamburg würdigen Weise in die mit Parkanlagen und vornehmen Kunstbauten gezierte Umgebung eingefügt werden. Dem genehmigten Plane gemäss soll das neue Empfangsgebäude auf einer von dem Glockengiesser- und Steinthorwalle, dem Vorplatze an der Kirchenallee, der Ernst Merckstrasse und dem Steinthordamme umgrenzten Fläche errichtet werden, und zwar soll es in einer Tiefe von rund 150 m und in einer zwischen 50 und 84 m wechselnden Breite vom Glockengiesserwall bis zum Vorplatz an der Kirchenallee hinüberreichen. Die ausschreibende Behörde hatte den in den Wettbewerb eintretenden Baumeistern ihre schwierige Aufgabe jedoch dadurch wesentlich erleichtert, dass sie dem Ausschreiben einen Grundrissentwurf beigefügt hatte. Dieser Entwurf sollte jedoch bestimmungsgemäss für die einzureichenden Pläne keine streng verbindliche Bedeutung haben und etwaige von den Wettbewerbenden in Vorschlag zu bringende Verbesserungen keineswegs ausschliessen. Die Haupteingangshalle am Glockengiesserwall sollte die Fahrkartenausgaben und die Gepäckannahme enthalten, doch war auch für die kleinere Ausgangshalle an der Kirchenallee eine geringere Anzahl Fahrkartenschalter vorgesehen, da sie den östlichen Stadttheilen als Zugang dienen wird. Eingangs- und Ausgangshalle sollten längs der Südfront durch eine 15 m breite, bedeckte Wandelbahn verbunden werden, von der die Treppen zu den Fernbahnsteigen hinabführen. Die Warteräume liegen nördlich an dieser Halle. Der Stadtbahnverkehr erhält eine besondere Eingangs- und Ausgangshalle an der Ostseite.

Bei der Neuheit und Schwierigkeit der gestellten Aufgabe darf es nicht Wunder nehmen, dass der Wettbewerb keinen Entwurf gezeitigt hat, der alle einschlägigen Fragen nach jeder Richtung überzeugend gelöst hätte. Doch ragen unter den eingelieferten Plänen namentlich zwei durch ihre geistreiche Auffassung und gründliche und gediegene Durcharbeitung hervor: der Entwurf des kgl. Eisenbahn-Bauinspektors E. Moeller in Altona und derjenige der Architekten Reinhardt & Süssenguth zu Charlottenburg; beide Entwürfe wurden mit Preisen von je 8000 ℳ ausgezeichnet. An dem Moeller'schen Entwurf wird namentlich die zweckmässige Ausnutzung des ver-

fügbaren Raums gerühmt, während die baukünstlerische Ausbildung der einzelnen Fronten weniger die Anerkennung der Preisrichter gefunden hat. Dagegen ist der Reinhardt & Süssenguth'sche Entwurf gerade in letzterer Beziehung von diesen als eine ganz hervorragende Leistung gerühmt worden. Die durch die Eigenart des Bauwerks gebotene und auch in den Wettbewerbsbedingungen vorgeschriebene Eisen- und Steinarchitektur ist hier mit Schwung und Frische behandelt.

Als eine ebenfalls hochwerthige Arbeit ist von den Preisrichtern der Entwurf des kgl. Bauraths E. Schwartz zu Altona eingeschätzt worden, dem ein Preis von 4000 *M.* zuerkannt wurde. Dem Plane, der sich auf das engste an die gestellten Bedingungen anschliesst, wird namentlich der Vorzug nachgerühmt, dass es dem Verfasser gelungen ist, eine der Hauptschwierigkeiten zu überwinden, die bei einer so gewaltigen geschlossenen Baumasse in der Beschaffung einer guten Beleuchtung für alle einzelnen Räume besteht. Dagegen steht die baukünstlerische Ausbildung der Fronten nicht auf der gleichen Höhe wie der Reinhardt & Süssenguth'sche Entwurf, weil sich der Verfasser die ihm in dieser Beziehung gelassenen Freiheiten nicht zu Nutze gemacht und namentlich die ganze gewaltige Länge der Nordfront, wo eine theilweise Ausführung in Steinbau zulässig war, ganz in Eisen und Steinarchitektur geplant hat, wodurch dann diese Front etwas Eintöniges erhält. Ein gleicher Preis von 4000 *M.* ist dem Architekten Jürgen Kröger in Berlin für seinen Entwurf verliehen worden, der sich namentlich durch die schwungvolle Behandlung der Hauptfront auszeichnet, bei welcher die grosse, mittlere Bahnsteighalle als leitendes Motiv in überaus stattlicher Weise hervortritt.

Neben diesen vier preisgekrönten Entwürfen wurden noch drei andere von den Preisrichtern zum Ankauf empfohlen, und zwar der Entwurf des Regierungsbaumeisters Klingholz in Berlin, derjenige von Otto Sturm & Paul Huber in Frankfurt am Main und der Entwurf des Architekten Hermann Billing, in Firma Billing & Mallebrein zu Karlsruhe. Der Hauptwerth des ersten besteht in der sinnreichen Ausnutzung der Eingangshalle für die darin unterzubringenden Fahrkartenschalter; der Sturm & Huber'sche Entwurf bietet eine geschmackvolle Aussenarchitektur, die nach französischen Vorbildern im ganzen wie im einzelnen mit schönem Flusse durchgeführt ist.

Höchst beachtenswerthe Leistungen sind ausserdem vom Baurath Fr. Schwechten in Berlin in Gemeinschaft mit den Bauräthen Havestadt und Contag sowie ferner von den Professoren Vollmer in Berlin und Jassoy in Stuttgart geliefert worden. Bei letzterem Entwurf, der leider viele Abweichungen von den Bedingungen der Aufgabe zeigt und deshalb auch nicht mit einem Preise gekrönt werden konnte, ist namentlich die Architektur mit grossem Talent behandelt und prächtig und wirkungsvoll dargestellt.

Regierungsrath Rüdell schliesst seinen Bericht mit den Worten: „So darf man denn hoffen, dass durch die mühevolle Arbeit der Behörden, durch den Wetteifer unserer Baukünstler durch die sichtende Thätigkeit der aus Nord und Süd herbeigeeilten Männer, die ihre reiche Erfahrung, ihr sicheres Urtheil in den Dienst der Sache gestellt haben, die Grundlagen zu einem Werke gewonnen sind, das ein würdiges Denkmal unserer Zeit darstellen und an diesem grossen Thor des Weltverkehrs von deutschem Können, deutschem Wissen rühmliche Kunde geben soll weithin über Land und Meer."

Wir schliessen uns diesem Urtheil und dieser Hoffnung an und möchten nach der Ansicht der Bilder in dem natürlich sehr verkleinerten Maassstab des „Centralblatts" nur noch dem Wunsche Ausdruck geben, dass der zukünftige Bahnhof auch in seiner Architektur womöglich ein d e u t s c h e s Stilgepräge trage. Diesem Wunsche trägt der Reinhardt & Süssenguth'sche Entwurf, dessen glänzende Seiten wir nicht verkennen wollen, in seiner jetzigen Gestalt unseres Erachtens zu wenig Rechnung.

Die Pläne waren eine Zeit lang in der Hamburger Kunsthalle öffentlich ausgestellt und sind von dem Hamburger Publikum sehr fleissig besichtigt worden. Wir würden gern hören, wie die Urtheile der vielen Sachverständigen aus der Hamburger Architektenwelt und auch der dort so zahlreichen kunstsinnigen Laien gelautet haben. Hamburg hat in seinem Rathhaus eines der schönsten Gebäude des deutschen Renaissancestils. Möchte seinem Hauptbahnhof dereinst der Ruhm werden, als der schönste Deutschlands zu gelten!

Noch etwas über die fehlenden und überzähligen Güter.

Am 1. März d. J. ist für die preussisch-hessischen Staatsbahnen eine Güterausgleichstelle mit dem Sitz in Berlin eingerichtet worden. Das Nachforschungsverfahren nach fehlenden Gütern hat hiermit eine andere Regelung erhalten, indem die von den Dienststellen erstatteten Meldungen nicht mehr bei den einzelnen Verkehrbüros, sondern direkt bei der genannten Centralstelle eingehen. Der Ausgleich zwischen den fehlenden und überzähligen Gütern wird von dieser einen Stelle aus in all' den Fällen schneller von statten gehen, wo zwei sich gegenseitig erledigende Meldungen aus verschiedenen Bezirken stammen. Trifft letzteres nicht zu, wird also ein Gut in ein und demselben Direktionsbezirk fehlend und überzählig gemeldet, so bedeutet die Neueinrichtung der Ausgleichstelle schwerlich eine Verbesserung. Eine nach diesen beiden Gesichtspunkten verschiedenartige Behandlung der Meldungen ist natürlich undenkbar, da ja die Dienststelle, welche die Fehlmeldung erstattet, nicht wissen kann, ob das Gut im eigenen oder in einem fremden Bezirk überzählig vorgefunden wird; so gehen denn eben a l l e Meldungen an die Centralstelle, und man muss es der Zeit überlassen, ob die an die neue Einrichtung geknüpften Erwartungen sich erfüllen.

Jedenfalls beweist die Gründung der Berliner Ausgleichstelle, dass das Augenmerk der Eisenbahnverwaltung fortgesetzt auf diesen Gegenstand, dieses nothwendige Uebel, gerichtet ist. Denn leider besteht die Thatsache, dass immer und immer wieder Güter verschleppt und infolge dessen fehlend oder überzählig gemeldet werden, unverändert fort, und die Bestrebungen der Eisenbahn in dieser Richtung befassen sich eigentlich nur mit der Behebung des schon entstandenen Uebels, aber weniger mit der Verhütung desselben.

Ueber die fehlenden und überzähligen Güter ist an dieser Stelle (Jahrgang 1900 Seite 35 u. ff.) bereits eingehend die Rede gewesen, und der Verfasser jenes Artikels hat mit Recht betont, dass es keine undankbare Aufgabe sei, den U r s a c h e n dieser Unregelmässigkeiten nachzuspüren und nach Mitteln zu deren Unterdrückung oder zur Abwendung der nachtheiligen Folgen zu suchen. Wie schon gesagt, beweist die Einrichtung der Centralstelle, dass man die nachtheiligen F o l g e n nach Kräften abzuwenden bemüht ist; wie aber steht's mit den U r s a c h e n?

Nach Ansicht des Verfassers des erwähnten Artikels tragen die Annahmestellen die Hauptschuld an den Unregelmässigkeiten, weil sie es unterlassen, eine ordnungsmässige Bezeichnung der Güter von den Absendern zu verlangen oder gegen Erhebung der Signirgebühr selbst vorzunehmen. Dem Buchstaben nach ist dies richtig; aber man sehe sich einmal die Menge der bei einer grösseren Güterabfertigungsstelle zur Anlieferung kommenden Stückgüter an und man wird zugeben müssen, dass die genaue Durchführung der Bestimmungen über die Bezeichnung der Stücke sehr schwierig, wenn nicht gar unmöglich ist. Wenn die Annahmebeamten aller Güter, deren Bezeichnung in Bezug auf Deutlichkeit, Genauigkeit, Haltbarkeit usw. zu wünschen übrig lässt, nachsigniren wollten, so könnte man an manchen Stellen das Personal ruhig verdoppeln. Also hier dürfte der Hebel wohl kaum anzusetzen sein; aber auf das

Publikum könnte etwas mehr in belehrender Weise eingewirkt werden.

Der einzelne Versender kann sich von der Menge der zur Beförderung gelangenden Sendungen ebensowenig ein Bild machen, wie von der Anzahl der fehlenden und überzählig gemeldeten Güter. Wenn da jemand eine Kiste mit A B 100 bezeichnet, so glaubt er ganz gewiss, dass sein Gut nun mit Bestimmtheit von den übrigen Gütern zu unterscheiden sei, wobei er gar nicht auf den Gedanken kommt, dass um dieselbe Zeit ein anderer Versender das nämliche Zeichen wählen könnte. Mancher wird staunen, wenn er erfährt, dass in einem einzigen Direktionsbezirk im Laufe eines Jahres 4 472 Kisten und Gestelle, 3 514 Ballen und Säcke, 1 602 Fässer, 1 308 Körbe, ausserdem noch 1 629 Stück ohne Verpackung fehlend und überzählig gemeldet worden sind. Wenn solche Zahlen dem Publikum eindringlich und öfter vor Augen geführt würden, so wäre mit Sicherheit anzunehmen, dass ein Theil der Versender selbst auf Mittel und Wege sinnen würde, um den Unannehmlichkeiten einer Verschleppung ihrer Güter möglichst vorzubeugen.

Die deutliche Angabe der Bestimmungsstation auf dem Gute ist gewiss werthvoll, aber sie genügt auch nicht immer. Es kommt z. B. nicht selten vor, dass schon auf der Abgangsstation zu diesem oder jenem Gut der Frachtbrief fehlt. Gelingt es da nicht, den Absender zu ermitteln, so nützt auch die Bezeichnung der Bestimmungsstation nichts, und das Gut bleibt überzählig auf der Abgangsstation so lange, bis vielleicht der Empfänger wegen Nichteintreffens der Sendung reklamirt.

Das einzige sichere Mittel ist und bleibt die Anbringung der vollen Adresse neben Zeichen und Nummer auf dem Gute. Es ist hiergegen eingewendet worden, dass die Wahrung des Geschäftsgeheimnisses die Versender abhält, ihre Güter mit der Adresse der Empfänger zu versehen.

Dieser Einwand ist zwar in seinem ganzen Umfange nicht anzuerkennen, denn beim Versande mit der Post wird ja auch die genaue Adresse auf jedem Stück verlangt; aber es kann zugegeben werden, dass ein grosser Theil der Versender in der That die Namen seiner Abnehmer nicht gern preisgibt. Bei einem anderen, wenn auch kleineren Theil des Publikums geschieht die Weglassung der Adresse theils, weil sie nicht für nöthig gehalten wird, theils auch aus reiner Bequemlichkeit — und gegen diese ist allerdings schlecht anzukämpfen.

J. R. 45.

Etwa 10 cm lang, 8 cm breit.

Wie nun, wenn man den um die Geheimhaltung der Namen ihrer Kunden besorgten Versendern einen Fingerzeig geben wollte, die Adresse auf dem Gute so anzubringen, dass sie nur im Nothfalle von den Bediensteten der Eisenbahn gelesen werden kann? Auf Kisten, Harassen, Verschlägen, Fässern lässt sich dies in ganz einfacher Weise unter Benutzung eines Stückchens Blech erreichen, etwa von der Art, wie solche zum Schutze der Spundlöcher bei Fässern verwendet werden. Auf die Rückseite dieses Bleches klebt der Versender ein mit der Adresse des Empfängers, vielleicht auch mit dem eigenen Firmenstempel versehenes Stück Papier und befestigt das Blech mit vier Drahtstiften auf dem Deckel der Kiste, und zwar so, dass es vor dem Abreissen möglichst geschützt ist, also dicht neben einer aufliegenden Latte, bei Fässern auf der Kopfseite möglichst in der Mitte, um eine Verwechselung mit dem eigentlichen Spundblech zu vermeiden. Selbstverständlich würde für die verdeckte Adresse auch ein Stück Holz oder Pappe genügen; ein Blech ist aber jedenfalls haltbarer.

Der Verschluss der Adresse wird von den Bahnbediensteten nur dann losgelöst, wenn das Gut von den Begleitpapieren getrennt und die Hingehörigkeit nicht anders festzustellen ist. Nachdem die Adresse in Erfahrung gebracht ist, wird das Blech usw. wieder festgemacht.

Der Versender kann vollständig darüber beruhigt sein, dass die Adresse nur im Nothfalle und auch niemals von Unberufenen gelesen wird; keinesfalls ist zu fürchten, dass etwa ein Lademeister oder Güterbodenarbeiter zu seinem Vergnügen oder aus Neugier einen solchen Adressenverschluss losmachen wird.

Bei Säcken, Ballen, Körben, Flaschen usw. kann die Adresse verdeckt an dem Täfelchen, auf dem Zeichen und Nummer vermerkt sind, angebracht werden. Das einfachste wäre hier ein zusammengefaltenes Stück Pappe, auf dessen Innenseite die Adresse Platz hat und das durch den hindurchgezogenen Bindfaden verschlossen gehalten wird. Bei Benutzung von nicht zu dünnen Holztäfelchen könnten die Spundbleche auch hier Verwendung finden, indem dieselben mit Drahtstiften auf der Rückseite der Täfelchen befestigt würden. Zu empfehlen wären vielleicht auch besonders eingerichtete Täfelchen aus Holz, die auf die nöthige Anregung hin von Holewaarenfabriken zweifellos zu ganz billigen Preisen hergestellt werden würden. In das Innere dieses Täfelchens würde die Adresse eingeklebt, dann der Schieber geschlossen und ein starker Bindfaden durch die aufeinander passenden Löcher im Schieber und im Täfelchen gezogen und an dem Ballen oder Sacke befestigt. Das geschlossene Täfelchen könnte auf beiden Seiten zur Anbringung von Zeichen und Nummer benutzt werden.

Wie bereits erwähnt, müsste das grosse Publikum immer und immer wieder durch die Presse auf die Vortheile hingewiesen werden, die es sich durch Anbringung der Adresse auf den Gütern sichern kann. Wenn erst die Erkenntniss dieser Vortheile in weitere Kreise gedrungen sein wird, so kann es wohl nicht ausbleiben, dass wenigstens ein Theil der Versender die Abneigung gegen die volle Adressenangabe fallen lässt — zum eigenen Nutzen und zu dem der Eisenbahn.

J. Albrecht, Essen.

Die Arbeiterpensionskasse der sächsischen Staatseisenbahnen und das Schiedsgericht für die Arbeiterversicherung.

Die seit dem 1. Juli 1888 bestehende „Pensionskasse für die Arbeiter der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung", welche gleichzeitig zur Durchführung des am 1. Januar 1891 in Kraft getretenen Reichsgesetzes, betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung, vom 22. Juni 1889 dient, zerfällt in die Abtheilungen A und B. Der Abtheilung A, als einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt im Sinne des Gesetzes, liegt die Erfüllung sämmtlicher Arbeiten für die nach dem erwähnten Reichsgesetz versicherungspflichtigen Hilfsbediensteten und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung ob, während die Abtheilung B ganz bestimmte Ziele verfolgt und für die dieser Abtheilung angehörenden Mitglieder und deren Hinterbliebene weitergehende besondere Fürsorge trifft. Die Einnahmen der Abtheilung A setzen sich zusammen aus den laufenden Beiträgen der Kassenmitglieder und der Staatseisenbahnverwaltung, aus den Zinsen der vorhandenen Vermögensbestände und aus den verhängten Geldstrafen sowie den etwaigen Geschenken oder sonstigen Zuwendungen. Aus den Einnahmen sind zu bestreiten: 1. die auf die Pensions-

kasse entfallenden Antheile an den gesetzlichen Invaliden- und Altersrenten, 2. der auf die Pensionskasse entfallende Theil der Erstattung von nach gesetzlicher Vorschrift geleisteten Beiträgen, 3. die Erstattung an Gemeinden usw. für gewährte Unterstützungen, 4. die Kosten der Krankenfürsorge gemäss § 12 des Gesetzes und 5. die Verwaltungskosten. Der Abtheilung B fliessen, abgesehen von dem von jedem neu eintretenden Mitglied zu zahlenden Eintrittsgelde, als Einnahmen dieselben wie bei der Abtheilung A zu. Die Ausgaben der Abtheilung B bestehen in 1. Rentenzuschüssen und Ausnahmerenten, 2. Wittwen- und Waisengeldern, 3. Abfindungen, 4. Sterbegeldern, 5. sämmtlichen am 1. Januar 1891 zur Zahlung stehenden Leistungen der bisherigen Pensionskasse für das bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung beschäftigte Arbeiterpersonal und dessen Hinterbliebene, 6. Rückerstattung von Beiträgen und 7. Verwaltungskosten. Für jede Kassenabtheilung wird eine besondere Jahresrechnung aufgestellt. Die summarische Uebersicht der Rechnungsergebnisse der Kassenabtheilung A für das Jahr 1899 enthält recht interessante Mittheilungen. Bei 30941 beitragspflichtigen Mitgliedern verfügt sie über einen Vermögensbestand von 2511312 *M*. Der Einnahmebetrag von 497349 *M*. setzt sich zusammen aus je 204381 *M*. Beiträgen der Mitglieder und der Verwaltung und aus 88587 *M*. Zinsen für Werthpapiere usw., Zuschüssen aus dem Reservefonds und sonstigen Einnahmen. Dem gegenüber stehen 296327 *M*. in Ausgabe. Diese Summe besteht aus: 60470 *M*. Invaliden- und Altersrenten, 3260 *M*. Kosten für Heilverfahren, 7116 *M*. Rückerstattungen von Beiträgen und 225481 *M*. Verwaltungs- und sonstigen Kosten. Der Vermögensbestand der Kassenabtheilung B beziffert sich auf 6795663 *M*. bei einer Anzahl von 23172 beitragspflichtigen Mitgliedern. Als Einnahmen sind nachgewiesen 1041706 *M*., und zwar 5853 *M*. Eintrittsgelder, 293743 *M*. Beiträge der Mitglieder, 291973 *M*. Zuschüsse der Verwaltung zu den Mitgliederbeiträgen und 450137 *M*. wiedereingezahlte Beiträge, Zinsen der Bestände, sonstige Einnahmen. Die Ausgaben, zusammen 192775 *M*., entstammen folgenden Beträgen: 61878 *M*. Rentenzuschüssen und Ausnahmerenten, 5757 *M*. Invalidenpensionen, 55776 *M*. Wittwengeldern, 15259 *M*. Waisengeldern, 7044 *M*. Sterbegeldern, 2352 *M*. Kapitalabfindungen an die Pensionärinnen und Wittwen, 32298 *M*. zurückerstatteten Beiträgen und 12411 *M*. Unterstützungen usw., Verwaltungskosten, sonstigen Ausgaben.

Beide Kassen arbeiten mit grossen Ueberschüssen, welche bei der Abtheilung A mit 201022 *M*. und bei der Abtheilung B mit 848931 *M*. in den summarischen Uebersichten der Rechnungsergebnisse für 1899 angemerkt sind.

Der in der Generalversammlung vom 7. Dezember 1900 angenommene, vom Bundesrathe mit Beschluss vom 31. Januar 1901 anerkannte Nachtrag zu den Satzungen der Arbeiterpensionskasse der königlich sächsischen Staatseisenbahnen beschäftigt sich vorzugsweise mit der Errichtung eines Schiedsgerichtes für Arbeiterversicherung. Für die Abtheilung A ist ein solches mit dem Sitze in Dresden errichtet. Unter der allgemeinen dienstlichen Bezeichnung: „Schiedsgericht für Arbeiterversicherung der königlich sächsischen Staatseisenbahnverwaltung in Dresden“ hat es seine Geschäftsräume im Generaldirektionsgebäude der sächsischen Staatseisenbahnen. Nach § 3 des Gesetzes vom 30. Juni 1900, betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, ist diesem Gerichte die Entscheidung von Streitigkeiten in Unfallversicherungssachen bei der Eisenbahnverwaltung übertragen.

Es setzt sich zusammen aus einem ständigen Vorsitzenden und aus Beisitzern als Vertretern der Kassenmitglieder und der Staatseisenbahnverwaltung. Der Vorsitzende und sein Stellvertreter werden aus der Zahl der öffentlichen Beamten — jedoch mit Ausschluss derjenigen, welche dem Geschäftsbereiche der Generaldirektion der Staatseisenbahnen angehören — vom Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Finanzministerium ernannt. Als Beisitzer werden dem Schiedsgericht beigegeben 9 durch die Generaldirektion der Staatseisenbahnen bestimmte Vertreter der Staatseisenbahnverwaltung und 9 von der Generalversammlung der Pensionskasse gewählte Vertreter der Kassenmitglieder mit der Maassnahme, dass 6 von diesen letzteren dem Betriebs- und 3 dem Werkstättendienst angehören sollen. Als Vorsitzender des Gerichtes ist durch ministerielle Verordnung ernannt worden: Regierungsrath Weisse, und zu dessen Stellvertreter Regierungsrath von Gottschalck beide in Dresden. Als Beisitzer wurden von der Generaldirektion folgende Oberbeamte bestimmt: Oberfinanzrath Donath, Oberbaurath Klien, Oberbaurath v. Schönberg, Finanz- und Baurath Buschmann, Finanz- und Baurath Rother, Finanzrath Wohlgrab, Finanzassessor v. Koppenfels, Finanzassessor Oschwald und Betriebsinspektor Börner, sämmtlich in Dresden.

Diejenigen, welche die Wählbarkeit einbüssen oder in das Beamtenverhältniss einrücken, gehen ihres Amtes als Beisitzer verlustig. Die von der Staatsbahnverwaltung ernannten Vertreter sowie die gewählten Kassenmitglieder behalten die Aemter 4 Jahre lang. Die Hilfsbeamten des Schiedsgerichtes sind Beamte der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und werden von dieser mit Zustimmung des Schiedsgerichtsvorsitzenden bestellt; dem letzteren steht auch die unmittelbare Dienstaufsicht über die Hilfsbeamten zu. Der Vorsitzende beruft das Schiedsgericht und leitet die Verhandlungen. In der Besetzung von 5 Mitgliedern, unter denen sich je 2 Vertreter der Staatsbahnverwaltung und 2 solche der Kassenmitglieder befinden müssen, ist das Gericht beschlussfähig; ferner ist ihm Befugniss ertheilt worden, Zeugen und Sachverständige zu vernehmen und ihre Aussagen eidlich erhärten zu lassen. Die durch Stimmenmehrheit getroffenen Entscheidungen des Gerichtes, auf welches die reichs- und landesgesetzlichen Bestimmungen über das Verfahren vor den Schiedsgerichten für Arbeiterversicherung sinngemässe Anwendung finden, sind spätestens innerhalb 3 Wochen nach ihrer Verkündigung den Parteien zuzustellen. Abgesehen davon, dass das Schiedsgericht befugt ist, denjenigen Theil des Betriebes, in welchem der Unfall vorgekommen ist, in Augenschein zu nehmen, ist ihm das Recht zugestanden worden, den Verletzten, deren Erscheinen bei der Verhandlung als erforderlich bezeichnet wird, eine Reiseentschädigung zuzubilligen. Letzteres erhalten auch die als Beisitzer der Kassenmitglieder gewählten Beisitzer für die Theilnahme an den Sitzungen sowie bei Reisen, welche sie in sonstigen Schiedsgerichtsangelegenheiten auf Anordnung des Schiedsgerichtsvorsitzenden oder der Generaldirektion unternehmen, ausser der Vergütung des entgangenen Arbeitsverdienstes Tage- und Uebernachtungsgelder nach Maassgabe der bestehenden Bestimmungen. Sämmtliche Vergütungen fallen zur Last der Abtheilung A, welche auch die Gerichtskosten zu tragen hat. Bei Beginn eines jeden Geschäftsjahres werden nach Rücksprache mit dem ärztlichen Bezirksverein aus der Zahl der in Dresden wohnenden approbirten Aerzte diejenigen ausgewählt, welche später bei den Verhandlungen als Sachverständige das Gutachten abgeben sollen. Zur zweckdienlichen Ueberwachung des Gerichtsverfahrens sind dem Vorsitzenden des Schiedsgerichtes folgende disziplinarische Befugnisse eingeräumt worden:

a) Beisitzer, welche ohne genügende Entschuldigung zu den Sitzungen nicht rechtzeitig sich einfinden oder ihren Obliegenheiten in anderer Weise sich entziehen, können vom Vorsitzenden mit Geldstrafen bis 500 *M*. belegt werden, deren Betrag der Pensionskasse, Abtheilung B, zufliesst.

b) Werden hinsichtlich eines Beisitzers Thatsachen bekannt, die dessen Wählbarkeit ausschliessen oder welche sich als grobe Verletzungen der Amtspflicht darstellen, so ist der Beisitzer, nachdem ihm Gelegenheit zur Aeusserung gegeben worden ist, durch Beschluss des Schiedsgerichtsvorsitzenden seines Amtes zu entheben. Gegen den Beschluss ist innerhalb eines Monats Beschwerde beim Finanzministerium zulässig; sie ist ohne aufschiebende Wirkung.

c) Der Schiedsgerichtsvorsitzende ist befugt, den Betheiligten solche Kosten des Verfahrens zur Last zu legen, welche durch Muthwillen oder durch ein auf Verschleppung oder Irreführung berechnetes Verhalten derselben veranlasst worden sind.

Mit der Einführung dieses Schiedsgerichtes haben die Statuten der Arbeiterpensionskasse der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung eine Vervollkommnung erhalten, welche zum Vortheil der ganzen Einrichtung gereicht. —y—

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Etat des Reichseisenbahnamts** wurde am 9. d. M. in der Budgetkommission des Reichstags berathen. Die Abgg. Eickhoff und Müller-Sagan haben folgenden Antrag eingebracht: „Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dem Reichstage regelmässig Mittheilungen von den Verhandlungen und Ergebnissen aller auf Veranlassung des Herrn Reichskanzlers abzuhaltenden Konferenzen über Verbesserungen von Einrichtungen bei den Eisenbahnen zur Erhöhung der Sicherheit und Bequemlichkeit des reisenden Publikums und des Personals zugehen zu lassen.“ — Der Präsident des Reichseisenbahnamts Dr. Schulz gab eingehende Mittheilungen über die Hauptergebnisse der kürzlich abgehaltenen Eisenbahnkonferenz. Daraus ist folgendes hervor-

zuheben: Es sollen Versuche unternommen werden darüber, ob es möglich ist, die jetzt üblichen Signale durch hörbare Signale zu ergänzen. Was die D-Zugwagen betrifft, so soll dafür gesorgt werden, dass die Fenster zu Nothöffnungen gemacht werden können. Die Einsetzung von Thüren in die vorhandenen D-Wagen gehe nicht an, dagegen solle die Fensterbrüstungshöhe herabgesetzt und Schutzvorrichtungen an den Fenstern nur so angebracht werden, dass sie im Nothfall leicht beseitigt werden können, auch sollen Leitern beigegeben werden. Bei neu zu bauenden Wagen sollen die Gänge verbreitert, auch grössere Fenster angebracht werden. Für die Beleuchtung der Wagen sei das elektrische Licht noch nicht zu brauchen, doch sollen die Versuche damit fortgesetzt werden. Zum grösseren Schutz der Wagen gegen Feuersgefahr sollen Versuche mit Hölzern angestellt werden, die durch Tränkung unverbrennbar gemacht sind. Die Kuppelung soll verbessert und Versuche mit amerikanischen selbstthätigen Kuppelungen gemacht werden. Auch solle vermieden werden, dass Gegenstände in zu nahem Abstande von den Gleisen angebracht werden, damit sich nicht Beamte daran stossen und dabei verunglücken können. Eingehend und gründlich habe sich die Konferenz mit den Fragen der Betriebssicherheit beschäftigt. Die verschiedenen Bremsvorrichtungen wurden einer besonderen Kommission zur Prüfung überwiesen. Die Abgg. Dr. Paasche (nl.) und Speck (kons.) schliessen sich der Anregung des Abg. Eickhoff an, dass regelmässige Uebersichten über die Verhandlungen der Konferenzen an den Reichstag gelangen, betr. Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs. Die Resolution Eickhoff betr. eine Nachweisung der schienenfreien Uebergänge wird zurückgezogen, nachdem Präsident Dr. Schulz mitgetheilt, dass auf 1 000 Uebergänge etwa 2 Unglücksfälle jährlich entfallen. Ganz beseitigen lassen sich diese Uebergänge nicht, wenn auch in grossen Städten, wo die Gefahr grösser sei, deren Abschaffung nach Möglichkeit betrieben werde. — Hierauf gibt der Präsident Auskunft über die Frage der Herabsetzung des Eisenbahntarifs für Militärurlauber. Der Ausfall an Einnahmen werde etwa 2 300 000 ℳ. betragen. Der Reichskanzler habe beim Bundesrath den Antrag gestellt, den Fahrpreis für Urlauber auf 1 ₰ zu ermässigen. Der Bundesrath werde nächsten Donnerstag darüber Beschluss fassen. Er hoffe, dass die Urlauber zum Osterurlaub schon nach dem billigen Tarif fahren könnten. — Der Etat des Reichseisenbahnamts wird darauf bewilligt.

— **Ueber die Entwickelung der preussischen Eisenbahnüberschüsse** schreiben die „Berl. Pol. Nachrichten" folgendes:

„Wenn schon die günstige Entwickelung unserer Eisenbahnüberschüsse zu dem Schlusse berechtigt, dass ohne Gefährdung des Gleichgewichts im Staatshaushalt das von der Staatsregierung in Aussicht genommene wasserwirthschaftliche Programm durchgeführt werden kann, so wird man in der Ueberzeugung noch bestärkt werden müssen, wenn man sich vergegenwärtigt, in welchem Maasse der nach Abzug des Bedarfs für Tilgung und Verzinsung der Eisenbahnschuld für allgemeine Staatsausgaben verfügbare Betrag aus den Eisenbahnüberschüssen steigt. Während im Jahre 1887 von einem Gesammtüberschusse von 261 000 000 ℳ. für die Eisenbahnschuld und die im Etat des Finanzministeriums ausgebrachten Pensionen und Reliktengelder zusammen 258 000 000 ℳ. zu verwenden waren und demzufolge nur rund 3 000 000 ℳ. zur Deckung der allgemeinen Staatsausgaben übrig blieben, ist im Etat für 1901 von einem Ueberschusse von 464 000 000 ℳ. ein Abzug von 278 000 000 ℳ. für Schulden und Ruhegehälter vorgesehen, so dass ein Betrag von 185 700 000 ℳ. als Beitrag der Eisenbahnen zur Deckung des allgemeinen Staatsaufwandes verfügbar bleibt. In wie viel höherem Maasse der für allgemeine Staatszwecke verfügbare Theil des Eisenbahnüberschusses steigt, als dieser selbst, ergibt die weitere Thatsache, dass im Jahre 1887/88 von dem gesammten Eisenbahnüberschusse nur 1 190 000, nach dem Etat von 1901 aber 40 % für allgemeine Staatsausgaben verfügbar bleiben. Nicht ohne Interesse erscheint es ferner, wie stark seit dem Eintritt des jetzigen Eisenbahnministers in sein Amt der Ueberschuss der Eisenbahnen gewachsen ist. Sie lieferten in dem Rechnungsjahre 1891/92 rund 297 000 000 ℳ., in dem letzten abgeschlossenen Rechnungsjahre 1899 dagegen rund 495 000 000 ℳ. Es ist also in diesem Zeitraum von 8 Jahren der Eisenbahnüberschuss um nicht weniger als 198 000 000 ℳ. oder um zwei Drittel gestiegen. Auch diese Thatsache liefert einen neuen Beweis für die solide, eine günstige Entwickelung auch in der Zukunft gewährleistende Gestaltung der preussischen Eisenbahnverwaltung."

— **Ueber die Entwickelung und Thätigkeit des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten** und der zugehörigen Geschäftszweige in dem Jahrzehnt von 1891 bis 1900 hat der Minister der öffentlichen Arbeiten S. M. dem Kaiser und König einen ausführlichen Bericht erstattet, aus dem wir hoffen, demnächst, soweit er das Eisenbahnwesen betrifft, Mittheilungen bringen zu können.

— **Gültigkeit der Rückfahrkarten im Osterfestverkehr.** Zur Erleichterung dieses Verkehrs wird die Geltungsdauer der am 26. März und den folgenden Tagen gelösten Rückfahrkarten von tarifmässig kürzerer Dauer auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen bis einschliesslich den 19. April d. J. verlängert. Die Rückfahrt muss bis 12 Uhr Mitternacht des letzten Geltungstages angetreten und darf dann nicht mehr unterbrochen werden. Diese Verkehrserleichterung findet auch auf den direkten Verkehr mit den sächsischen und oldenburgischen Staatsbahnen, mit der Main-Neckarbahn und den preussischen Privatbahnen Anwendung. Der Antritt der Hinreise muss am Lösungstage der Rückfahrkarte, spätestens, bei bescheinigter Verspätung, am nächstfolgenden Tage stattfinden; der Reiseantritt an jedem beliebigen Tage innerhalb der verlängerten Geltungsdauer der vom 26. März ab gelösten Rückfahrkarten ist nicht gestattet. Im Verkehr mit den bayerischen, württembergischen und badischen Staatsbahnen, den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und den pfälzischen Bahnen erhalten die Rückfahrkarten eine Geltungsdauer von zehn Tagen.

— **Der Betriebsbericht der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn** über das Rechnungsjahr 1899, der zwar Ende des vorigen Jahres erschienen ist, dessen Bearbeitung uns aber erst jetzt möglich wurde, gibt in gewohnter Weise ein übersichtliches Bild über die Verkehrsverhältnisse des Reichslandes. Das von der kaiserlichen Generaldirektion der Reichseisenbahnen verwaltete Netz besass am Schlusse des Berichtsjahres einen Gesammtumfang von 1 949 km, von welchen 1 775 km auf Strecken der Reichsbahnen und 174 km auf die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn entfielen. Von den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen waren 1 618 km vollspurig, 157 km hatten Schmalspur; die Länge der vollspurigen zweigleisigen Strecken betrug 965 km, gegen 883 km im Vorjahre. Von den neuverlegten 82 km des zweiten Gleises entfallen 55 km auf die Strecke Strassburg-Lauterburg. Die Hauptgleise bestanden aus Stahlschienen, bis auf 39 km, die noch eiserne Schienen hatten. Von den Gleisen waren 1 800 km auf hölzernen und 676 km auf eisernen Querschwellen verlegt. Auf rund 104 km waren eiserne Langschwellen in Gebrauch. Auf den dem Reiche eigenthümlich gehörigen Linien waren 408 Stationen vorhanden, darunter 191 Bahnhöfe, 109 Haltestellen und 108 Haltepunkte, d. h. Stationen ohne Nebengleise. Auf der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn waren vorhanden 40 Stationen, darunter 5 Haltestellen und 5 Haltepunkte. Das gesammte bis zum Jahresschlusse aufgewendete Anlagekapital betrug rund 587 500 000 ℳ.; dasselbe erhöhte sich während des Berichtsjahres durch die dem Betriebe neu übergebenen Strecken um 7 500 000 ℳ. Der Personen- und Gepäckverkehr ergab eine Einnahme von 18 396 000 ℳ. (gegen 17 414 000 ℳ. im Vorjahre). Die Steigerung von rund 982 000 ℳ. bedeutet einen Zuwachs von 5,6 %. Dagegen hat sich die Zahl der beförderten Personen einschl. Militär von 23 670 000 auf 25 512 000 oder um 1 842 000, gleich 7,8 %, vermehrt. Von den beförderten Personen benutzten 362 857 (348 690) die I., 3 747 603 (3 575 878) die II., 20 659 094 (19 006 954) die III. Klasse und 742 284 (738 327) waren Militärs. Auf die einzelnen Klassen entfielen 1,42 (1,47), 14,69 (15,11), 80,98 (80,30) %; es war also in den höheren Klassen eine verhältnissmässige Abnahme, in der III. Klasse eine Zunahme bemerkbar, welcher Umstand die Einnahme in der Weise beeinflusst hat, dass sie sich nicht um den gleichen Prozentsatz wie die Personenzahl heben konnte. Die Ausnutzung der beförderten Sitzplätze stellte sich in der I. Klasse auf 11,86 (10,41), in der II. auf 20,85 (21,17), in der III. auf 23,29 (23,06) und im Durchschnitt aller drei Klassen auf 22,01 (21,71) %. Im Durchschnitt wurden täglich befördert 69 895 (64 849) Personen, und für jedes Personenkilometer wurden im Durchschnitt aller Klassen vereinnahmt 3 (3,05) ₰. Auf 1 km Bahnlänge wurden durchschnittlich an Personengeld 9 715 (9 236) ℳ. vereinnahmt. Die Zahl der ausgegebenen Arbeiterzeitkarten stieg auf 105 000 (93 000) Stück. Die daraus gelöste Einnahme stellte sich auf 332 000 (283 000) ℳ.; sie erfuhr also eine Zunahme von 17 %.

Im Güterverkehr stieg die Gesammtmenge der beförderten Güter auf 23 230 000 t und erhöhte sich gegen das Vorjahr um 2 600 000 t. Die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer betrug 1 838 000 000 (1 715 000 000) oder 123 000 000 mehr als im Vorjahr. Die daraus erzielte Einnahme ergab 61 352 000 (57 320 000) ℳ., also einen Mehrertrag von rund 4 000 000 ℳ. oder von 7 %. Dieses glänzende Ergebniss wurde verursacht durch den Aufschwung der Eisenindustrie in Lothringen und Luxemburg, und die Rechnung würde sich noch günstiger gestellt haben, wenn nicht durch die seit dem 1. April 1899 eingeführte frachtfreie Beförderung der Betriebsdienstgüter ein Einnahmeausfall entstanden wäre, der wohl nicht unter 950 000 ℳ. veranschlagt werden kann. Die Zahl der geleisteten Achskilometer betrug bei Güterwagen beladen 397 000 000, leer 198 000 000, im ganzen 595 000 000.

Die Zahl der vorhandenen Lokomotiven betrug 679 (645), darunter 12 für Schmalspurbahnen. Sie haben auf den elsass-lothringischen Bahnen und der Wilhelm-Luxemburgbahn zusammen 21 947 000 (20 631 000) Nutzkm zurückgelegt, also 1 316 000 oder 5 % mehr als im Vorjahre.

Die Gesammteinnahme betrug 86 894 759 (80 134 235) ℳ, die Gesammtausgabe dagegen 57 564 064 (53 183 704) ℳ; es wurde mithin ein Ueberschuss von 29 330 695 (26 950 531) ℳ erzielt. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen stellte sich daher auf 66,3 (66,4) %. Durch den Ueberschuss wurde das Gesammtanlagekapital mit 4,99 (4,70) % verzinst. Auf 1 km Betriebslänge betrugen die Einnahmen 47 813 (44 497) ℳ, die Ausgaben 31 674 (29 532) ℳ und der Ueberschuss 16 139 (14 965) ℳ.

Bei den im Betriebe vorgekommenen Unfällen wurden getödtet 51 Personen, darunter Bahnbeamte und Arbeiter 26; verletzt wurden 113 Personen, darunter Bahnbeamte und Arbeiter 85. Reisende wurden getödtet 2 und verletzt 10.

An den Eisenbahn-Krankenkassen waren 16 189 Mitglieder betheiligt, welche 235 000 ℳ laufende Beiträge zahlten. Der von der Verwaltung geleistete Zuschuss betrug 117 000 ℳ und der Vermögensstand am Ende des Berichtsjahres 606 146 (583 753) ℳ. Der Gesammteinnahme von 384 687 ℳ stand eine Ausgabe von 362 294 ℳ gegenüber. — An der Arbeiter-Pensionskasse waren am Jahresschlusse betheiligt in der Abtheilung A 13 267 (12 870) Mitglieder, in der Abtheilung B 9 149 (8 644) Mitglieder. Die Zahl der Empfänger von Renten und anderen Leistungen betrug am Schlusse des Berichtsjahres: Altersrenten 95, Invalidenrenten 195, Rentenzuschüsse und Pensionen 256, Wittwengeld 346, Waisengeld 329. In der Klasse A betrugen die Einnahmen 216 805 ℳ, die Ausgaben 148 182 ℳ, der Ueberschuss 68 623 ℳ, der Vermögensstand am Jahresschlusse 1 179 578 ℳ; in Klasse B stellten sich die Gesammteinnahmen auf 386 606 ℳ, die Ausgaben auf 71 669 ℳ, der Ueberschuss auf 314 937 ℳ und der Vermögensbestand am Jahresschlusse auf 3 039 714 ℳ. Bei der Unfallversicherung betrug die Gesammtzahl der versicherten Bediensteten und Arbeiter 13 158. Zahlungen wurden geleistet an Hinterbliebene von 129 Getödteten und an 807 Verletzte. Die gezahlten Unfallrenten betrugen 274 344 ℳ, die gesammten Ausgaben 285 610 ℳ.

— **Die Berliner Unterpflasterbahnen.** Die Verkehrsdeputation des Berliner Magistrats hat in ihrer letzten Sitzung zu den Plänen über den Bau von Unterpflasterbahnen vom Potsdamer Platz nach dem Spittelmarkt und weiter nach dem Alexanderplatz Stellung genommen. Die Gesellschaft Siemens & Halske hat sich mit den von der städtischen Verkehrsdeputation aufgestellten Plänen für den Bau von Untergrundbahnen, die in städtische Verwaltung übergehen sollen, einverstanden erklärt. Die Verkehrsdeputation beschloss, nunmehr mit dieser Gesellschaft wegen der Ausführung dieser Pläne (Bau von Bahnen zur Verbindung des Potsdamer Bahnhofs mit dem Bahnhof Alexanderplatz) zu unterhandeln und den Magistrat zu ersuchen, die Mittel für die übrigen Pläne, besonders für den einer Verbindungsbahn im Zuge der Friedrichstrasse, zu bewilligen.

Wie man erfährt, soll die am Potsdamer Platz mit einem Untergrundbahnhof endende Hochbahn dort nur eine Fortsetzung als Unterpflasterbahn erhalten, und zwar ist diese wie folgt geplant: Die Linie führt durch die Voss- und Mohrenstrasse zum Hausvogteiplatz und von dort weiter zum Spittelmarkt. Von da geht die Linie zur Wallstrasse und durch Untertunnelung der Spree am Inselspeicher hinüber zur Klosterstrasse, von da weiter zum Alexanderplatz, Kaiserstrasse und Frankfurter Allee. Unabhängig von dieser Linie beabsichtigt die Stadt Berlin selbst eine Anzahl von Unterpflasterbahnen auszuführen. Abgesehen von einer alle Bahnhöfe verbindenden Ringlinie handelt es sich dabei insbesondere um eine Nord-Südlinie; sie geht im Zuge der Reinickendorfer und Chausseestrasse zum Bahnhof Friedrichstrasse, von dort durch die Charlottenstrasse zu den Linden hinüber, weiter zur Kanonier- und Mauerstrasse und der Friedrichstrasse folgend zum Belleallianceplatz. Unter dem Kanal fortgeführt geht sie weiter die Belleallianice-, York- und Grossgörschenstrasse entlang nach Schöneberg. Die Verkehrsdeputation hat heute bereits für die Ausarbeitung der Spezialpläne 20 000 ℳ bewilligt und beschlossen, wegen der Konzessionirung dieser Nord-Südlinie Schritte zu thun.

— **Elberfelder Schwebebahn.** Wie die „Köln. Ztg." erfährt, hält der Andrang zu den Fahrten der Schwebebahn unvermindert an. An den ersten beiden Tagen nach Eröffnung des Betriebes wurden trotz der Beschränkung des Verkehrs auf nur 10 Stunden bei einer Wagenfolge von 10 Minuten Vormittags und 5 Minuten Nachmittags je 10 000 Personen befördert. Am 3. d. Mts. wurde der Andrang Nachmittags so gewaltig, dass die Direktion es für gerathen hielt, den Betrieb um 2 Uhr einzustellen. Auf der Haltestelle Döppersberg entstand wieder ein derartiges Gedränge, dass an einem Wagen abermals eine Scheibe eingedrückt wurde. Es konnten etwa 6 000 Personen die Fahrt durch die Luft unternehmen.

— **Aachener Kleinbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1900 ist die Lage des Unternehmens im allgemeinen zufriedenstellend. Die Verkehrsentwickelung, welche für 1900 auf den Linien des Kleinbahnnetzes durch die Gesammtjahreseinnahme zum Ausdruck kommt, hat sich schliesslich als ausreichend erwiesen, um die nicht zu umgehenden hohen Betriebskosten auszugleichen, ohne die bisherige Dividende schmälern zu müssen. Wie im Vorjahre, hat der Vorstand auch im letzten Berichtsjahre mit den hohen Preisen für Verbrauchsmaterialien aller Art im Betriebe rechnen müssen. Zur Vertheuerung der Betriebsausgaben hat auch der Umstand beigetragen, dass die Dienststunden des Personals durch Neueinstellungen verringert wurden, ein Vorhaben, das allerdings noch nicht zum Abschluss gekommen ist. Die Gesammtlänge des im Jahre 1900 im regelmässigen Betrieb befindlichen Bahnnetzes betrug rund 82 km wie im Vorjahre. Die Betriebsleistungen und Betriebsergebnisse in der Personen- und Güterbeförderung gestalteten sich folgendermaassen: Wagenkilometer 2 726 429 (2 592 803 i. V.), Einnahmen 1 157 977 ℳ (1 023 513 ℳ i. V.), Ausgaben 708 145 ℳ (618 654 ℳ i. V.), Ueberschuss 449 831 ℳ (404 859 ℳ i. V.). Dieser Ueberschuss, welcher die Vertheilung einer Dividende von 6 % wie im Vorjahre gestattet, wurde erzielt, obgleich auf etwa 30 km des Bahnnetzes der Verkehr noch immer ungenügend ist und nur eine geringe Steigerung aufweist. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung betrugen 1 060 431 ℳ. Die Gesammtbeförderung belief sich auf 9 629 994 Personen. Im Güterverkehr gelangten 53 555 t zur Beförderung und wurden dafür 39 847 ℳ vereinnahmt. Die Einnahmen aus der Postbeförderung betrugen 3 912 ℳ. Der Reingewinn beträgt 198 861 ℳ. Hiervon sind zu verwenden: zu Gewinnantheilen 9 891 ℳ, zur Dividende von 6 % 180 000 ℳ, zur Vergütung an den Aufsichtsrath 6 793 ℳ, Vortrag auf neue Rechnung 2 176 ℳ.

— **Kleinbahnwesen Westfalens.** In dem auf den 3. d. Mts. nach Münster i. W. einberufenen Landtage der Provinz Westfalen äusserte sich in seiner Eröffnungsrede der Landtagskommissar, Oberpräsident Freiherr von der Recke von der Horst, über das Kleinbahnwesen der Provinz nach dem „Reichs-Anz." wie folgt: „Das Kleinbahnwesen befindet sich in fortgesetzter lebhafter Entwickelung. Zu seiner weiteren Förderung wird die von dem Provinzialausschusse beantragte Gewährung erleichterter Bedingungen für die Kleinbahnanlagen öffentlicher Verbände auf den Provinzialstrassen dienlich sein. Eine besonders günstige Einwirkung ist aber von der Errichtung einer Kleinbahnabtheilung bei der Provinzialverwaltung zu erwarten, die Ihnen von dem Provinzialausschusse vorgeschlagen werden wird. Sie soll eine Centralstelle für die technische Leitung des Baues und Betriebes, zunächst der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen der Provinz, bilden."

— **Ergebniss der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 28. Februar d. J. in 11 Arbeitstagen 176 133 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 012 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden gegen 176 478 und auf den Arbeitstag 16 043 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 28. Februar d. J. auf den Arbeitstag 31 und im ganzen 345 Doppelwagen oder 0,3 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im Monat Februar d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 373 268 Doppelwagen gegen 369 736, im Saarbezirk auf 54 439 Doppelwagen gegen 55 711, in Oberschlesien auf 139 510 Doppelwagen gegen 139 965 und in den drei Bezirken zusammen auf 567 217 gegen 565 412 Doppelwagen, und beträgt demnach im Ruhrreviere 3 532 oder 1 % mehr, im Saarbezirk 1 272 Doppelwagen oder 2,3 %, in Oberschlesien 455 Doppelwagen oder 0,3 % weniger und in den drei Bezirken zusammen 1 805 Doppelwagen oder 0,3 % mehr als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

— **Elektrische Bahnen in Deutschland.** Nach einer im neuesten Hefte der „Elektrotechnischen Zeitschrift" veröffentlichten Statistik der elektrischen Bahnen in Deutschland nach dem Stande vom 1. September 1900 waren zu diesem Zeitpunkte 99 Städte bezw. Bezirke mit elektrischen Bahnen vorhanden und in 28 weiteren Städten oder Bezirken elektrische Bahnen im Bau begriffen oder endgültig beschlossen. Die Gesammtstreckenlänge betrug 2 668 km, die gesammte Gleislänge 4 255 km, das Betriebsmaterial bestand aus 5 994 Motor- und 3 962 Anhängewagen. Seit

der vorjährigen Statistik ist wiederum ein recht erheblicher Fortschritt in der Entwickelung des elektrischen Bahnwesens in Deutschland aufzuweisen; ausserdem haben einige Städte, darunter auch Hannover, ihren elektrischen Betrieb bedeutend ausgedehnt. Als besonderes Ereigniss bezeichnet die Quelle die am 1. August vorigen Jahres erfolgte Eröffnung des elektrischen Vollbahnbetriebes auf der Theilstrecke Berlin-Zehlendorf der Wannseebahn. Handele es sich hier auch nur um einen bescheidenen Versuch auf einer nur 12 km langen Strecke, so liessen doch die übereinstimmend als durchaus günstig bezeichneten Ergebnisse dieses Versuchs erwarten, dass der elektrische Betrieb kurzer Vollbahnstrecken mit starkem Personenverkehr in naher Zukunft weitere Ausdehnung erlangen werde.

— **Grosse Berliner Strassenbahn.** Die am 1. März d. J. stattgefundene Generalversammlung der Grossen Berliner Strassenbahn nahm den Abschluss für 1900 an, setzte die Dividende auf 11 % (10,5 % i. V.) für das dividendenberechtigte Aktienkapital von 45 750 000 ℳ fest und ertheilte Entlastung. Gegen den Antrag der Verwaltung, zur Deckung der Kosten für die Durchführung des elektrischen Betriebes usw. das Kapital um 17 160 000 ℳ zu erhöhen, wurde von verschiedenen Aktionären hervorgehoben, dass sie es für besser halten, die neuen Mittel durch Ausgabe von 4 prozentigen Obligationen aufzubringen und beantragt, den Antrag der Verwaltung abzulehnen. Es wurde jedoch dieser Antrag auf Kapitalerhöhung mit 62 046 gegen 2 571 Stimmen angenommen. Die neuen Aktien nehmen vom 1. Januar 1902 ab an der Dividende theil und werden den Besitzern alter Aktien in der Weise zum Bezuge angeboten, dass auf je 4 800 ℳ alte Aktien 1 200 ℳ neue Aktien entfallen. Die hiermit zusammenhängende Abänderung der Statuten wurde angenommen. Auf eine Reihe von Anfragen führte die Direktion folgendes aus: Die Entscheidung der Staatsregierung in Bezug auf die städtischerseits gegen die Einführung des Betriebes mit oberirdischer Stromzuleitung erhobenen Bedenken sei in einem für die Gesellschaft ungemein günstigen Umfange erfolgt. Hinsichtlich der von der Stadt geltend gemachten Entschädigungsansprüche schwebe noch das Ergänzungsverfahren, das erst nach Ausführung der Strecken mit Unterleitung zum Abschluss gelangen werde. In die Betriebsfähigkeit der im Bau begriffenen Unterleitungen setze die Verwaltung volles Vertrauen. Die Ausführung von weiteren Oberleitungsdrähten sei in einem Umfange von 13 bis 14 km zugelassen. Das Recht der Stadt, selbst Linien zu bauen und zu betreiben bezw. anderen Unternehmern die Benutzung der Strassen zu gestatten, werde beschränkt durch die Verpflichtungen, welche die Stadt vertragsmässig der Gesellschaft gegenüber übernommen habe. In Sachen der Kölner Strassenbahn habe das Reichsgericht entschieden, dass die Stadt Köln zu dem Bau von Konkurrenzlinien nicht berechtigt sei, und es werde sich für die Verwaltung der Grossen Berliner Strassenbahn in jedem einzelnen Falle um genaue Prüfung der Frage handeln, inwieweit solche städtische Anlagen im Sinne von Konkurrenzlinien aufzufassen seien. Die Erwerbung der elektrischen Strassenbahn Siemens & Halske hätte nicht zur wesentlichen Abrundung des Netzes der Gesellschaft beigetragen, und die Verwaltung habe nicht bedauert, von dem Ankauf der Aktien zu dem geforderten hohen Preise Abstand genommen zu haben. In Bezug auf die Versagung der Konzession für neue Linien komme für die Gesellschaft § 39 des Kleinbahngesetzes in Betracht, wonach die Anlage von Bahnen in den Strassen Berlins und seiner Umgebung der Genehmigung der Staatsregierung bedarf. Der Beschluss der Stadt selbst den Bau von Strassenbahnlinien in die Hand zu nehmen, mache von vornherein viele Anträge der Gesellschaft aussichtslos; es müsse in jedem einzelnen Falle sorgfältig erwogen werden, ob sowohl das Interesse der Gesellschaft wie das allgemeine Verkehrsinteresse derart ins Gewicht falle, dass die Einleitung eines Ergänzungsverfahrens angebracht erscheine. Die Verwaltung bedauere, dass das Verhältniss zu den städtischen Behörden sich zugespitzt habe und dass man die Unterstellung des Unternehmens unter das Kleinbahngesetz als eine Beeinträchtigung der städtischen Interessen aufgefasst habe. Mit ihrem Antrage auf Konzessionsverlängerung habe aber die Verwaltung nur ihre Pflicht gethan, da es sich um ein Lebensinteresse der Gesellschaft handelte. Ein anderes Verhalten würde überdies eine Verletzung der Rechte der Vorortgemeinden bedeutet haben, die bis zum Jahre 1937, 1950, theilweise sogar bis 1960 Konzessionen ertheilt haben.

— **Ueber die Bewegung der Kohlenpreise** wird der „Köln. Ztg." gemeldet: „Der rheinisch-westfälische Kohlenmarkt befindet sich noch in leidlicher Verfassung. Es fragt sich nur, ob bei fortschreitendem Rückgang der Beschäftigung in fast allen Erwerbszweigen, namentlich in der Eisenindustrie, es möglich ist, die Kohlenförderung in der bisherigen Höhe aufrecht zu erhalten. Das Syndikat beabsichtigt, die Ausfuhr und den Absatz nach den Kampfgebieten zu verstärken, um den Absatz zu halten und zunächst mit der beschlossenen Fördereinschränkung von 10 % auszukommen. Von der wieder eröffneten Rheinschifffahrt wird eine Steigerung des Absatzes nach dem Oberrhein und Süddeutschland erwartet. Mit oberrheinischen Abnehmern sind grössere Abschlüsse, selbst auf Jahresfrist, zu Stande gekommen, wobei allerdings seitens der Verkäufer allerhand Zugeständnisse, Preisnachlässe auf noch abzunehmende vorjährige Mengen oder Streichungen in diesen Mengen eingeräumt werden mussten. Nach Holland handelt es sich fast ausschliesslich um Tagesgeschäfte; Käufe auf längere Fristen wurden stets abgelehnt." Der Bericht schliesst: „Im allgemeinen erscheint das Zukunftsbild für den Kohlenmarkt wenig geklärt. Ein Anhalten der schlechten Abnahme des Grossverbrauches dürfte sich auch in der Kohle mehr fühlbar machen."

Aus Teplitz wird gleichzeitig berichtet, dass auf den Dux-Teplitzer Kohlenwerken am 30. d. Mts. mit Einführung der Sommerpreise Preisermässigungen in Höhe von 10 bis 12 Heller für den Doppelcentner, also von etwa 85 bis 90 Pf. auf die Tonne in Kraft treten.

— **Ein Verband christlicher Strassenbahner Deutschlands** hat sich, wie der „Berl. Lokal-Anz." mittheilt, in Düsseldorf gebildet. Derselbe erlässt jetzt an alle christlichen Strassenbahner einen Aufruf, in dem es unter anderem heisst: Mit der Gründung des christlichen Strassenbahnerverbandes in Düsseldorf ist einem dringenden Bedürfniss für die gesammten christlichen Strassenbahner Deutschlands abgeholfen worden. Der Verband will die sittliche, materielle und soziale Lage unseres Standes heben, das Interesse seiner Mitglieder bei den zuständigen Behörden, bei Regelung des Lohn- und Dienstverhältnisses und der sozialen Gesetzgebung wahren. Ferner finden die Mitglieder im Verbande Unterstützung bei Krankheits- und Sterbefällen.

— **Vom bayerischen Eisenbahnerverband.** Der „Eisenbahner" theilt mit, dass der bisherige Sekretär des Eisenbahnerverbandes, Wunderle, diese Stelle ab 1. April niederlege und dass an seiner Statt wieder der frühere Sekretär, Schriftleiter Moritz Schmid, diese Stelle übernommen habe.

Oesterreich-Ungarn.

— **Das Eisenbahn-Bauprogramm der österreichischen Regierung.** Die Aussichten für eine baldige parlamentarische Behandlung der grossen Eisenbahninvestitionsvorlage haben sich insofern wesentlich gebessert, als mit Zustimmung aller grossen Parteien des österreichischen Abgeordnetenhauses die erste Lesung dieser Vorlage auf die Tagesordnung einer der nächsten Sitzungen des Abgeordnetenhauses gesetzt werden wird.

— **Aenderung des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements.** Am 5. und 6. d. Mts. haben im österreichischen Eisenbahnministerium Berathungen mit Vertretern des ungarischen Handelsministeriums wegen Durchführung jener Aenderungen im österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Betriebsreglement stattgefunden, welche erforderlich sind, um die wünschenswerthe Uebereinstimmung dieses Reglements mit den durch das Pariser Zusatzübereinkommen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr in Kraft tretenden neuen Bestimmungen für den internationalen Verkehr sicherzustellen. In dem diesfalls ausgearbeiteten Nachtrag zum Betriebsreglement soll auch eine Anzahl von Bestimmungen, welche in der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. Januar v. J. neu aufgenommen worden sind, Berücksichtigung finden. Der neue Nachtrag zum Betriebsreglement wird gleichzeitig mit dem erwähnten Zusatzübereinkommen zum internationalen Uebereinkommen über den Frachtverkehr in Wirksamkeit treten.

— **Ein Ministerium für öffentliche Arbeiten in Oesterreich.** Im Abgeordnetenhause fand in den letzten Tagen das Gerücht Verbreitung, dass die Absicht bestehe, anlässlich der zu gewärtigenden Durchführung des grossen Eisenbahn-Investitionsprogramms sowie des Baues von Wasserstrassen ein neues Ministerium für öffentliche Arbeiten zu errichten. Glaubwürdiger wie dieses Gerücht dürfte jenes sein, nach welchem für die Durchführung des Baues der geplanten Wasserstrassen eine Kommission für Wasserstrassen gebildet werden soll. Diese Kommission würde ähnlich wie die bestehende Donau-Regulirungskommission sowie die Kommission für Wiener Verkehrsanlagen (Stadtbahn, Wienflussregulirung usw.) zusammengesetzt sein und drei Kurien umfassen (Staat, Länder und Städte).

— **Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** Vor einiger Zeit hat Ingeniör Waldvogel in einem in der „Zeitschrift

des österreichischen Ingeniör- und Architektenvereines" veröffentlichten Aufsatze die hierüber seitens der österreichischen Regierung dem Abgeordnetenhause unterbreitete Vorlage einer abfälligen Erörterung unterzogen und eine Reihe neuer Vorschläge erstattet. Der Ingeniör- und Architektenverein sah sich infolge dessen veranlasst, einen Ausschuss mit der Aufgabe zu betrauen, die Frage im Hinblicke auf die Anfechtungen des Ingeniörs Waldvogel einer Begutachtung zu unterziehen. Der Ausschuss ist zu der Ueberzeugung gelangt, dass die von der Regierung geplante Lösung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest als die richtigste und wirthschaftlichste angesehen werden müsse, bei welcher mit den möglichst geringsten Mitteln die grösstmöglichste Wirkung erzielt wird. Der Ausschuss begrüsst daher diesen Vorschlag, dessen Durchführung geeignet sei, die wirthschaftliche Entwickelung des Reiches in hervorragender Weise zu fördern, dem Handel neue Wege zu erschliessen, der österreichischen Industrie die so nothwendige Beschäftigung und der österreichischen Technikerschaft Gelegenheit zu geben, ihre bekannte Tüchtigkeit neuerlich zu bethätigen, auf das freudigste und kann nur der Hoffnung Raum geben, dass der Gesetzentwurf in Bälde Gesetzeskraft erlange. Dieser Standpunkt des Ausschusses hat auch die Zustimmung der Vollversammlung des Ingeniör- und Architektenvereins gefunden.

— **Das Fahren in Raumabständen.** Bei den österreichischen Staatsbahnen ist das Fahren in Raumabstand bekanntlich in grösserem Umfange durchgeführt, und zeigen die bisher gewonnenen Erfahrungen, wie werthvoll diese Einrichtung für die Erhöhung der Betriebssicherheit ist. Auch bei den Privatbahnen macht der Uebergang von dem Fahren in Zeit- zu jenem in Raumabstand stetige Fortschritte. Die ungarische Regierung, welche seinerzeit eingeladen wurde, das Fahren in Raumabstand auch auf den ungarischen Linien einzuführen, hat vor kurzem diese Einladung beantwortet, und zwar die Vorzüge dieses Systems anerkannt, aber darauf verwiesen, dass finanzielle Erwägungen zur Zeit die Einführung auf den ungarischen Staatsbahnen nicht gestatten. Es ist sonach vorerst eine Aenderung der gemeinsamen Betriebsordnung für die österreichischen und ungarischen Bahnen im Sinne der allgemeinen verbindlichen Einführung des Fahrens in Raumabstand nicht möglich.

— **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen im Februar d. J.** Nach den vorläufigen Ausweisen stellten sich die Einnahmen der grösseren österreichischen Privatbahnen im Februar d. J. im Vergleiche mit dem gleichen Monat des Vorjahres wie folgt:

	1901	gegen 1900
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	5 920 792	— 538 665
Südbahn	7 029 381	— 285 753
Staatseisenbahngesellschaft . .	3 811 170	— 14 427
österreichische Nordwestbahn:		
garantirte Linie	1 343 938	— 109 926
Elbethalbahn	993 912	— 179 257
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	585 939	— 47 102
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (ausschliesslich der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg)	723 734	+ 399 995
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A.	522 119	+ 196 700
„ „ „ B.	910 953	+ 485 700
böhmische Nordbahn	626 846	+ 41 866

Aus vorstehenden Ziffern ist zu entnehmen, dass die böhmischen Kohlenbahnen im Februar gleichwie im Januar d. J. im Vergleich mit dem Vorjahr ausserordentlich grosse Mehreinnahmen erzielt haben. Diese sind dadurch zu erklären, dass in den ersten Monaten des Vorjahres der Kohlenversand infolge des Ausstandes der Kohlenarbeiter ein sehr beschränkter war.

— **Die Kaufschillingsfrage der Südbahn.** Der Südbahngesellschaft ist vor kurzem ein Erlass des österreich. Finanzministeriums zugekommen, durch welchen die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Südbahn über eine Veränderung der bisherigen Form der Kaufschillingsrückzahlung — nachdem auch seitens der ungarischen Regierung hierzu die Zustimmung gegeben wurde — zum Abschluss gebracht erscheinen. Nach diesem Erlass wird der Gesellschaft gestattet, die für die fünf Betriebsjahre 1900 bis einschliesslich 1904 fälligen Rückzahlungsbeträge unter den nachfolgenden Bedingungen auf Kapitalskonto zu verrechnen: Die Bezahlung dieser fünf Raten an die Staatsverwaltung hat dreissig Tage nach der Generalversammlung des Jahres 1900 a u f e i n m a l, und zwar nach Maassgabe ihrer voraussichtlichen Höhe mit dem auf den Zahlungstag zurückgeführten Werth zu erfolgen. Bei Ermittelung dieses Werthes wird von der Abschlagszahlung für das Jahr 1899 ausgegangen und für die in das Abkommen einbezogenen fünf Betriebsjahre eine der voraussichtlichen Einnahmensteigerung entsprechende Erhöhung der Rückzahlungsraten angenommen. Die sich auf diese Weise für alle fünf Jahre ergebende Gesammtsumme von 16 500 000 Kr wird unter Zugrundelegung eines 4 prozentigen Zinsfusses auf ihren gegenwärtigen Werth umgerechnet und sohin dieser mit 15 224 000 Kr. festgesetzt. Mit Ablauf des fünften Betriebsjahres ist eine endgültige Abrechnung vorzunehmen. Ergibt sich bei derselben — unter Zugrundelegung eines 4 prozentigen Zinsfusses —, dass die Summe der einzelnen, nach den thatsächlichen Betriebsergebnissen ermittelten Abschlagsraten mehr betragen würde, als die bereits auf einmal geleistete Gesammtzahlung, so ist der Ueberschuss von der Gesellschaft als Nachtragszahlung abzustatten; im gegentheiligen Falle ist der Mehrbetrag auf Abschlag der künftigen Raten zu Gunsten der Südbahn zu verrechnen. Da infolge der besprochenen Abmachung die Betriebsrechnung der Südbahn aus dem Titel der Rückzahlung des Kaufschillings für das Jahr 1900 gar nicht, für das Jahr 1901 nur in geringerem Maasse belastet erscheint, so hat die Gesellschaft aus den Betriebsergebnissen des Jahres 1900 einen Betrag, welcher dem Jahreserforderniss für Verzinsung und Tilgung des für die gegenständliche Kaufschillingszahlung erforderlichen Anlehensbetrages entspricht, und aus jenem des Jahres 1901 die Hälfte dieses Erfordernisses auszuscheiden, und dürfen diese zurückgelegten Summen nur mit Zustimmung der Regierung verwendet werden. Zur Beschaffung des obigen Betrages von 15 224 000 Kr. sowie zur Deckung des weiteren Investitionsbedarfes gibt die Regierung zunächst den Rest von 18 500 000 Fr. der 4 prozentigen Südbahnanleihe des Jahres 1900 (im Gesammtumfang von 100 000 000 Fr.) zur Ausgabe frei. Es wird jedoch hierbei seitens der Regierung bedungen, dass durch die theilweise Heranziehung dieser Anleihe für die Begleichung der fünf Kaufschillingsbeträge eine Verkürzung der für Investitionszwecke verfügbaren Mittel in keiner Weise eintreten dürfe, und wird daher die Südbahn sofort nach Aufzehrung obiger Anleihe für die Beschaffung des zu Investitionszwecken noch erforderlichen Kapitals im Anlehenswege vorzusorgen haben. Für die Tilgung des noch verbleibenden Kaufschillingsrestes treten die bisherigen Bestimmungen wieder in Kraft, sofern nicht neue Vereinbarungen getroffen werden, denen zufolge auch die ferneren Abschlagszahlungen zu Lasten des Kapitalskontos verrechnet werden können.

— **Kolomeaer Lokalbahnen.** Die Verwaltung dieser Lokalbahnen hat mit dem Eisenbahnministerium eine Vereinbarung getroffen, nach welcher die Gesellschaft ermächtigt wird, bis zum Höchstbetrage von 400 000 Kr. eine ab 1. Januar 1901 in 37 Jahren rückzahlbare und mit 4 % verzinsliche Prioritätsanleihe aufzunehmen und zum Nennwerth bis zur Höhe des Erfordernisses zur Tilgung ihrer schwebenden Schulden und der Gebühren für die Anleihe und für den mit der Staatsbahnverwaltung neu abzuschliessenden Betriebsvertrag in Zahlung zu geben oder zu begeben. Hierbei hat die Regierung das Zugeständniss gemacht, dass für den Fall, als der Betriebsüberschuss zur Deckung des Erfordernisses für die planmässige Tilgung der Prioritätsobligationen und für die Kosten des Betriebes nicht ausreichen sollte, die Staatsverwaltung für die Dauer des Bedarfes eine Stundung der Betriebskosten und der sonstigen Auslagen gewähren werde. Die Regierung knüpft dieses Zugeständniss an die Bedingung einer entsprechenden Aenderung der Konzessionsbestimmungen dahin, dass im Falle der Einlösung der Staat das Recht haben solle, an Stelle der Gesellschaft die vorangeführte Anleihe in dem im Zeitpunkte der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Betrage zur Selbstzahlung zu übernehmen, in welchem Falle das zu bezahlende Einlösungskapital um diesen Betrag zu kürzen ist. Von dem Einlösungskapital sind weiter auch die etwa gestundeten, aber nicht rückgezahlten Betriebskosten sammt Zinsen in Abzug zu bringen. Infolge dessen verlangt die Regierung, dass mit der Staatsbahnverwaltung ein neuer Betriebsvertrag abzuschliessen sei, welcher vor der vollständigen Tilgung der Prioritätsanleihe und vor der gänzlichen Rückzahlung der etwa gestundeten Betriebskosten sammt Zinsen nicht gekündigt werden darf. In diesem Betriebsvertrage ist festzusetzen, dass bis zur vollständigen Rückzahlung der etwa gestundeten Betriebskosten sammt Zinsen eine Aenderung der Tarife seitens der Gesellschaft nur im Einvernehmen mit der Staatsbahnverwaltung zulässig ist. Die zur Berathung dieser Angelegenheit einberufene ausserordentliche Generalversammlung der Lokalbahnen hat den Abmachungen mit der Regierung vollinhaltlich zugestimmt.

— **Kaiserlicher Rath Lederer †.** Am 6. d. Mts. ist Ingeniör Lederer, Oberinspektor und Zugförderungschef der Staats-

eisenbahngesellschaft, im Alter von 67 Jahren gestorben. Der Verstorbene war ein hervorragender Fachmann, welcher sich allseits des grössten Ansehens erfreute.

Uebrige europäische Länder.

— **Kilometerfahrkarten auf den belgischen Eisenbahnen.** In Ausführung einer ministeriellen Entscheidung wird laut „Indép. belge“ auf der Station Löwen versuchsweise eine neue Art Fahrkarten verkauft, welche die Anzahl der vom Reisenden zu durchfahrenden Kilometer anzeigt. Unsere Quelle meint, diese Neuerung sei ein Schritt auf dem Wege zu den in verschiedenen Ländern eingeführten Kilometerfahrkarten.

— **Altersgrenze bei den belgischen Eisenbahnangestellten.** Ein jüngst ergangener Dienstbefehl des belgischen Eisenbahnministers bestimmt, dass die Beamten und Agenten im Laufe des Monats November des Jahres, in dem sie das Alter von 66 Jahren erreichen, amtlich ihrer Beschäftigung enthoben werden sollen, und zwar ohne vorherige Benachrichtigung oder Beurlaubung, wobei sie natürlich vorhandene Ruhegehaltsansprüche geltend machen können. Die Maassregel ist anwendbar im November 1901 für die im Jahre 1835 geborenen Angestellten, im November 1902 für die 1836 geborenen Angestellten usw., wenn sie zu dieser Frist 30 pensionsfähige Dienstjahre zählen.

— **Schweizerische Nebenbahnen.** Die Kommission des Ständeraths, die sich mit den „Rekursen“ verschiedener Kantone und Gemeinden gegen die vom Bundesrath vorgenommene Erklärung der Linien Palezieux-Lyss-Herzogenbuchsee, Zofingen-Aarau, Brugg-Hendschikon, Wettingen-Suhr, Glarus-Linthal und Cadenazzo-Locarno als Nebenbahnen zu beschäftigen hatte, beantragt deren Abweisung. Eine Herabsetzung der genannten Linien könne daraus nicht gefolgert werden, da diese zweifellos bisher ganz den Charakter von Nebenbahnen trügen und dementsprechend betrieben werden. Eine Einreihung solcher Linien unter die Hauptbahnen würde für den Anfang die Bundesbahnverwaltung zu sehr belasten. Die Befürchtungen, es könnten aus dieser Zutheilung leicht Verschlechterungen der Linien, Unsicherheit des Betriebes, Erschwerung des Verkehrs usw. für die betreffenden Landestheile erwachsen, entbehrten der Begründung; nach dieser Richtung sei schon durch die Bedingungen der Konzessionen gesorgt.

— **Schweizerische Centralbahn.** Der Verwaltungsrath dieser bekanntlich schon jetzt durch freihändiges Abkommen in den Besitz des Bundes übergegangenen Bahn hat seine voraussichtlich letzte Sitzung, die 333., abgehalten und die Liquidation einer besonderen 7 gliedrigen Kommission übertragen, welche an Stelle der bisherigen Gesellschaftsbehörden die Gesellschaft in Liquidation vertreten soll. Die Auflösung wird eine ziemlich einfache sein, da der Bund, abgesehen von den durch den Abtretungsvertrag vorbehaltenen Guthaben und von Rententiteln, alle Forderungen und Schulden übernommen hat. Die Liquidation der vom Bunde zu liefernden 100 000 Rententitel soll in der Weise geschehen, dass den Aktionären freigestellt wird, gegen jede Aktie entweder einen Rententitel von 750 Fr. Kapital mit Rentengenuss vom 1. Januar 1901 oder den aus dem Verkaufe der nicht in natura übernommenen Rententitel auf je einen derselben entfallenden Baarbetrag zu beziehen. Die Dividende für 1900 wurde auf 45 Fr. = 9 %, gegen $9^3/_5$ % im Vorjahr, festgesetzt. Es wurde ein interessanter Rückblick auf die ein halbes Jahrhundert zurückreichende Geschichte der Gesellschaft erstattet. Wie der Geschäftsbericht des eidgenössischen Eisenbahndepartements bemerkt, wurde von der Weiterverfolgung des Anerbietens einer Bundesanleihe zur Finanzirung der Verstaatlichung durch eine ausländische Finanzgruppe Abstand genommen.

— **Schweizerische Nordostbahn.** Zwischen dem Präsidenten des Verwaltungsraths Professor v. Salis und dem Bundesrath Zemp ist eine Vereinbarung getroffen, wonach die Nordostbahn ihren bei der Bundesversammlung eingereichten „Rekurs“, betreffend die Herstellung zweiter Gleise, zurückzieht und für zweite Gleise 1 000 000 Fr. ins Bundesbudget einsetzt. Dadurch soll der Frage, ob der Bund oder die Gesellschaft oder beide die Kosten für die Herstellung zweiter Gleise zu tragen haben, kein Eintrag gethan werden. Dem aus Gesundheitsrücksichten zurückgetretenen Direktor Brack wurde eine Abfindungssumme von 30 000 Fr. bewilligt. Mit Rücksicht auf den baldigen Uebergang der Nordostbahn an den Bund soll eine Neuwahl an Brack's Stelle nicht mehr vorgenommen werden. Der reine Einnahmeüberschuss für 1901 ist auf 13 985 361 Fr. veranschlagt.

— **Simplonbahn.** Die schweizerisch-italienische Konferenz zur Besprechung der grossen internationalen Simplonstation soll im Mai in Domodossola stattfinden.

— **Rigibahn.** Der Gewinnüberschuss für 1900 beträgt 144 826 Fr., gegen 144 449 im Vorjahr. Es sollen wieder 10 % Dividende vertheilt werden. Die Anzahl der beförderten Personen (128 534) war die grösste seit Bestehen der Bahn und um 8 645 höher als im Jahre 1899.

Fremde Welttheile.

— **Ostafrikanische Mittellandbahn.** Die Budgetkommission des Reichtags verhandelte am 9. d. Mts. über die Forderung von 2 000 000 ℳ, welche im Etat für das ostafrikanische Schutzgebiet als erste Rate zum Bau einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro gefordert sind. Abg. Müller-Fulda (Ctr.) beantragte die Ablehnung der Forderung und schlug folgende Resolution vor: „Den Reichskanzler zu ersuchen, behufs Erbauung einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro mit Hilfe des Privatkapitals auf annehmbarer Grundlage dem Reichstag eine Vorlage zu machen.“ Abg. v. Tiedemann erklärte: Die Bahn müsse auf alle Fälle gebaut werden, alles übrige sei Nebensache. Am liebsten sei ihm der Bau durch das Privatkapital. Abg. Richter wiederholte nochmals seine Bedenken gegen den Bahnbau durch das Privatkapital, während Abg. Arendt ihm entgegentrat und bemerkte, dass der Gedanke der Zinsgarantie schon vor 14 Jahren von ihm ausgesprochen wurde und damals den Beifall des verstorbenen Abg. Windthorst gefunden habe. Kolonialdirektor Dr. Stuebel verwies darauf, dass nach kürzlich eingegangenen Meldungen aus Dar-es-Salaam in der dortigen kaufmännischen Welt eine starke Depression herrsche, da man dort erfahren, dass die Aussichten auf den Eisenbahnbau nicht günstig seien. Schliesslich wurde der Titel mit der Forderung von 2 000 000 ℳ abgelehnt, angenommen dagegen die oben mitgetheilte Resolution Müller-Fulda mit einem Amendement Arendt in folgender Fassung: „Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, behufs Erbauung einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro entweder auf Grund eines mit einem Privatunternehmer abgeschlossenen Vertrages oder mit Hilfe des Privatkapitals auf annehmbarer Grundlage dem Reichstage eine Vorlage zu machen.“ — Zu diesem Beschluss bemerkt die „Nationallib. Korr.“ mit Recht: „Wie vorauszusehen war, lehnte die Budgetkommission des Reichstages die Forderung von 2 000 000 ℳ als erste Rate für den Bahnbau in Ostafrika für die Strecke von Dar-es-Salaam nach Mrogoro ab Das bedeutet indess keine grundsätzlich ablehnende Stellungnahme zu dem Bahnbau. Die Kommission musste zu ihrem Beschluss deshalb gelangen, weil sich inzwischen eine Vereinigung gebildet hat, welche den Bahnbau in die Hand nehmen will.“ In der Annahme der oben mitgetheilten Resolution liegt die unbedingte Anerkennung von der Nothwendigkeit des Bahnbaues ausgedrückt. Die von der Vereinigung gestellten Bedingungen sind der Kommission, wenn auch noch nicht amtlich mitgetheilt, so doch genau bekannt. An der Zinsgarantie von 3 % scheint man keinen Anstoss zu nehmen, vielleicht aber an der Gewährung von weitgehenden Landkonzessionen, über deren Tragweite man sich noch nicht klar ist.

In der Sitzung des Reichstags vom 11. d. Mts. ist der Beschluss der Kommission bestätigt, die Berathung über die Resolution aber vertagt, nachdem der Kolonialdirektor Dr. Stuebel erklärt hatte, dass dem Hause in aller Kürze ein Gesetzentwurf über den Vertrag mit Privatunternehmern behufs Uebernahme der Bahn unter Zinsgarantie des Reiches zugehen werde.

— **Von Japan nach Europa auf dem Wege über die sibirische Bahn.** Der englische Konsul in Yokohama, Bonar, der die schnellste Reise zwischen Tokio und Europa zurückgelegt hat, berichtete über seine dabei gemachten Erfahrungen in einem kürzlich in London gehaltenen Vortrage, dem wir nach der Zeitschrift „Engineering“ folgendes entnehmen: Die transsibirische Bahn ist soweit fertiggestellt, dass es möglich ist, sie mit verhältnissmässiger Behaglichkeit in ihrer ganzen Länge zu bereisen. Doch die Vorstellungen der meisten Menschen sowohl in Europa wie auch im fernen Osten über die Art und Weise einer solchen Reise sind noch sehr verschwommene, und Herr Bonar gestand selbst, dass er ohne die ihm schon vor Jahresfrist gegebene feste Zusicherung einer mit den sibirischen Verhältnissen vertrauten Persönlichkeit, dass die Reise auf dem Bahn- und Flusswege nach dem Frühling 1900 sehr wohl ausführbar sei, den Plan einer solchen Reise aus Mangel an Kenntniss und Auskunft wohl kaum ausgeführt hätte. Aus Erfahrung wisse er aber nun, dass man mit geringen Kosten und mit verhältnissmässiger Behaglichkeit in ununterbrochener Fahrt auf dem Fluss- und Landwege vom fernen Osten nach Europa und umgekehrt gelangen könne. In einiger Zeit würde die Reise in noch erheblich kürzerem Zeitraum zu machen sein, und man würde in 16—17 Tagen nach Orten gelangen können, für die man jetzt noch eine Reise von 40 Tagen benöthigt.

Für viele wird auch der Gedanke, dass sie jetzt das schöne Japan fast ganz ohne das Schreckgespenst der Seekrankheit und, nach Fertigstellung der chinesischen Ostbahn, China überhaupt ganz auf dem Landwege erreichen können, eine grosse Beruhigung sein. Letzteres wäre in kurzer Zeit möglich, wenn die Russen Port Arthur unabhängig von dem grossen Wasserwege nach dem fernen Osten erreichen könnten, und nach Herrn Bonar's Ansicht wäre es kein Schaden, zu diesem Zwecke Landstrecken zu erwerben, so lange auch andere Völker, ohne dass ihnen zu viele Beschränkungen auferlegt würden, zugelassen werden.

Die Mandschurei würde sicherlich in jeder Beziehung zugänglicher werden als unter chinesischer Herrschaft. Die Verbindung mittelst des Amurflusses wird immer ein zwar erst in zweiter Reihe stehendes, aber unschätzbares Hilfsmittel für Russland in Sibirien sein. Die Reise durch Sibirien, welche sich, auch unbekümmert um die Fertigstellung der chinesischen Ostbahn, sicherlich allmählich vervollkommnen wird, kostet jetzt viel weniger als die Fahrt über Amerika oder über Suez-Hongkong. Die Fahrpreise auf der Eisenbahn und auf dem Dampfschiff waren nach Bonar's Erfahrungen überraschend niedrige und beliefen sich bei der Entfernung von über 7 000 englische Meilen (= 11 270 km) von Tokio nach Moskau für die I. Klasse auf nur 21 £ 10 sh 6 d. Fügt man für 30 Tage die Ausgaben an Speise, Trank und Unterkunft, im Betrage von durchschnittlich 10 sh für den Tag, und ausserdem 3-4 £ für Gepäckunkosten hinzu, so übersteigen die Reisekosten nicht den Betrag von 40 £ (= 817,20 *M.*). Das ist etwa die Hälfte der Reisekosten bei der Fahrt über Canada oder Suez. Später wird man zweifellos nach Peking oder Schanghai für 32 £ 10 sh (= 664 *M.*) und nach Japan für 2—3 £ mehr reisen können. Als Thatsache erwähnte Bonar, dass ihm und seinem Reisegefährten die Reise von Tokio nach London, einschliesslich der Gasthausrechnungen an verschiedenen Orten, wo sie sich aufhielten, der Weine, geistigen Getränke, Mineralwasser, mit Einschluss auch eines Dieners für einen Theil der Reise, je 60 £ (= 1 225,80 *M.*) gekostet hat. Dampfergesellschaften wären natürlich niemals imstande, mit solchen Tarifen wetteifern zu können; auch ist kaum zu bezweifeln, dass die russischen Behörden das Reisen in Sibirien und der Mandschurei ebenso bequem und behaglich gestalten werden wie auf den europäischen Bahnen. Herr Bonar stellte fest, dass Russland in der Frage der Eisenbahntarife an der Spitze anderer Länder stände, und dass die Preise für die Benutzung der Schlafwagen in anderen Ländern ungewöhnlich hohe im Vergleich zu Russland wären. Herr Bonar, der Tokio am 1. Juni verliess und Moskau, das auf diesem Wege 7 295 englische Meilen (= 11 744,95 km) von Tokio entfernt liegt, am 14. Juli erreichte, hat viel Freude an der Reise gefunden und wäre bereit, sie noch einmal zu unternehmen.

— **Projekt einer Transbalkanbahn.** In maassgebenden Kreisen Russlands beschäftigt man sich nach dem „Handelsmuseum" gegenwärtig mit der Frage der „transbalkanischen Eisenbahn", das ist einer im Bereiche der Balkanstaaten auf dem kürzesten Wege das schwarze Meer mit dem adriatischen verbindenden Eisenbahn, deren verkehrspolitischer Zweck die Förderung der Getreideausfuhr ist, und zwar sowohl aus den Don- und Wolgagebieten, als insbesondere aus Sibirien, um das Getreide auf dem kürzesten Schienenwege den Verbrauchsgebieten des südwestlichen Europa zuzuführen. Die in Aussicht genommene Linie soll vom bulgarischen Hafen Varna als östlicher Kopfstation, mit Einbeziehung der Linie Varna-Plevna-Sofia, auf bulgarischem Gebiete bis zur bulgarisch-serbischen Grenze verlängert werden, jenseits derselben, die Südspitze Serbiens durchschneidend, in Ristovatz an die Linie Nisch-Ristovatz-Sibevce-Uesküb-Saloniki und in Verisovitz an die Linie Mitrovitza-Verisovitz-Uesküb der Orientbahngesellschaft anschliessen; von Verisovitz aus fällt die Linie mit der schon seit längerem auf türkischem Gebiete (Albanien) projektirten Eisenbahn Verisovitz-Prisren zusammen; sie soll dann weiterhin im Drinathale bis zur montenegrinischen Landesgrenze gehen und bei Scutari-d'Albania mit Berührung dieser Stadt auf montenegrinischem Gebiete über San-Giovanni-di-Medua und Dulcigno bis zum entsprechend zu erweiternden und einzurichtenden Hafen von Antivari als westlicher Kopfstation führen. Die Verwirklichung dieses von Russland geförderten Planes liegt nicht nur, wie eingangs erwähnt, in dessen eigenem wirthschaftlichen Interesse, sondern nicht minder in jenem Bulgariens, Serbiens und der Türkei, insbesondere aber in jenem Montenegros, dessen Versorgung mit Brotfrucht derzeit nur unter ungemein schwierigen Verhältnissen erfolgt.

So weit die österreichische Quelle. Uns scheint weniger das Projekt selbst, über das wir schon früher (Nr. 89 S. 1350 Jahrg. 1900 d. Ztg.) Mittheilungen gebracht haben, als seine wirthschaftliche Begründung wunderbar. Die Getreideausfuhr Russlands nach Südwesteuropa, also doch wohl Südfrankreich und die iberische Halbinsel, soll auf diesen Weg einer Balkanquerbahn von Varna nach Antivari geführt werden, also mit doppelter Umladung vom Schiff in die Bahn und umgekehrt, während der schönste Wasserweg von den Häfen des schwarzen Meeres nach Marseille und Iberien zur Verfügung steht! Ebenso steht es mit der Getreideversorgung des volksarmen Montenegros, das von dieser Bahn erst gerade an dem einzigen Punkt erreicht würde, wo es an die Küste stösst, also auf dem Wasserwege versorgt werden kann. Die Bahn quer durch Albanien von der Linie Nisch-Saloniki über Prizren und Skutari nach Antivari mag zur Hebung der durchschnittenen türkischen Provinz und des Hafens Antivari sehr nützlich sein; sie als eine russische Getreideausfuhrbahn grossen Stils hinzustellen, das ist doch beinahe kindlich!

— **Algoma Central Railway.** Unter diesem Namen ist in Canada eine Eisenbahn, welche die grossen Seen mit der Hudsonbai verbinden soll, im Bau. Einem Bericht des Konsuls der Vereinigten Staaten in „Niagara Falls" entnimmt „Engineering" hierüber folgendes: Die Bahn wird auf Hunderte von englischen Meilen durch völlig unbebautes Land, in welchem ihr weder von Städten noch Dörfern Verkehr zugeführt wird, laufen. Die Bauausführung geschieht in gediegenster Weise unter Benutzung von Stahlschienen zu je 85 Pfund Gewicht auf das laufende Meter. Die Lokomotiven, deren jede im Betriebe 135 t wiegt, sind so schwer, dass sie von Chicago mittelst Dampffähren auf dem Seenwege nach Sault St Marie in der Südostecke des Lake Superior, wo die neue Eisenbahn beginnt, geschleppt werden mussten. Am 21. November vorigen Jahres waren schon 25 engl. Meilen (= 40,25 km) fertig und im Betriebe, obwohl man kaum 3 Monate zuvor begonnen hatte, und der Bahnbau wächst täglich um durchschnittlich eine halbe Meile (= 0,855 km), so dass man hofft, die Bahn in 3 Jahren fertig zu stellen. Die zum Bahnbau nöthigen Kapitalien sind zum grössten Theil in den Vereinigten Staaten aufgebracht, und ein mit Bezug auf die Verkehrshöhe aufgestellter Voranschlag berechtigt zu der festen Zuversicht, dass die Bahn sich als eine gute Kapitalanlage erweisen wird. Die Veranlassung zum Bahnbau lag in der Nothwendigkeit, Lieferungen von Pulpwood aus dem fernen Norden nach den Mühlen von Sault zu schaffen, doch erschliesst die Bahn ausserdem Landstrecken, welche unermesslich reich an Erzen und Nutzhölzern sind. Der Reichthum an Erzen soll ganz unerschöpflich sein und aus Bergen von Eisen, Kupfer und anderen werthvollen Metallen bestehen; ausserdem ist man unter anderen Entdeckungen auch auf ein Gipslager von 8 engl. Meilen (12,88 km) Länge gestossen. Ebenso werthvoll sind die Vorräthe an Hölzern, die sich dort befinden; man behauptet, dass die Bahn auf Hunderte von englischen Meilen durch dichte Wälder von Birken, Ahornbäumen, Ulmen, amerikanischen Lärchenbäumen, Fichten, Balsambäumen, Pappeln und Kiefern gehen wird. Die Regierung von Ontario hat besonders grosses Interesse an der Erschliessung dieser Gebiete und überliess zum Bau der Bahn ein grosses Stück Land. Nach Fertigstellung der ersten 15 Meilen (= 24,15 km) beförderte die neue Bahn schon grosse Holzlieferungen, und die Betriebseröffnung schliesst sich jedesmal eng an die Fertigstellung einer Bahnstrecke an. Grosse Aufmerksamkeit soll auch dem Durchgangsverkehr geschenkt und an allen wichtigen Orten Gasthöfe ersten Ranges errichtet werden. An der Hudsonbai beabsichtigt man ein modernes Strandhotel zu bauen. Die schöne Landschaft, das kräftige Klima, die Möglichkeit, zu jagen und zu fischen, werden, so hofft man, Hunderte von Turisten herbeiziehen. Auch soll durch die neue Eisenbahn der Handel mit den Fischereierzeugnissen der Hudsonbai in lebhaften Schwung kommen. Wenn alle Pläne der Behörden zur Ausführung gelangen, so wird die neue Bahn nach dem Norden eins der kühnsten Eisenbahnunternehmungen zur Erschliessung eines vollständig unbebauten Landes sein.

— **Unfälle am fahrenden Zuge (train accidents) in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.** Die „Railr. Gaz.", über deren statistische Mittheilungen wir zuletzt in Nr. 17 S. 270 d. Ztg. berichteten, gibt neuerdings eine Zusammenstellung über die im Jahre 1899 innerhalb der Vereinigten Staaten vorgekommenen Verunglückungen bei fahrenden Zügen. Wir entnehmen aus den zur Vergleichung herangezogenen Zahlen, dass im Laufe der letzten 14 Jahre — seit 1887 — die Zahl der bei fahrenden Zügen getödteten Personen eine sehr schwankende gewesen ist. Sie betrug 1887: 656, 1890: 806, 1895: 415, 1897: 417 und stieg im Jahre 1899 wieder auf 589. — Dementsprechend war auch die Zahl der durch „train accidents" verletzten Personen in den einzelnen Jahren eine sehr verschiedene und stellte sich 1887 auf 1946, 1890 auf 2812, 1895 auf 1535, 1897 auf 1472 und 1899 auf 2061. Die für das Jahr 1899 ermittelten Zahlen sind grösser als die betreffenden irgend eines anderen Jahres seit 1893. Diese an und für sich ja höchst betrübende Thatsache erhält aber dadurch ein günstiges Gegengewicht, dass die von den Zügen zurückgelegte Meilenzahl von 644 000 000 im Jahre 1887 auf 910 000 000 im Jahre 1899, also um 266 000 000 oder um 41 %, gewachsen ist. Während also die Zahl der Getödteten im erst-

gedachten Jahre auf die Zugmeile 1,018 betrug, war sie im letzten Jahre nur noch 0,702, was doch darauf schliessen lässt, dass die von den Verwaltungen auf Erhöhung der Betriebssicherheit gerichteten Bestrebungen im Laufe der Zeit nicht ohne Erfolg gewesen sind. — Die Ursachen der einzelnen Unglücksfälle waren zurückzuführen a) auf Zusammenstösse 1893 in 996, 1895 in 602, 1897 in 731 und 1899 in 1141 Fällen, b) auf Entgleisungen 1893 in 1212, 1895 in 810, 1897 in 873 und 1899 in 1227 Fällen, c) auf andere Umstände 1893 in 99, 1895 in 75, 1897 in 54 und 1899 in 63 Fällen. — Unter den Getödteten befanden sich 1895: 38 Reisende, 302 Bahnbedienstete, 75 andere Personen, 1897: 62 Reisende, 276 Bahnbedienstete, 79 andere Personen, 1899: 113 Reisende, 402 Bahnbedienstete, 74 andere Personen. — Die Zusammenstösse, Entgleisungen usw. wurden veranlasst durch Zugzerreissung 1895 in 96, 1897 in 155 und 1899 in 151 Fällen, durch falsche Weichenstellung 1895 in 42, 1897 in 48 und 1899 in 87 Fällen, durch Fehler im Geben oder Aufnehmen von Signalen 1895 in 64, 1897 in 58 und 1899 in 98 Fällen, durch unrichtig vertheilte oder missverstandene Befehle 1895 in 35, 1897 in 33 und 1899 in 70 Fällen, durch verschiedentliche andere Missgriffe 1895 in 117, 1897 in 149 und 1899 in 240 Fällen.

Aus der Unfallstatistik der Strassenbahnen ist folgendes mitzutheilen: Die Gesammtzahl der Unfälle betrug 1895: 117, 1897: 108, 1899: 181; die Zahl der Getödteten 1895: 45, 1897: 31 und 1899: 66; die Zahl der Verletzten 1895: 298, 1897: 355, 1899: 534. Diese starke Steigerung ist theilweise schon durch die Ausdehnung bedingt, die das Strassenbahnwesen im Laufe der letzten Jahre gewonnen hat. Doch ist namentlich auch die grosse Zahl von Fällen bemerkenswerth, wo Strassenbahnwagen ihren Führern aus der Gewalt gekommen sind (runaways). So ist es wiederholt vorgekommen, dass solche Wagen in fahrende Eisenbahnzüge hineingeriethen oder in Flüsse und Kanäle hinabgestürzt sind.

Allgemeines.

— Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge und Achsendrehung der Erde. Angesichts der beträchtlichen Schnelligkeit, mit welcher heute Eisenbahnzüge fortbewegt werden, liegt die Frage nahe, ob die hierbei erzielten Geschwindigkeiten nicht dadurch, dass sie die Umdrehungsgeschwindigkeiten auf den einzelnen Breitenkreisen der Erde theilweise aufheben oder verstärken, gewisse bemerkenswerthe physikalische Erscheinungen hervorrufen, welche bisher ganz oder zum Theil unbeachtet geblieben sind.

Ein Zug, welcher sich auf einem beliebigen Breitenkreise in der Richtung von Osten nach Westen bewegt, vermindert die Geschwindigkeit der Umdrehung seiner eigenen Masse um die Erdachse um den Betrag seiner Fahrgeschwindigkeit. Damit wird gleichzeitig die durch die tägliche Achsendrehung der Erde entwickelte Centrifugalkraft, welche der Schwere des Zuges entgegenwirkt, verringert und also das Gewicht des Zuges vermehrt. Bei der Fahrtrichtung von Westen nach Osten wird dagegen die Centrifugalkraft durch die gesteigerte Umdrehungsgeschwindigkeit verstärkt und das Gewicht des Zuges vermindert.

Am Aequator verhält sich die Centrifugalkraft zur Schwere wie 1:289 bei einer Umdrehungsgeschwindigkeit von 464 m in der Sekunde; für die Breite von Berlin ist dieses Verhältniss bei einer Umdrehungsgeschwindigkeit von 284 m in der Sekunde = 1:472. Zur Zeit legen die schnellsten Züge in der Sekunde etwa 25 m zurück; dies entspricht einer Fahrgeschwindigkeit von 90 km in der Stunde. In letzter Zeit ist aber wiederholt von Schnellbahnen die Rede gewesen, auf denen Züge mit einer weit grösseren Geschwindigkeit, ungefähr 200 km in der Stunde, verkehren sollen; das würde 56 m in der Sekunde bedeuten. Ohne weiteres lassen schon diese Zahlen erkennen, dass die Veränderungen, welche das Gewicht der Züge auf einer west- oder ostwärts gerichteten Fahrt erleidet, selbst bei der grössten Fahrgeschwindigkeit nicht gerade erheblich sein werden.

Nehmen wir das Gewicht eines stillstehenden, aus Lokomotive und 6 Wagen zusammengesetzten Durchgangszuges zu 300 t an, so ergibt sich für diesen Zug bei einer nach Westen gerichteten Fahrt mit der stündlichen Geschwindigkeit von 90 km auf dem Breitenkreise von Berlin eine Gewichtszunahme von 107 kg; bei nach Osten gerichteter Fahrt wird derselbe Zug 117 kg leichter. Legte der Zug dagegen 200 km in der Stunde zurück, so würde seine Gewichtszunahme bei westwärts gerichteter Fahrt doch nur 226 kg und seine Gewichtsabnahme bei ostwärts gerichteter Fahrt nur 275 kg betragen.

Bei anderen Fahrtrichtungen als nach Osten oder Westen werden diese Unterschiede noch kleiner. Wenn sich indessen die Richtung der Fahrt der des Meridians nähert, so muss, theoretisch betrachtet, eine andere Wirkung hervortreten, nämlich ein seitlicher, nach rechts gegen die linke Kante des Schienenkopfes gerichteter Druck der Radkränze gegen die in der Fahrtrichtung rechts liegende Schiene, d. h. auf der nördlichen Halbkugel der Erde. Diese Erscheinung müsste eintreten, weil ein Eisenbahnzug, welcher mit grosser Geschwindigkeit aus einer geographischen Breite in eine andere mit grösserer Umdrehungsgeschwindigkeit gelangt, das Bestreben haben wird, bei der Umdrehung der Erde von Westen nach Osten ein wenig zurückzubleiben, oder voranzueilen, wenn die Fahrt nach dem Pol gerichtet ist. Diese Wirkung ist aber für die Praxis noch viel weniger von Belang als die vorher erwähnte, weil sie selbst bei grösster Fahrtgeschwindigkeit zu geringfügig ist und gänzlich aufgehoben wird durch die ausserordentlich viel grössere Reibung zwischen den Laufflächen der Räder und der Schienenoberfläche.

In der Gegend des 50. Breitegrades kommt nämlich erst auf eine Strecke von etwa 1,7 km in der Richtung des Meridians ein Unterschied der sekundlichen Umdrehungsgeschwindigkeiten von 10 cm; selbst in der Nähe des Poles kommt ein gleich grosser Unterschied erst auf eine Meridianstrecke von etwa 1,4 km Länge, am Aequator gar erst auf eine Strecke von 15,8 km Länge.

Mit den hier behandelten kosmischen Faktoren wird also die Menschheit wahrscheinlich selbst für alle Zukunft nicht zu rechnen haben. W. Voss.

Indem wir diese Mittheilungen der Oeffentlichkeit übergeben, weisen wir auf einen im Archiv für Eisenbahnwesen, Heft 3 von 1898 enthaltenen Aufsatz des Eisenbahnbauinspektors Leitzmann in Erfurt hin, in dem der Einfluss der Erddrehung auf den Seitendruck der Eisenbahnzüge rechnerisch untersucht ist. Der Verfasser ermittelt hier ebenfalls, dass der durch das Vorhandensein der Achsendrehung hervorgerufene seitliche Druck ohne jeden merkbaren Einfluss auf die Abnutzung ist, sondern in den zahllosen anderen Einflüssen verloren geht, die den schlingernden Gang der Fahrzeuge in den Geraden hervorbringen. Die Schriftl.

— Ueber Laufgewichtswaagen zur Ermittelung der Raddrücke von Eisenbahnfahrzeugen hielt am 26. Februar d. J. im Verein deutscher Maschineningeniöre Herr Fritz Dopp d. j., Ingeniör und Prokurist der Maschinen- und Waagenfabrik Gebr. Dopp, einen Vortrag. Der Vortragende hat auf diesem wichtigen Gebiete durch die Herstellung zweier neuer Laufgewichtswaagen höchst werthvolle Fortschritte erzielt. Die eine dieser Waagen ist eine wesentliche Verbesserung der bekannten Ehrhardt'schen Waage, bei der das eigentliche Waagehebelsystem wesentlich vervollkommnet und auch die Einstellungsvorrichtung schneller wirkend und handlicher angeordnet ist; auch ist die Lagerung der Waage eine solidere und zuverlässigere. Immerhin ist auch diese Waage, da sie ohne Belastung nicht einspielt, nicht aichfähig und kann nicht tarirt werden. Zur Beseitigung dieser Mängel hat Herr Dopp die zweite Waage hergestellt; sie wird zwar ähnlich gehandhabt wie die vorige, weicht aber in ihrer Grundanordnung von jener wesentlich ab; sie ist ausserdem aichfähig, spielt ohne Last ein, wiegt durchaus genau und ist in kürzester Zeit einzustellen. Beide Waagen erfordern kein umfangreiches, kostspieliges Fundament, liegen vielmehr frei zugänglich zu beiden Seiten des abzuwiegenden Fahrzeuges und sind für alle Spurweiten und Radstände verwendbar und zeichnen sich durch geringen Preis aus. — Zum Schlusse beschrieb der Vortragende noch eine Kuppelungsvorrichtung seiner neuen Waagen, durch welche es ermöglicht wird, die sämmtlichen Waagen unter den Rädern des Eisenbahnfahrzeuges durch einen einzigen Bedienungsmann gleichzeitig einzustellen.

— Teleskop-Winden. Die in No. 2, S. 27 Jahrg. 1900 d. Ztg. beschriebene Zwerg-Teleskopwinde für Bahnmeister, Wagenrevisoren usw. der Firma M. H. Thofehrn in Hannover, deren allgemeine Form aus der Abbildung in den Anzeigen genannter Firma auf den Umschlägen dieser Zeitung ersichtlich ist, hat sich schnell Eingang verschafft. Die Winden, die auch als Nietwinden hergestellt werden, werden in neuerer Zeit auch zum Nieten bei Brückenreparaturen benutzt an solchen Stellen, an denen es an Platz zum Vorhalten mangelt. Winden so kleiner Art fehlten bislang für diesen Zweck. Die von der oben bezeichneten Firma ferner in den Handel gebrachten grossen Teleskop-Schraubenwinden von 100 bis 600 mm Aushub und mit einer Tragfähigkeit bis zu 30000 kg finden ausser bei Lokomotivreparaturen auch bei den wiederholten Brückenuntersuchungen (Ausrichten der Brückenkörper nebst deren Auflager) bereits ausgedehnte Verwendung. Die Ausführung letztgenannter Arbeiten nahm bisher (bei Anwendung von Zahnstangenwinden) stets einen verhältnissmässig langen Zeitraum in Anspruch, auch war die Anwendung letztbezeichneter Winden auf den hochgelegenen kleinen Arbeitsplätzen nicht ungefährlich,

Mit den handlichen Teleskop-Schraubenwinden werden diese Arbeiten unter Aufsicht der Bahnmeister jetzt schnell und sicher erledigt.

— **Ventilbrunnen.** Als Druckständer, welche zur Aufstellung auf Bahnsteigen vortheilhafte Verwendung finden, empfiehlt die Firma Bopp & Reuther in Mannheim ihre Ventilbrunnen, unter Hinweis darauf, dass bei ihnen — wie die Medizinalabtheilung des königlich preussischen Kriegsministeriums lobend hervorgehoben hat — Druckständer mit Säulen und Schachtrohr aus einem Stück angefertigt werden. Durch diese dichte Umschliessung des Innern ist Verunreinigungen vorgebeugt. Die Behörde hatte aber auch noch als erwünscht bezeichnet, dass auch das aus der Steigröhre in den untern Theil des Schachtrohrs zurückfliessende Entleerungswasser bei jedesmaligem Gebrauch des Brunnens ganz aufgesaugt werde, da es andernfalls in Verderbniss übergehen könne. Auch diese Anforderung ist erfüllt, und zwar dadurch, dass die Ejektorsauglöcher unter die Sohle des im Schachtrohr stehenden Wassers verlegt sind. Die Firma weist nach, dass ihr Druckständer insbesondere auch in Kasernen und bei Wasserleitungsanlagen weite Verbreitung gefunden habe.

Bücherschau.

— **Straube's Verkehrsplan von Berlin mit nächster Umgebung.** Preis 1,50 ℳ. Verlag des geographischen Instituts und Landkartenverlag (Jul. Straube), Berlin SW. 61.

Der Plan, auf das neueste ergänzt und in Vierfarbendruck hergestellt, gewährt eine vorzügliche Uebersicht über das gewaltige Strassennetz sowohl der Stadt, als auch ihrer Vor- bezw. Nachbarorte und zeichnet sich durch seine deutliche Darstellungsart aus. Dem Plan ist ein kurzer Führer beigegeben, der neben einem genauen Verzeichniss sämmtlicher Strassen und Plätze viel wissenswerthes für die Besucher Berlins enthält.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Oktober 1900 eröffnete 5,4 km lange Strecke Salzdetfurth-Gr.-Düngen der königlichen Eisenbahndirektion Hannover ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Vereinskilometerzeiger.

Die Kilometerzeiger Nr. 5 (Breslau-Warschauer Eisenbahn), Nr. 77 (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn) und Nr. 94 (königlich rumänische Eisenbahnen) sind neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen: Nachtrag II zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (königlich ungarische Staatseisenbahnen), Nachtrag IV zu dem Kilometerzeiger Nr. 35 (königliche Eisenbahndirektionen Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.), Nachtrag VI zu dem Kilometerzeiger Nr. 45 (königlich sächsische Staatseisenbahnen) und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“ der Nachtrag III. Die Kilometerzeiger Nr. 5 (ausgegeben im Mai 1895), Nr. 77 (ausgegeben im Januar 1898), Nr. 81 (ausgegeben im April 1899) und Nr. 94 — letzterer sammt Nachträgen — (ausgegeben im September 1892) sind aufgehoben worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Zum Güterwagenparkverzeichniss Nr. 4 (königlich bayerische Staatseisenbahnen) ist der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen“ der Nachtrag VIII erschienen.

Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement.

Zum „Uebereinkommen zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ ist der Nachtrag I — gültig vom 1. April 1901 an — erschienen und zur Vertheilung gebracht worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 767 vom 2. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 7. März d. J.).

Nr. 824 vom 2. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 9. März d. J.).

Nr. 825 vom 2. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. April d. J. wird von der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Berent-Bütow die weitere Theilstrecke Lippusch-Bernsdorf mit den Haltestellen Sonnenwalde und Bernsdorf dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, und zwar dienen diese Stationen vorläufig nur dem Wagenladungs-Güter- und Viehverkehr.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen oder schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen. Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif und den Staatsbahn-Viehtarif einbezogen. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 8. März 1901. (601)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. März d. J. ist die nur dem Güterverkehr dienende zweigleisige Vollbahn „Verbindungsbahn bei Kandrzin“ dem Betriebe übergeben worden. An der neuen Strecke liegen keine Verkehrsstellen.

Unterstellt ist die Strecke der Betriebsinspektion Gleiwitz 1, Maschinen- und Verkehrsinspektion Kattowitz und der Werkstätteninspektion Gleiwitz.

Kattowitz, den 7. März 1901. (602)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Die Wasserumschlagstellen in Breslau Oderhafen, Pöpelwitz und Maltsch Oderhafen werden am 13. März eröffnet.

Breslau, im März 1901. (603)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Die Station Aachen-Cölnthor des Direktionsbezirks Cöln wird mit dem 15. März d. J. in die Klasse 12 des vorbezeichneten Ausnahmetarifs (für Palmöl, Palmkernöl und Kokosnussöl) aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 7. März 1901. (604)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 10. März d. J. kommt der Nachtrag V zum Gütertarifheft B 3 (Mainz-Baden) zur Ausgabe, der Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecke Mörlenbach-Wahlen des Direktionsbezirks Mainz enthält.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (605)

Frankfurt a/M., den 9. März 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württemb.-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

3. Heft. Pfälzisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif 14 für Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt, auf die Artikel Steinkohlen, Braunkohlen etc. ab Speyer Hafen nach sämmtlichen württemb. Stationen ausgedehnt.

Stuttgart, den 9. März 1901. (606)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1901 tritt für die Beförderung von Eisenerzen, abgeröstetem Schwefelkies usw. zum Hochofenbetriebe (Ausnahmetarif 7 a) von Zeuthen nach Vienenburg ein Ausnahmefrachtsatz von 0,53 ℳ für 100 kg in Kraft.

Magdeburg, den 9. März 1901. (607)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der Umschlagsverkehr im Coseler Hafen ist wieder eröffnet.

Kattowitz, den 11. März 1901. (608)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1891.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab werden gewisse Düngemittel im Verkehr zwischen Kehl und bayerischen Stationen nach den Sätzen des „Rohstofftarifes“ abgefertigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

München, den 8. März 1901. (609)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 24. v. Mts. in Nr. 18 d. Ztg. wird darauf aufmerksam gemacht, dass über die mit Einführung des Nachtrages VII zum badisch-württembergischen Gütertarif auf 1. April l. J. eintretenden Frachterhöhungen im Verkehr mit den württembergischen Stationen der Strecke Marbach a. Neckar-Ilsfeld sowie bei den Sandverfrachtungen ab Welschingen das diesseitige Gütertarifbüreau schon jetzt auf Anfrage Auskunft ertheilt.

Die in dem Nachtrag enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss der Vorschrift unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, den 8. März 1901. (610)
Gr. Generaldirektion.

**Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transit.
Thorner Transitverkehr (nach Polen).
Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr.
Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr.
Tarifheft 1 und 2.**

Unter Aufhebung der bisherigen Ausnahmetarife für Wolle werden mit dem 15. März 1901 in den oben genannten Tarifen anderweite Ausnahmefrachtsätze für rohe und gewaschene Wolle französischen Ursprungs ab Basel und Altmünsterol nach den deutsch-russischen Grenzstationen zur Ausfuhr nach Russland eingeführt. Soweit durch dieselben in einzelnen Fällen Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. Mai d. J.

Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Verbandstationen und bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 6. März 1901. (611)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Staatsbahn-Thiertarif.

Nachdem im Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz Einrichtungen zum Tränken der Thiere in Myslowitz (für sämmtliche Thiere) und in Schoppinitz R. O. U. E. (nur für Geflügelsendungen) getroffen, in Kattowitz diese Vorkehrungen dagegen beseitigt sind, tritt mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab eine entsprechende Aenderung der Bestimmung unter 3 b auf Seite 6 des Tarifs in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.

Erfurt, den 8. März 1901. (612)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Zum 20. März 1901 wird die Station Salzdetfurth in die vorgenannten Tarife neu aufgenommen. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Zu demselben Zeitpunkte kommt im Verkehre mit Württemberg (Heft 3 des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verbandes) der Ausnahmetarif Nr. 3 (Kalitarif), wie im Heft 1 genannt, zur Einführung.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 8. März 1901. (613)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die neu eröffnete Station „Strassburg Rheinhafen“ der Reichseisenbahnen mit den gleichen Tarifentfernungen, Frachtsätzen — einschliesslich der Ausnahmefrachtsätze — und Leitungsvorschriften wie Strassburg Centralbahnhof in den oben bezeichneten Tarif einbezogen.

Die Abfertigungsbefugniss ist bis auf weiteres auf Wagenladungen beschränkt.

München, den 7. März 1901. (614)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Alt-Körtnitz, Callies Stadt, Märk. Friedland, Virchow, Wutzig des Direktionsbezirks Bromberg, Neudorf-Platendorf und Westerhüsen des Direktionsbezirks Magdeburg, Lohne (Oldbg.) der oldenburgischen Staatseisenbahnen in den direkten Verkehr neu einbezogen.

Ferner kommen direkte Frachtsätze zwischen Stationen Hennef (Sieg) des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn sowie zwischen Station Neubeckum des Direktionsbezirks Hannover, Berge-Borbeck, Courl, Frintrop, Hörde-Hacheney, Langendreer Nord, Langendreer Süd, Lütgendortmund, Marten, Recklinghausen, Recklinghausen-Bruch, Schalke, Schalke Süd, Wattenscheid des Direktionsbezirks Essen und den Stationen der Altdamm-Kolberger Eisenbahn zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 10. März 1901. (615)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. gelangt der Nachtrag VI zur Einführung. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Mai 1901.

München, den 7. März 1901. (616)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 10. März d. J. wird ein Nachtrag I zum Tarifheft D herausgegeben. Er enthält theils neue, theils gekürzte Entfernungen für den Verkehr mit Kranichstein, Mainz, Mainz Hafen, Worms, Worms Hafen und Stationen der Strecken Osthofen - Guntersblum und Mörlenbach-Wahlen des Direktionsbezirks Mainz, sowie für die Stationen Heppenheim a. d. Wiese, Horchheim, Offstein und Westhofen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft und Aenderungen der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 5. März 1901. (617)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1900 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 15. März d. J. wird die Station Dieuze der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Versand von Eisenerzen usw. zum Hochofenbetrieb in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen (Ruhr), den 6. März 1901. (618)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 10. März d. J. wird die für den Wagenladungsverkehr eröffnete Station Strassburg Rheinhafen mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Strassburg Centralbahnhof (ausgenommen die Sätze des Ausnahmetarifs 9 für Eisen) in die Hefte 1—5 der Abtheilung B aufgenommen.

Im Ausnahmetarif 9 c für Dynamobleche

nach Basel (Ort) ist der Zusatz „Ort" zu streichen.

Cöln, den 7. März 1901. (619)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. finden die in den Transittarifen für die Beförderung von besonders benannten Gütern belgischer oder holländischer Herkunft von Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. vom 20. Mai 1890 enthaltenen Frachtsätze für rohe Baumwolle und Baumwollabfälle auch auf Sendungen von Baumwollgarnabfällen Anwendung.

Karlsruhe, den 5. März 1901. (620)
Gr. Generaldirektion.

Norddeutsch-schweizer. Eisenbahnverband.

Zu dem Tarife Theil II, Heft 2, erste Abtheilung vom 5. Juni 1897 wird mit Gültigkeit vom 15. März 1901 der 1. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält ausser der wiederholten Bekanntgabe der Aufnahme der Stationen Dahlbusch-Rotthausen und Vogelheim in den Tarif, Ergänzungen und Berichtigungen der Kilometertabellen, Aenderungen von Stationsnamen, sowie Frachtsätze für die weiter aufgenommenen Stationen Horst i. Westf., Hugo, Ueberruhr, Ruhrort Rhein des Direktionsbezirks Essen und Weissweiler des Direktionsbezirks Cöln. Geändert werden die Frachtsätze der Stationen Cannen, Unna-Königsborn und Wickede-Asseln, sowie jene einer Anzahl rheinischer Kohlenversandorte im Verkehr mit Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen und der schweizerischen Nordostbahn. Zur Aufhebung kommen die Frachtsätze der Stationen Haspe (Direktionsbezirk Elberfeld) und Piesberg (Direktionsbezirk Münster). Soweit Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehrs eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis einschl. 14. Juni l. J. in Kraft.

Abdrücke des Nachtrags können von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 15 ₰ das Stück bezogen werden.

Karlsruhe, den 5. März 1901. (621)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg usw.

Vom 15. März d. J. ab werden die im Nachtrag V zum Tarif des vorbezeichneten Verkehrs enthaltenen Frachtsätze nach den Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebeleber, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn um 0,01 ℳ für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 5. März 1901. (622)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Verbands-Gütertarif; Getreideverkehr Ungarn-Bayern.

Am 1. April 1901 kommt der Nachtrag I zum Heft 2 des Tariftheiles III zur Einführung. Derselbe enthält verschiedene Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes vom 1. August 1899.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Mai l. J.

München, den 7. März 1901. (623)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Theil V, Heft 1 vom 1. Juli 1898.

Dieses Tarifheft tritt nebst Nachtrag I am 1. Mai l. J. ausser Kraft. Als Ersatz gelangt mit Gültigkeit vom 1. Mai ein neuer Tarif zur Einführung, welcher theilweise Ermässigungen, theilweise auch Erhöhungen der z. Zt. bestehenden Frachtsätze bringt.

München, den 7. März 1901. (624)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Theil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898 (Getreideverkehr Oesterreich-Bayern).

Ab 1. April l. J. werden die Stationstarife für Kleie usw. in der Abtheilung III (Seite 24 des Nachtrags I) wie folgt ergänzt:

	für 100 kg
Graz K. K. St. B.-München Ostbhf.	1,87 ℳ
Kraiburg K. K. St. B.-München Ostbhf.	2,13 „
Graz Südbhf.-München-Ostbahnhof	1,80 „

München, den 7. März 1901. (625)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif. (Gruppe I, II/V.)

Der auf Seite 268 des Tarifs für Prostken Uebergang im Schnittpunkt 1 vorgesehene Frachtsatz wird vom 25. April d. J. ab von 1,55 auf 1,65 ℳ erhöht.

Magdeburg, den 8. März 1901. (626)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurgische Produkte nach Italien, 2. Auflage vom 1. Dezember 1898.

Auf Seite 38 des Tarifs sind folgende, ab 20. l. Mts. gültige Schnittsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 g (Roheisen und altes Eisen) nachzutragen:

		Franken für 100 kg
Oels*)	Pino	3,27
	Chiasso	3,41
	Peri I	2,88
	Peri II	2,83
	Pontebba	3,35

*) Die unter Peri II aufgeführten Schnittsätze gelten nur für Sendungen nach den italienischen Stationen der Linie Vicenca-Padua-Rovigo-Ferrara-Bologna-Pistoia-Pisa-Livorno und südlich bezw. östlich hiervon.

München, den 8. März 1901. (627)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von Frachtgütern aller Art.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1901 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von Frachtgütern aller Art nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von oder nach	nach oder von	Serie 1: 5 000	Serie 1: 10 000	Serie 2: 5 000	Serie 2: 10 000
		bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens … Kilogramm für jeden Frachtbrief und Wagen — Francs Gold für 1 000 kg			
Wien-Hauptzollamt	Paris Douane	130,50	112,75	115,75	100,45
Wien-Hauptzollamt	Paris Reuilly	130,50	112,75	115,70	100,40

Die Frachtsätze der Serie 1 gelten für die Beförderung von Mode-, Konfektions- und Tapisseriewaaren; ferner von Stoffen, Garnen, Bändern, Teppichen, Geweben, Bekleidungsstücken usw., welche Seide oder Wolle enthalten; die Frachtsätze der Serie 2 für die Beförderung von Frachtgütern aller Art mit Ausnahme der vorstehend angeführten Artikel, sowie mit Ausnahme der Artikel: frische Fische, frisches Fleisch, Gänselebern, todtes Geflügel und Wildpret, endlich mit Ausnahme aller dem raschen Verderben unterliegenden Güter.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Bei Zusammenladung verschiedener nach Serie 1 und 2 tarifirender Artikel werden die Frachtsätze der Serie 1 berechnet.

Zur Bildung von Wagenladungen dürfen in keiner Weise Güter verwendet werden, welche nach den reglementarischen Bestimmungen im obbezeichneten Tariftheile I, Abtheilung A vom Transporte gänzlich ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zum Transporte zugelassen sind.

Das Auf- und Abladen der Güter der Serie 1 und 2 auf die Eisenbahnwagen bezw. aus denselben obliegt in Wien-Hauptzollamt den Parteien.

In den französischen Stationen wird das Auf- und Abladen der nach den Frachtsätzen der Serie 1 abzufertigenden Sendungen durch Organe der Bahnverwaltung bewerkstelligt, während bei den Sendungen, für welche die Frachtberechnung nach den Frachtsätzen der Serie 2 erfolgt, diese Leistungen durch die Parteien oder auf deren Kosten und Gefahr zu bewirken sind.

Wien, am 5. März 1901. (628)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. ab werden die an den Neubaustrecken Elze- bezw. Grossdüngen-Bodenburg-Gandersheim belegenen Stationen Gronau in Hannover und Salzdetfurth in den direkten Verkehr mit den mitteldeutschen Privatbahnen einbezogen. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. März 1901. (629)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Württemberg.-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. März 1901 an ist die vorerst nur dem Wagenladungsverkehr dienende Station Strassburg Rheinhafen in den Tarif aufgenommen worden. Für diese Station gelten die gleichen Tarifentfernungen und Frachtsätze (einschliesslich der Ausnahmefrachtsätze) wie für Strassburg Centralbahnhof.

Stuttgart, den 9. März 1901. (630)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. März l. J. wird für Steine, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 genannt, im Verkehr zwischen Kandern und b. Rheinfelden ein ermässigter Frachtsatz von 0,17 ℳ für 100 kg eingeführt, auf den die Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht — Gütertarif badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb, Nachtrag II, Seite 7 — Anwendung finden.

Karlsruhe, den 8. März 1901. (631)

Grossh. Generaldirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Kohlenausnahmetarif, Theil V, Heft Nr. 3 (Verkehr Böhmen-Süddeutschland).

Am 1. Mai 1901 erscheint ein neuer Tarif mit erhöhten Frachtsätzen. Der seitherige Tarif vom 1. Februar 1898, dessen Aufhebung zum 1. April 1901 angekündigt wird, bleibt bis Ende April 1901 in Kraft. Der Preis des neuen Tarifs beträgt 40 ₰ = 50 Heller für das Stück.

München, den 8. März 1901. (632)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Infolge der Auflassung der Kartirungsstelle Rakos transit ist in den Tarifen Theil IIa, 2. Heft vom 15. November 1890 und Theil V vom 1. Februar 1890 des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes die Station der k. ungar. Staatseisenbahnen Rakos transit nebst den zugehörigen Frachtsätzen zu streichen.

Wien, am 6. März 1901. (633)

K. k. österr. Staatsbahnen namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil V vom 1. Februar 1890.

Frachtsätze für Felletransporte.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901, werden für die Beförderung von Fellen und Häuten, rohen, gesalzenen oder getrockneten, in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgenommen) an Stelle der im Tarif-Theil V, Seite 23 angeführten Frachtsätze die folgenden berechnet:

Von oder nach	nach oder von: Paris-Douane und La Villette, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 Kilogramm für jeden Frachtbrief und Wagen	Paris-Douane und La Villette, 10 000	Paris Reuilly, 5 000	Paris Reuilly, 10 000
	Francs Gold für 1000 kg			
Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen				
Budapest { Angyalföld duna-parti fõv. közr., Józsefváros, Kelenföld, Kiterö, Lipótváros nyug. p. u.	94,40	89,30	95,10	90,00
Stationen der k. k. priv. Südbahn-gesellschaft (ungar. Linien)				
Barcs	—	95,55	—	96,25
Budapest d. v.	94,40	89,30	95,10	90,00

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Theil I, Abtheilung A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Theile I, Abtheilung B, für den österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 6. März 1901. (634)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifen etc.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 treten in Kraft:

a) Ein Tarif Theil II, Heft 3 für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (exkl. der Linien Wien-Marchegg und Wien-Bruck a. d. L.-Hainburg), sowie der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien)

einerseits

und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger Bahn und der Wald-Rütibahn), der schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der schweizerischen Südostbahn, der schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der aargauischen Südbahn), der Emmenthalbahn (einschliesslich der Burgdorf-Thunbahn), der Thunerseebahn und der Jura-Simplonbahn

anderseits.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der schweizerischen Nordostbahn bezw. Bötzbergbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

b) Ein Anhang zum Tarife Theil V, 3. Heft vom 1. März 1899, enthaltend Frachtsätze für die Beförderung von Spiritus und Sprit in Fässern oder in Reservoir- resp. Cisternenwagen im Verkehre mit Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der schweizerischen Nordostbahn und der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen.

c) Ein Nachtrag II zu dem gemeinschaftlichen Heft C vom 1. Februar 1898, enthaltend Aenderung von Bestimmungen, Ergänzung und Abänderung des Kilometerzeigers und des alphabetischen Stationsverzeichnisses etc.

Hierdurch werden aufgehoben:

1. Der Tarif Theil II, Tarifheft Nr. 3 des österreichisch-ungarisch-schweizerisch-südbadischen Güterverkehres vom 1. September 1886 sammt den Nachträgen I bis V.
2. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Bier in Fässern, sowie von retourgehenden leeren Bierfässern des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 15. Juli 1890.
3. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Erde, gewöhnlicher, Steinen, gebrannten, und Chamottemörtel des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892.
4. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Kartoffeln (Erdäpfeln) des österreichisch-ungarisch-schweizeri-

schen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1893.

5. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1896.

Insoweit durch den unter a bezeichneten Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. April 1901 in Wirksamkeit.

Insoweit ferner der unter c bezeichnete Nachtrag höhere Distanzen enthält als der Haupttarif, finden dieselben erst vom 1. Juli 1901 an Anwendung.

Bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen werden (ab 15. März 1901) Exemplare des unter a bezeichneten Tarifes zum Preise von 3 Kronen = 3 Francs für das Stück, des unter c bezeichneten Nachtrages zum Preise von 20 Hellern = 20 Centimes für das Stück und des unter b bezeichneten Anhanges unentgeltlich zu beziehen sein.

Wien, am 5. März 1901. (635)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung ermässigter Frachtsätze für Maschinen-Transporte ab Baden nach Granica transit.

Mit Gültigkeit vom 13. März 1901 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1901, gelangen für zerlegte Maschinen von Baden, Station der schweizerischen Nordostbahn, nach Granica trs. bezw. Szczakowa trs., für Lodz in Russland, bei Aufgabe als Frachtgut bis Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn und ab da bis Granica trs., bezw. Szczakowa trs. für Lodz und bei Frachtzahlung für mindestens:

5000 kg pro Frachtbrief und Wagen . 427
10000 „ „ „ „ „ . 366

Centimes pro 100 kg im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die näheren Bedingnisse hinsichtlich Liquidirung des Frachtunterschiedes sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfragen.

Wien, am 7. März 1901. (636)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich. (Neuer Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II, Heft 2.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarif zur Einführung. Derselbe enthält ausser „Besonderen Bestimmungen“ und „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen“ Frachtsätze der Seehafen-Ausnahmetarife Nr. 1 bis 16 für den Verkehr zwischen den deutschen Hafenstationen Bremen, Hamburg B, Stettin usw. einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, böhm. Kommerzialbahnen, böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie), k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien), Kaiser Ferdinands-Nordbahn, österr. Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn sammt Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft andererseits.

Hierdurch wird der Tarif, Theil II, Heft 2 vom 1. August 1898 nebst den Nachträgen I—III ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes werden bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 8. März 1901. (637)

Priv. öst.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle der Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen

a) für die Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Essen a. d. Ruhr und Münster i. W. vom 1. Juni 1898,

b) für den Eisenbahndirektionsbezirk Cöln vom 1. April 1895

tritt ein gemeinsamer Tarif, Theil II, für den Verkehr von den genannten Bezirken nach den übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen am 15. April d. Js. in Kraft.

Auskunft ertheilen die Verkehrs-Büreaus in Cöln, Elberfeld, Essen und Münster.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen Bestimmungen, welche die Verkehrsordnung ergänzen, sind gemäss den Vorschriften unter I (3) a. a. O. genehmigt.

Cöln, den 9. März 1901. (638)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Auf der Nebenbahn Osnabrück-Brackwede soll der Umbau von 7 km Gleisen und das Heben, Richten und Stopfen von 12 km Gleisen an den Mindestfordernden vergeben werden. Verdingungsunterlagen sind gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (nicht Marken) von hier zu beziehen. Verdingungstermin am 21. März 1901, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Eisenbahn-Betriebsinspektion 2, Osnabrück. (639)

Verdingung von 1 100 Stück gepressten Stahlblechschaufeln und 1 800 Stück gepressten Schraubenschlüsseln aus Flusseisen in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 27. März 1901, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.** 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 18. April 1901.

Berlin, den 8. März 1901. (640)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 4 300 kg braunem und 1 000 kg schwarzem Blankleder, 1 300 kg Rindverdeckleder, 200 kg Sohlleder, 400 kg braunem Kipsblankleder, 900 kg naturfarbenem Vacheteleder, 1 400 kg fettgarem Rindleder, 4 300 kg Maschinenriemenleder, 30 Stück naturfarbenem Kalbleder und 150 Stück Schafleder in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 29. März 1901, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.** 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 23. April 1901.

Berlin, den 9. März 1901. (641)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herstellung von Weichen- und Signalsicherungsanlagen auf Bahnhof Lüben i/Schl.

Die vorgenannten Arbeiten sollen öffentlich verdungen werden. Angebote in gehörig verschlossenem und entsprechend bezeichnetem Umschlage sind postfrei bis zum 25. März d. J., Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Eisenbahn-Betriebsinspektion einzusenden. Von ebenda sind auch Bedingnisshefte einschl. Entwurfsplan gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ zu erhalten. Zu dem oben genannten Zeitpunkte findet die Eröffnung der eingegangenen Angebote im diesseitigen Amtsgebäude in Gegenwart etwa erschienener Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Liegnitz, im März 1901. (642)

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

Verdingung von 462 000 kg Holzkohlen in 7 Loosen für die königl. Eisenbahndirektion Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. März 1901, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 26. April 1901.

Berlin, den 10. März 1901. (643)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Offene Stellen.

Ein Maschineningenieur
(jüngerer Regierungsbaumeister für das Maschinenbaufach)
wird gesucht.

Derselbe muss mit dem Eisenbahnbetriebe, sowie mit der Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen vertraut sein.

Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche an das Büreau des Vereins — Berlin W., Köthenerstr. 28/29 — unter E. G. S. zu senden. (644)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. März Vorm. gemeldet.

Nr. 8. Berlin, am 13. März 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A N	576	1	Korb	fr. Fische —	72	1	Leipzig M. Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
2	A S	—	1	Sack	getr. Därme —	14	2	Leipzig M.	„	
3	B & O	2746	1	Kiste	Mühlsteinbillen —	8	3	Ludwigshafen	Pfalzbahn	
4	D	—	1	Korb	Salat —	9	4	München Centr.	Bayerische Stsb.	
5	D & C	53	1	Gestell	Maschine —	94	5	Basel	Badische Stsb.	
6	E C	569	1	Fass	Oel —	175	6	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
7	E T	5383	1	Kiste	? —	7	7	Altona	K. E.-D. Altona	alte Beschreibung: Geestbacht.
8	F F	11012	1	„	Dachpappreste u. Drahtnägel	22	8	„	„	
9	F S	1/2	2	Säcke	Erbsen u. Bohnen —	59	9	Osnabrück Hn.	K. E.-D. Münster	
10	G M	24444	1	Kiste	Pomaden u. Parfümerien	41	10	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
11	G S M	845	1	Bll.	? —	26	11	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschrieben: Hamburg.
12	H F S	6642	1	Kiste	Glasplatten —	82	12	Ludwigshafen	Pfalzbahn	
13	H W	3, 20	2	Säcke	leere Säcke (Malzfabrik Kralup)	68	13	Falkenberg O./L.	K. E.-D. Halle a/S.	
14	J A R	4	1	Kiste	Käse —	23	14	Wangen	Württemberg. Stsb.	
15	K	2010	1	„	Milchglas —	33	15	Mundenheim	Pfalzbahn	
16	L S H (Kreideschrift)	—	1	—	Pflugschaar —	2	16	Norden	K. E.-D. Münster	
17	M	—	1	—	Gewicht —	1	17	Weiden	Bayerische Stsb.	
18	M W	1	1	Koffer	Kleidung —	38	18	Güstrow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
19	N	—	1	Bund	Flanschen —	10	19	Bamberg	Bayerische Stsb.	
20	P	1 u. 2	2	Pack	Kalender —	20	20	Kempten	„	
21	P V	601	1	Ballen	Manufakturw. —	33	21	Miltenberg	„	
22	R H	570	1	Fass	Oel —	175	22	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
23	S W	118	1	Kiste	? —	52,5	23	Ludwigslust	Grhzl. Meckl. Stsb.	
24	W	381	1	Ballen	? —	65	24	Luxemburg	Wilh.-Luxemburg	
25	W W	560	1	Bierfass	leer —	19	25	Augsburg	Bayerische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
26	Bayschlag	615	1	Bierfass	leer —	13	26	Augsburg	Bayerische Stsb.	
27	C F S Königsberg	68	1	Ballen	Garn (in 15 Päckchen)	70	27	Königsberg Südbhf.	Ostpr. Südbahn	
28	A. Michel	175	1	Biertass	leer —	10	28	Augsburg	Bayerische Stsb.	
29	Messieurs Gebr. Windhausen Am. St. George	—	1	Ballen	Hanf —	—	29	Maastricht	Niederländ. Stsb.	
30	M. Sprenzel	—	1	Bierfass	leer —	18	30	Augsburg	Bayerische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
31	—	23	1	Korbfl.	? Säure —	71	31	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
32	—	93	1	Bierfass	leer —	16	32	Augsburg	Bayerische Stsb.	
33	—	9637/1	1	Ballot	Kapok —	25	33	Utrecht	Niederl. Centralb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
34	weisser Strich	—	1	Stange	Flacheisen —	40,5	34	Osterwieck	Osterwieck-Wasserlebener E.	
35	roth	//	1	—	Tafel Blech —	7,5	35	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
36	blauer Strich	—	1	—	Pumpenrohr —	16	36	Dt.-Krone Ost	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
37	—	—	1	—	Aschhalter —	—	37	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
38	—	—	1	Tafel	durchlöchertes Blech	50	38	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
39	—	—	1	Ballen	Blumenstöcke —	33	39	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	
40	—	—	1 1	Stange Bund	Eisen —	22 4	40	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
41	—	—	1	—	Eisenplatte —	20	41	Meppen	K. E.-D. Münster	93 cm lg., 33 cm brt.
42	—	—	1	—	Eisenrohr —	35	42	Mannheim	Badische Stsb.	3,80 m lang, 8,5 cm Durchm.
43	roth	—	12	Kolli	Eisentheile —	76	43	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	Nach Vorbeifahrt des Gz. 3313 am 23./2. 01 auf Strecke gefunden.
44	—	—	11	Bund	hölz. Fassreifen —	37	44	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
45	—	—	1	Kiste	ger. Fische —	4,5	45	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
46	—	—	1	—	Gasleitungsrohr —	4	46	Mannheim	Badische Stsb.	
47	—	—	1	Gebinde	leer —	31	47	Mocker W/Pr.	K. E.-D. Bromberg	
48	—	—	1	—	eiserner Geschosskasten, zum Geschütz gehörig	5,5	48	Tremessen	„	
49	—	—	1	—	Göpelstange —	42	49	Ludwigshafen	Pfalzbahn	
50	—	—	1	—	ges. Haut —	55	50	Esslingen	Württemberg. Stsb.	Beklebt: Leeuwarden Eilgut-Cleve.
51	—	—	1	—	Käse —	—	51	Emmerich	Niederl. Stsb.	
52	—	—	6	—	Käskörbe —	9	52	Metz	Reichsbahn	
53	—	—	1	Sack	Kalk —	44	53	Oettingen-Rümelingen	Wilhelm-Luxemburg	
54	—	—	1	„	Kleidungsstücke —	5,5	54	Utrecht	Niederl. Centralb.	
55	—	—	1	Bund	3 Körbe —	—	55	Mannheim	Badische Stsb.	
56	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	56	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Bg. 55979.
57	—	—	1	„	Kohlen —	—	57	„	„	Essen 47920.
58	—	—	1	„	Kohlen —	—	58	„	„	E. L. 18156.
59	—	—	1	„	Kohlen —	—	59	„	„	Kln. 41751.
60	—	—	1	„	Kohlen —	—	60	„	„	Bn. 35389.
61	—	—	1	—	Ofenrohr —	2	61	Rothenkrug	K. E.-D. Altona	
62	—	—	1	Packet	Packpapier u. alte Säcke	?	62	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	Passagiergut G., seit Dezbr. v.J. überzählig
63	—	—	1	—	Privatdecke —	45	63	Münster	K. E.-D. Münster	
64	—	—	4	—	eiserne Röhren —	111	64	Asch	Bayerische Stsb.	
65	—	—	1	Kiste	2 Schläuche —	77	65	Ludwigshafen	Pfalzbahn	
66	—	—	1	—	Schiebkarre ohne Rad	—	66	Kiel	K. E.-D. Altona	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	AB	6398	1	Ballen	Wollwaare —	67	1	Budapest nyugoti p. u.	Ungarische Stsb.	von Brüsau-Brünlitz.
2	A H	8	1	Korb	Fische —	16	2	Mürzzuschlag	K. k. priv. Südbahn	
3	B	78	1	Kiste	? —	83	3	Triest	„	
4	B A	604	1	Ballen	Kaffee —	60	4	Brielegg	„	
5	B K	105	1	Kiste	Manufaktur —	202	5	Budapest nyugoti p. u.	Ungarische Stsb.	
6	E B	14	1	„	Schutzleitenstein —	62	6	Szentes	„	von Wien Nord.
7	H E	4468	1	Verschlag	Zollgut —	140	7	Pozsony	„	für Bucarest.
8	J E	104	1	Sack	Eisenkette —	67	8	Dunaszerda hely	„	von Gr.-Neusiedl.
9	J E E	1000	1	Ballen	Garn —	43	9	Predeal	„	Bezettelung: Podgorze-Plaszov-Berlad.
10	J P	3781	1	Kiste	Manufaktur —	124	10	Budapest nyugoti p. u.	„	
11	K	4	1	Sack	Moorerde —	23	11	Dux	K. k. p. Auss.-Tepl. E.	
12	S B	292	1	Kiste	Manufaktur —	125	12	Debreczen	Ungarische Stsb.	
13	T	35/2061	1	Fass	Oel —	210	13	Turocz szt Márton	„	
14	W Assling	1065	3	Bund	Eckeisen —	33	14	Budapest dunapart	„	
15	Rudolf Bauer Wien	—	1	Stück	Plache sammt Stricke	80	15	Györ	„	von Pisek.
16	Wutsch	—	1	„	Plache sammt Stricke	87	16	Moson Szolnok	„	von Wien steg.
17	—	10	1	Ballen	Garn —	14	17	Szeged	„	von Hlinsko.
18	—	634/435	2	Stück	Eisenblech —	24	18	Rákos rendezö p. u.	„	
19	—	11948	1 2	Kiste Bund	Eisenwaare — Stahl —	25 101	19	Balassa Gyarmat	„	
20	△ I	13701	1	Kiste	10 Flaschen Sherry —	27	20	Innsbruck	K. k. priv. Südbahn	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
21	—	—	9	Bund	Eisendraht —	327	21	Budapest Józsefváros	Ungarische Stsb.	von Donawitz.
22	—	—	1	„	Eisendraht —	30	22	Budapest Józsefváros	„	von Donawitz.
23	—	—	1	Stück	Samenstreuer —	12	23	Budapest nyugoti p. u.	„	von Neutitschein.

Nachtrag.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	—	4	—	Ziegelsteine —	28	1	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
2	B	—	1	—	Eisentheil —		2			
3	B	—	1	—	Blech —		3			
4	A	1660	1	Kiste	Blechbüchsen —	83	4	Mellingen	„	
5	A	101	1	„	gebr. Werkzeuge —	57	5	Aschaffenburg	Direktion Mainz	
6	A	6	1	Pack	3 Pflugtheile —	13	6	Dt. Eylau	K. E.-D. Danzig	
7	a	—	1	–	Eisenplatte (durchlöchert)	10	7	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
8	a a weisser —	—	10	Bund	Langeisen —	420	8	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
9	A B	100	1	—	eis. Schraubstock —	37	9	Schladen	K. E.-D. Magdeburg	
10	A B	$^1/_4$	4	Pack	Kübel, leer —	98	10	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
11	A F	2768	1	„	Holzwaaren —	300	11	Aachen	K. E.-D. Cöln	
12	A F	2762/3	3	Verschläge	Holzwaaren —	300	12	„	„	
13	—	2765/7	3	Kisten			13			
14	A G	2310	1	Ballen	Tapeten —	18	14	Cöln-Ger.	„	
15	A H	573	1	Fass	leer —	27	15	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
16	A H H	7	1	—	Stechkarre —	—	16	Münster	K. E.-D. Münster	
17	A H K	476	1	Ballen	Putzwolle —	585	17	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Cöln	
18	A J	5596	1	Säckchen	Fettlaugenmehl —	13,5	18	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
19	A L	I	1	Kiste	Budenlaternen —	32	19	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
20	A O	—	1	—	gusseis. Zahnrad mit Rolle	8	20	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
21	A P	2315	1	Pack	Kübel, leer —	—	21	Elsterwerda Bdr.	K. E.-D. Halle a/S.	
22	A R	31931	1	Kiste	leer —	28	22	Leipzig Berl. Bf.	„	
23	A S	33 a, 33 b	2	Verschläge	Marmor —	150	23	Altona	K. E.-D. Altona	
24	A S	33878	1	Kiste	? —	30	24	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
25	A W	—	1	—	Waschkorb —	3	25	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a M.	
26	B	1	2	Kolli	Blech —	9	26	Essen N.	K. E.-D. Essen	
27	B.	3	1	—	Herd- bezw. Ofendeckel	?	27	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf.a./M.	
28	B G	—	1	Korb	Aepfel —	24	28	Cöln G.	K. E.-D. Cöln	
29	B & B	1596, 149	1	Sack	Grassamen —	103	29	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
30	B M	213	1	Fass	Gyps —	63	30	Hamburg	K. E.-D. Altona	
31	B N	151	1	Kiste	Apfelsinen —	36	31	Leipzig Eilb. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
32	B & S	789/90	2	Bürden	Leder —	179	32	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
33	B S & Co.	28694/6	1	Kiste	leer —	10	33	Hannover	K. E.-D. Hannover	
34	C	176	1	„	Kleider, Hausgeräth	137	34	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
35	C D	5	1	„	Weinflaschen —	16	35	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a./M.	
36	C F S	2651	1	—	Pflugschaar —	3	36	Bettenhausen	K. E.-D. Cassel	
37	C G	692	1	Fass	Leinöl —	207	37	Mülheim (Rhein)	K. E.-D. Elberfeld	
38	C H B	591/96	6	Pack	24 Tischfüsse —	48	38	Barmen-R.	„	
39	C M	5	1	—	Decke —	—	39	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
40	C S	1429	1	Ballen	Wolle —	11,5	40	Herford	K. E.-D. Hannover	
41	C S	8539	1	Fass	Wein —	94	41	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
42	C T	19	1	Pack (6 Kisten)	ger. Fische —	23	42	Guben	K. E.-D. Halle a/S.	
43	C W C	3335	1	Fass	leer —	39	43	Harburg	K. E.-D. Altona	
44	D	230	1	„	leer —	10	44	Bettenhausen	K. E.-D. Cassel	
45	D	4610	1	„	Seife —	110	45	Herne	K. E.-D. Essen	
46	D	1919	1	Blechdose	Heringe —	13	46	Michendorf	K. E.-D. Magdeburg	
47	D	—	1	Kollo	gusseis. Saugkorb —	2	47	Hamm	K. E.-D. Essen	
48	D	5	1	Kiste	Seife —	29	48	Erbenheim	K. E.-D. Frankf. a./M.	
49	D B	—	1	—	Kalbfell —	?	49	Hangelsberg	K. E.-D. Berlin	
50	D & H	10108	1	—	Schraubstock —	48	50	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
51	Dr W H L	—	1	—	Blechkanne, gefüllt —	16	51	Wirges	K. E.-D. Frankf. a./M.	
52	D W	50	1	Pack	Papier —	78	52	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	beschr. Gelsenkirchen.
53	D W	163	1	Ballen	Leder —	70	53	Essen	„	
54	E	—	9	Kolli	Gusswaare —	?	54	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
55	E	—	9	—	eis. Klosettrichter —	400	55	Eitorf	K. E.-D. Frankf. a./M.	
56	E	34	1	Koffer	? —	53	56	Geldern Km.	K. E.-D. Essen	
57	E A C	11246/60	15	Kisten	? —	375	57	Schönefeld b. Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
58	E C	—	1	Ring	Gummireifen —	10	58	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
59	E D S	12983	12, 12	Bund, Stangen	Stahl —	185	59	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
60	E G	12961	1	eisern. Fass	leer	670	60	Herford	K. E.-D. Hannover	
61	E J	290 351	2	Kisten	leer	27	61	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
62	E K	262	1	Ballen	Teppiche	8	62	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
63	E L	—	1	—	halbe abgebrochene Wagen-Kuppelung	—	63	Berlin, Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
64	E P	—	1	Bund	4 Gasrohre	16	64	Hanau West	K.E.-D. Frankf. a./M.	
65	F	5	5	Kisten	Pflaumen	140	65	Düsseldorf Hafen	K. E.-D. Elberfeld	
66	F B	923	1	Gestell	Bratheringe	17,5	66	Löcknitz	K. E.-D. Stettin	
67	F	39	1	—	eis. Achse	18	67	Frankfurt a./M. H.-G.-Bhf.	K.E.-D. Frankf. a./M.	
68	F	5	1	—	einräd. Kinderwagen	22	68	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
69	F	2174	1	Korb	?	13	69	Frankfurt a./M. H.-G.-Bhf.	K.E.-D. Frankf. a./M.	
70	F B	697	1	Kiste	kleine Messingwalzen mit Zahnrädern	54	70	Hannover	K. E.-D. Hannover	
71	F C	3989	1	„	Tabak	25	71	Leipzig, Berl. Bhf.	K. E.-D. Halle a./S.	
72	F E	1743	1	Blechkanne	gefüllt	57	72	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a./M.	
73	F H	214	5	Kisten	Bücklinge	—	73	Gera	K. E.-D. Erfurt	
74	F K	10185	1	Stange	Stahl	7	74	Cassel M.	K. E.-D. Cassel	
75	F S	—	14 2	Stück Bund	⊔-Eisen Schrauben	100	75	Dortmund	K. E.-D. Essen	
76	F S	6802	1	Kiste	Papier	56	76	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
77	F W	607	1	„	Strohpantoffeln	95	77	Hagen i./W.	K. E.-D. Elberfeld	
78	G	522	1	Fass	leer	13	78	Bullay	St.Joh.-Saarbrücken	
79	G B	1317 75	1	Petroleumholzfass	leer	30	79	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
80	G K	5757	1	Kiste	?	101	80	Cassel	K. E.-D. Cassel	
81	G R	109	1	„	leer	—	81	Schmalnau	K.E.-D. Frankf. a./M.	
82	G S	876/7	2	Kisten	—	63	82	Elsterwerda	K. E.-D. Halle a./S.	
83	G S	619 836 332 62	4	„	leer	—	83	Leipzig	„	
84	G & S	1481	1	Fass	leer	35	84	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
85	G T	5891/3	3	„	anscheinend Oel	287 299 286	85	Falkenberg	K. E.-D. Halle a. S.	
86	H	4 E	1	Kiste	Tomaten Gelsenkirchen	25	86	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
87	H	5 b	10	Töpfe	Gelee	30	87	Bochum	„	
88	H	4561	1	Kiste	Käse	5	88	Guben	K. E.-D. Berlin	
89	H	4855	1	„	Eisenwaaren	40	89	Hagen i./W.	K. E.-D. Elberfeld	
90	H	—	1	Lederkoffer	?	177	90	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
91	H	757	1	Kiste	Draht, umsponnen	32,5	91	Taucha	K. E.-D. Halle a./S.	
92	H 15 b	—	1	Topf	Gelee	10	92	Bochum	K. E.-D. Essen	
93	H B	—	1	Pack	2 Kohleneimer	—	93	Wiesbaden	K.E.-D. Frankf. a./M.	
94	H B	10736	1	Kiste	Zeugwaare	138	94	Cöln	K. E.-D. Cöln	
95	H B	322	1	Korb	leere Blechkanne	4	95	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
96	H & B	2895	1	—	Vertikow mit Nussbaum fournirt	71	96	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
97	H C	10101	1	Kiste	Soda	28	97	Essen	K. E.-D. Essen	
98	H D G	5795	1	„	Wollwaare	62	98	Gera R.	K. E.-D. Erfurt	
99	H M	12571/82 13381/89 13393	22	Kisten	leer	166	99	Hannover	K. E.-D. Hannover	
100	H P	weiss	1	—	gusseiserne Platte	85	100	Gütersloh		
101	H P	1	5	Kisten	leer	20	101	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a./S.	
102	H S	—	3	Bund	Stahl	191	102	Berlin, Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
103	H T	—	1	—	Vorsatzbrett	38	103	Speldorf	K. E.-D. Essen	
104	H W	601/3	3	Kisten	ger. Fische	45	104	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a./S.	
105	H W	42	1	Schliesskorb	leer	?	105	Fulda	K.E.-D. Frankf. a./M.	
106	J oder I	—	1	Stück	Rundeisen (1/4 Zoll stark)	26	106	Lintorf	K. E.-D. Elberfeld	
107	J A K	646	1	Korb	Blumenkohl	?	107	Berlin, Ost-Bhf.	K. E.-D. Berlin	
108	J B	35	1	Sack	Kleider	8	108	Siegburg	K.E.-D. Frankf. a./M.	
109	J C S	394	1	Pack	Thee	18	109	Saarlouis	St.Joh.-Saarbrücken	
110	J D	264	1	Ballen	Wollwaare	56	110	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a./S.	
111	J E	197/200	4	Kisten	Flaschen	—	111	Elsterwerda, B Dr.	„	
112	J F	4092	1	Kiste	Flaschen	52	112	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
113	J G	1864/5 21014	3	Kisten	leer	—	113	Frankfurt a./M.	K.E.-D. Frankf. a./M.	
114	J G	2	1	Sack	Lederwaare	20	114	Berlin, Stettbhf.	K. E.-D. Berlin	
115	J H	200	1	„	fr. Brot	26	115	Hoerde	K. E.-D. Essen	
116	J H	7059	1	Fass	leer	8	116	St. Goarshausen	K.E.-D. Frankf. a./M.	
117	J J	30/31	2	Korbflaschen	Säure	158	117	Blankenstein a./Ruhr	K. E.-D. Essen	
118	J K	I.	1	—	Waschkessel	30	118	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
119	J K S	—	1	Weinfass	leer —	10	119	Herne	K. E.-D. Essen	
120	J L	—	3	Kolli	Maschinentheile nebst Kurbeln	13	120	Spandau	K. E.-D. Berlin	
121	J P	8	1	Stück	Saugerohr (1,5 m lang)	3,5	121	Carnap	K. E.-D. Essen	
122	J P	2	1	Pack	Drogerien —	14	122	Herne	„	
123	J P	2	1	„	Dekorationsgegenstände	16	123	„	„	
124	J W	1475	1	Kiste	leer —	18	124	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
125	J W M	3	1	Rolle	Pappdeckel —	26	125	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
126	J W W	9180	2	Pack	eis. Haken —	12,5	126	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
127	J W W	9180	2	„	Haken, eis. —	12,5	127	„	„	
128	K	9004	1	Bund	Weiden —	26	128	Eisleben	„	
129	K	19/24	3	Stück	Lithogr.-Steine —	20	129	Frankfurt a. M.	K. E.-D. Frankfurt M.	
130	K	—	1	„	eis. Rohr —	10	130	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
131	K	87	1	Kiste	Röhren u. Wellen, eis.	300	131	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
132	K	1527	1	Stück	Löthzinn —	15,5	132	Harburg	K. E.-D. Altona	
133	K	4001	1	Sack	Waffen —	19,5	133	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Cöln	
134	K H	11542	1	verzinkt. Eimer	— —	12	134	Wiesbaden	K. E.-D. Frankfurt M.	
135	K	9/10	2	Kübel	leer —	—	135	Freienohl	K. E.-D. Cassel	
136	K M	412	1	Fass	leer —	10	136	Mainz	K. E.-D. Mainz	
137	K M K	77 76 76 70	4	Beutel	Hefe —	101	137	Emmerich	K. E.-D. Essen	
138	K O B	9009	1	Korb	Holztafel —	19	138	Mainz	Direktion Mainz	
139	K V C	4797	1	Bll.	? —	120	139	Spindlersfeld	K. E.-D. Berlin	
140	L	22/23	1	Stück	Eisenplatte —	22	140	Ottersberg	K. E.-D. Münster	
141	L F C D	2973	1	Fass	? —	141	141	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
142	L F S	100	1	Kollo	eis. Rolle —	19	142	Duisburg	K. E.-D. Essen	
143	L H	6495	1	Kiste	Gewebe —	58	143	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
144	L H	1013	1	„	Körbe —	16	144	Hörde	K. E.-D. Essen	
145	L L	—	1	Kollo	2 Ofenrohre —	6	145	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
146	L L	551	1	Fass	Wein —	73	146	Saarbrücken	St. Joh.-Saarbrücken	
147	L R & Co.	6501/2	2	Bll.	? —	52	147	Altona	K. E.-D. Altona	
148	L S	100	1	Sack	Sand —	85	148	Haiger	K. E.-D. Frankfurt M.	
149	~~L S C~~ durch	~~4248~~ strichen	1	Kiste	gefüllt —	32	149	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
150	L W	—	1	Korb	Kohl —	14,5	150	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
151	L W	2914	1	Kiste	Zuckerwaare —	10	151	Herne	K. E.-D. Essen	
152	M	—	1	Rolle	10 Tafeln Zinkblech	20	152	Frintrop	„	
153	M	66	1	eis. Fass	leer —	97	153	Wiesbaden	K. E.-D. Frankfurt M	
154	M	7565	1	Kiste	Kleider, Wäsche, getr.	81	154	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
155	M B	1181	1	„	Zuckerwaare —	74,5	155	Birnbaum	K. E.-D. Posen	
156	M B	2488	1	„	Bonbons —	81	156	Posen	„	
157	M B	1018	1	„	Konfekt —	106	157	Glückstadt	K. E.-D. Altona	
158	M B	50/1	2	Kisten	— —	175	158	Berlin Stettb.	K. E.-D. Berlin	
159	M B	100	1	Bll.	Papierwaare —	10	159	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
160	M B N	152 33 22	1	„	Packleinewand —	28,5	160	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	
161	M C	61531	1	„	bwl. Waare —	—	161	Rothe Erde	K. E.-D. Cöln	
162	M C	1494	1	Verschl.	Blech, gelöthet —	15	162	Dortmund	K. E.-D. Essen	
163	M & Co.	5952	1	—	neuer Pflugvordertheil mit Rädern	?	163	Bischofswerder	K. E.-D. Danzig	
164	M K	4025	1	Korb	Weinflaschen —	33	164	Olsberg	K. E.-D. Cassel	
165	M N	93882	1	Kiste	? —	63	165	Dresden Altst.	Sächsische Stsb.	
166	M O B	2193	1	Bll.	Papier —	45	166	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
167	M P N	669	1	Kiste	? —	68	167	Oderberg	K. E.-D. Breslau	
168	M S	3762	1	Rolle	Leder —	10	168	Loehnberg	K. E.-D Frankfurt M.	
169	M W	1262/64	3	Kisten	leer —	107	169	Hamburg	K. E.-D. Altona	Hamburg beschr.
170	N H	6165	1	Bll.	Gewebe —	16	170	Stettin	K. E.-D. Stettin	
171	O B	6689	1	Pack	Papier —	17	171	Alzey	Direktion Mainz	
172	O D J	224	1	Kiste	? —	23	172	Bebra	K. E.-D. Frankfurt M.	
173	O M M	1	1	„	Reklameschilder —	30	173	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
174	O & R	303	1	„	? —	16,5	174	Breslau	K. E.-D. Breslau	
175	P	—	1	„	Hufstollen —	38	175	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
176	P	8749 53	5	Kisten	? —	370	176	Hamburg	K. E.-D. Altona	
177	P	—	2	Stück	Eisenblech —	3	177	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
178	P	1685	1	Ballen	Tabak —	98,5	178	Minden i/W.	„	
179	P H	1	1	Kiste	Holzkasten —	19	179	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
180	P L	100	1	Pack	5 leere Körbe —	12	180	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Cassel	
181	P R	5466	1	Bll.	Tabak —	85	181	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	auch: C. P. C. u. R. L. 3
182	P S	63	1	Korb	Blechballon —	9	182	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
183	P S	926	1	Ring	Eisenwaaren —	?	183	Wiesbaden	K. E.-D. Frankfurt M.	
184	P V	1000	1	Stange	Winkeleisen —	47	184	Emden	K. E.-D. Münster	
185	P W	11	1	Pack	Bettstellen —	—	185	Beuthen i/O.	K. E.-D. Kattowitz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
186	R	1063	1	Korb	Ballon, leer	—	8	186	Berlin, P. G. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
187	R	849	1	Pack	Cigarren	—	8	187	Flörsheim	K.E.-D.Frankfurta.M.	
188	R J	—	1	Koffer	?	—	16	188	Hamburg	K. E.-D. Altona	
189	R K	10	1	Sack	Säcke, leer	—	13	189	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
190	R M	—	1	Schliesskorb	?	—	51	190	Herleshausen	K. E.-D. Erfurt	
191	R S	47412	1	Pack	Glaspapier	—	—	191	Wiesbaden	K.E.-D.Frankfurta.M.	
192	R S	12975/6	2	Lattengestelle	Schmirgelleinen	—	77	192	Wesel	K. E.-D. Essen	
193	S	1601	1	Packet	Schiefertafeln	—	44	193	Bernburg	K. E-D. Magdeburg	
194	S	1603	1	Pack	Schiefertafeln	—	55	194	Bernburg	"	
195	S	3	1	Koffer	leer	—	24	195	Leipzig Berl. Bf.	K. E.-D. Halle a. S.	
196	S	220	8	—	eiserne Röhren	—	240	196	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
197	S B	—	1	Kiste	Konserven	—	22	197	Detmold	K. E.-D. Hannover	
198	S C	13	1	"	leer	—	24	198	Worms	K. E.-D. Mainz	
199	S J	38	1	"	gebr. Werkzeug	—	—	199	Aschaffenburg	K.E.-D.Frankfurta.M.	
200	S & K	4610	1	Fass	Seife	—	110	200	Herne	K. E.-D. Essen	
201	S L	10	1	Ballon	leer	—	11	201	Trier	St. Johann-Saarbr.	
202	S & L	71	1	Ballen	Papiertapeten	—	19	202	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
203	S O & Co	3961	1	"	Packleinewand	—	18	203	Görlitz	K. E.-D. Halle a. S.	
204	Sp. & D	1/3	3	Sack	Säcke, leer	—	69	204	Wiesbaden	K.E.-D.Frankfurta.M.	
205	S Q	140	1	Kiste	Druckpumpe	—	22	205	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
206	S S / P P	4 / 3	2	Block	Zinn	—	72,5	206	Halle a./S.	K. E.-D. Halle a. S.	
207	St S	—	1	Tonne	leer	—	—	207	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
208	S S	8875	1	Ballen	Juteleinen	—	59	208	Aschaffenburg	K.E.-D.Frankfurta.M.	
209	S S	101	1	Kiste	leer	—	32	209	Leipzig, Berl. Bf.	K. E.-D. Halle a. S.	
210	S T	8930	1	Ballen	Fussmatten	—	68	210	Hamburg	K. E.-D. Altona	
211	St S	3414	1	Fass	Wagenschmiere	—	51	211	Frankfurt a./M.	K.E.-D Frankfurta.M.	
212	T +|+	2551	1	Ballen	Säcke, leere	—	71	212	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
213	T E K	—	1	Kiste	?	—	62	213	Gernrode	K. E.-D. Magdeburg	
214	T M	1	1	Pack	Sack, leer	—	20	214	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
215	V G T	187	1	—	Plan	—	—	215	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
216	W	1781	1	Sack	Kleesaat	—	126	216	Kellerberg	K. E.-D. Münster	
217	W	12	1	Bund	2 gusseiserne Töpfe	—	11	217	Usingen	K.E.-D.Frankfurta.M.	
218	W B	2261	1	Kübel	Talg	—	30	218	Frankfurt a./M.	"	
219	W E	100	1	Korb	—	—	29	219	Bochum	K. E.-D. Essen	
220	W L	7446	1	Ballen	Schmierleinen	—	43	220	"	"	
221	W N	1/2	2	Körbe	Weinflaschen	—	54	221	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
222	W R	—	2	—	Ofenuntersätze	—	50	222	Wetzlar	K.E.-D.Frankfurta.M.	
223	W R	15424	1	Ballen	gefüllt	—	50	223	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
224	W S	195	1	Kiste	Kleiderstoffe	—	50	224	Breslau M. T.	K. E.-D. Breslau	
225	W S	24 / 33 / 36	3	Ballen	Putzwolle	—	487	225	Gera R.	K. E.-D. Erfurt	
226	W S	380	1	Kiste	Bandwaare	—	140	226	Bremen	K. E.-D. Hannover	
227	W St	—	1	Kollo	5 Kist. Bücklinge	—	17	227	Torgau	K. E.-D. Halle a. S.	
228	W W	16	1	—	Gallerie	—	16	228	Wiesbaden	K.E.-D.Frankfurta.M.	
229	Z	131	2	—	Gasrohre	—	66	229	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
230	Z	3351 / 621	1	Fass	anscheinend Maschinenöl		35	230	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a. S.	
231	Z & H	1873/5	3	Säcke	—	—	130	231	Elsterwerda	"	
232	Z H	4220	1	Fass	?	—	470	232	"	"	
233	Z & R	2919	1	Beutel	Schmirgelleinewand	—	12,5	233	Mahlwinkel	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:						
234	Augustiner-Bräu München	51154	1	Fass	leer	—	32	234	Hannover	K. E.-D. Hannover	
235	Bach & Co.	—	1	Kiste	Marinade	—	—	235	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
236	Dörnke	24	1	"	?	—	35	236	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
237	M.-Feder	35919	1	"	—	—	—	237	Oderberg	K. E.-D. Breslau	
238	Carl Hennig	—	1	—	Privatdecke	—	—	238	Duerscheven	K. E.-D. Cöln	
239	Herdorf	—	60	—	Kanthölzer	—	?	239	Herdorf	K.E.-D.Erankfurta.M.	
240	Käsefabrik Hildesheim	—	10	Kisten	Käse	—	52	240	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
241	Otto Keiser, Wien Grossexport	—	1	Pack	leere Säcke	—	22	241	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
242	Kunheim	44518 / 85784 / 28943 / 48667 / 81442	5	—	eiserne Cylinder, leer		—	242	Berl. Anhalter Bhf.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
243	A. Kunzler	205	1	Fass	Wein	30	243	Giessen	K. E.-D. Cassel	
244	Münchener Bürgerbräu	62885 63584 45002	3	Fässer	leer	152	244	Hannover	K. E.-D. Hannover	
245	Reimann Mgd.	—	1	—	Decke	—	245	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
246	„Ründeroth"	—	1	Bund	2 Stangen Rundeisen (3,5 m lang)	50	246	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
247	Wilhelm Scheibert	1/4	4	Korbflaschen	leer	24	247	Stettin Centr.-Güt.-Bhf.	K. E.-D. Stettin	
248	Schmidt & Clemens	—	2	Stäbe	Stahl	4	248	Ems	K. E.-D. Frankf. a/M.	
249	Hul Sprudel	6819 6089	2	—	leere Kohlensäurecylinder	?	249	Hönningen	K. E.-D. Cöln	
250	Thonet	—	1	Bund	8 Stricke	4	250	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
251	Johann Ungeheuer	—	1	Fass	Wein	45	251	Niederolm	Direktion Mainz	
252	Union	59861	1	Kiste	Streichhölzer	73	252	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
253	weiss	I	2	Stangen	Flacheisen	12	253	Dommitzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
254	—	2	1	—	Privatdecke	—	254	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
255	—	3	1	—	Wagendecke	42	255	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
256	—	III	1	Sack	Kleider	20	256	Heiligenstadt	K. E.-D. Cassel	
257	—	V	14	Stück	Herdsteine	36	257	Lauterbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
258	(alte Bezettelung) Posen-Altdamm	18	1	Kinderwagen	Betten u. Geschirr	33	258	Berlin Stett. B.	K. E.-D. Berlin	
259	—	93 543	2	Ballen	Ruhfelle, roh	124	259	Magdeburg West	K. E.-D. Magdeburg	
260	—	122	1	—	Drucksachentasche	—	260	Frankfurt a/M. Eilg.	„	
261	—	150	1	Kiste	gefüllt	50	261	Mainz	Direktion Mainz	
262	—	367	1	„	eis. Schrauben	6	262	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
263	—	2495	1	—	Fahrrad	20	263	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
264	—	8, 950, 50	1	—	Wagendecke	—	264	Bonn	K. E.-D. Cöln	
265	—	17682	1	Pack	Cigarren	—	265	Treysa	K. E.-D. Cassel	
266	—	3552	1	„	Haut	43	266	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
267	—	40641 15871	2	—	leere Kohlensäureflaschen	—	267	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
268	▭	—	1	Stange	Eisen	13,5	268	Stargard i. Meckl.	K. E.-D. Stettin	
269	roth	1	1		Flacheisen	8	269	Neugarten	K. E.-D. Hannover	
270	roth	1	1	Kollo	eis. Maschinentheil	104	270	Soest	K. E.-D. Cassel	
271	rother Strich	—	1	—	⊔-Eisen	18,5	271	Garding	K. E.-D. Altona	
272	rother Strich	—	2	—	eis. Rohre	16	272	Gostyn	K. E.-D. Posen	
273	roth ////	—	2	Stück	gusseis. Räder	60	273	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
274	× blau	2	2	Stangen	Flacheisen	22	274	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
275	blauer Strich	—	1	Stück	Pumpenrohr	16	275	Dt.-Krone	K. E.-D. Bromberg	
276	rother Strich	—	1	Kollo	6 Gasrohrmuffen	0,5	276	Pleschen	K. E.-D. Posen	
277	rother Strich	—	1	Bund	Bandeisen	35	277	Triptis	K. E.-D. Erfurt	
278	roth //	—	1	„	Bandeisen	54	278	Saalfeld	„	
279	weiss ///	—	1	Stück	Flacheisen	7	279	Posen	K. E.-D. Posen	
280	▽ N	2825	1	Beutel	Samen	10	280	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
281	GRG 1900	—	1	Sack	Säcke, leer	7	281	Braunschweig	„	
282	▽ N	2825	1	Ballen	Gewebe	16	282	Burg	„	
283	△	127	1	Säckchen	Reis	13	283	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
284	◇ N	95	1	Fass	leer	36,5	284	Gensungen	K. E.-D. Cassel	
285	W	60	1	„	?	60	285	Hamburg	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
286	△ + MK	745	1	Kiste	? —	39	286	Nordhausen	K. E-D. Magdeburg	
287	△ H O	12618	1	„	grüne Farbe —	28	287	Burg b. Magdebg.	„	
288	W ◇ B C L	26590	1	„	gefüllt —	—	288	Stettin	K. E.-D. Stettin	Zollplombe.
289	△ O	1262	1	„	Knöpfe u. Litzen —	—	289	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
290	AFG	4512	1	Bll.	Teppiche, 6 Stück —	11	290	Cöln-Ger.	„	
291	◇	830	1	Kiste	Käse —	23	291	Horneburg	K. E.-D. Altona	
292	△ O	13701	1	Bll.	? —	27	292	Kufstein	Bayerische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
293	—	—	3	Ballen	bwl. Abfall u. Lumpen	48, 35, 23	293	München-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
294	—	—	1	—	Achsbuchs-Untertheil bezettelt (Siegen-Magdeburg)	13	294	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
295	—	—	1	—	eis. Achse —	3	295	Zeitz Pr. Stb.	K. E.-D. Erfurt	
296	—	—	1	Fass	Aluminiumchlorid —	253	296	Frankfurt/Oder	K. E.-D. Berlin	
297	—	—	2	—	schmiedeeis. Anker —	3	297	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
298	—	—	1	Kiste	Antimon, Bleistangen, Eisenwaare	25	298	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
299	—	—	1	Ballen	Asbestschnur —	25	299	Liegnitz	K. E.-D. Berlin	
300	—	—	1	Bd.	Bandeisen —	10	300	Schleusingen	K. E.-D. Erfurt	
301	—	—	1	„	Bandeisen —	34	301	Ludwigsglück	K. E.-D. Kattowitz	
302	—	—	1	„	Bandeisen —	12	302	Mückenberg	K. E.-D. Halle a S.	
303	—	—	1	Sack	Betten —	34	303	Weissensee	K. E.-D. Berlin	
304	—	—	1	Bund	6 Bettgardinenstangen	7	304	Bonn	K. E.-D. Cöln	
305	—	—	2	Stck.	Bettseitentheile —	5	305	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
306	—	—	1	—	Bettstellseitentheil —	1,5	306	Magdeburg-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
307	—	—	2	Stck.	Bettseitentheile —	14	307	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
308	—	—	5	—	Bickel —	15	308	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
309	—	—	1	Sack	Biertreber —	50	309	Hattingen	K. E.-D. Essen	
310	—	—	1	Ballen	Bindfaden —	36	310	Tangerhütte	K. E.-D. Magdeburg	
311	—	—	1	Bll.	Bindfaden —	59,5	311	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
312	—	—	1	Tafel	Blech —	8	312	Alt-Neudöbern	K. E.-D. Halle a S.	
313	—	—	1	„	Blech, durchlöchert —	50	313	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
314	—	—	1	Kollo	3 Bleche —	33	314	Spandau	K. E.-D. Berlin	
315	—	—	2	Blechflaschen	leer —	—	315	Giessen	K. E.-D. Cassel	
316	—	—	1	Blechkanne	gefüllt —	7,5	316	Bippen	K. E.-D. Münster	
317	—	—	1	—	Bodenkarre —	—	317	Dt. Eylau	K. E.-D. Danzig	
318	—	—	1	Sack	Borte —	5	318	Dortmund	K. E.-D. Essen	
319	—	—	13	—	gefalzte Bretter, 5,1 m lang, 15 cm breit	143	319	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
320	—	—	1	Pack	eis. Bratpfannen —	26	320	Mainz	Direktion Mainz	
321	—	—	2	Stück	Cementrohre —	?	321	St. Goarshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
322	—	—	1	Blechflasche	Chemikalien —	26	322	Frankfurt a/M.	„	
323	—	—	1	Korb	Chemikalien —	26	323	„	„	
324	—	—	1	Korbflasche	Chemikalien —	75	324	Essen Hpt.-Bhf.	K. E.-D. Essen	
325	—	—	2	Kisten	Christbaumschmuck	6	325	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
326	—	—	1	—	Deckel mit Lederbezug vom Kutschkasten	?	326	Oeventrop	K. E.-D. Cassel	
327	—	—	1	—	Dezimalwaage —	—	327	Duisburg	K. E.-D. Essen	
328	—	—	1	—	Diele, 3,40 m lang, 0,30 m breit	—	328	Gustavsburg	Direktion Mainz	
329	—	—	1	Kollo	Drahtgeflecht —	2	329	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
330	—	—	1	—	Drahtgitter —	63	330	Cottbus	K. E-D Halle a/S.	
331	—	—	1	Pack	verzinkte Eimer —	18	331	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
332	—	—	6	—	eis. Eimer (schwarz)	?	332	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
333	—	—	1	Sack	2 Eimer, 2 Säcke, leer	6	333	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
334	—	—	2	Stück	Eisen —	115	334	Olsberg	K. E.-D. Cassel	
335	—	—	1	„	Eisen —	9	335	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
36	—	—	1	—	◻-Eisen —	50	336	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
37	—	—	1	Sack	6 Eisengussrohre —	38	337	Bonn	K. E.-D. Cöln	
38	—	—	1	—	Eisenkrahn —	17	338	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
39	—	—	3	—	kleine Eisenplatten —	7	339	„	„	
40	—	—	1	—	durchlöch. Eisenplatte	10	340	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
41	—	—	3	—	Eisenplatten —	7	341	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
42	—	—	1	Wagen	Eisenrohre —	—	342	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	Kl. 49627.
43	—	—	1	—	Eisenrolle —	3	343	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
44	—	—	1	Bund	7 Eisenstäbe —	21,5	344	Krähwinkelbrücke	K. E.-D. Elberfeld	
45	—	—	2	Stück	Eisenstäbe —	50	345	Gr. Königsdorf	K. E.-D. Cöln	
46	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	47	346	Ludwigshütte	K. E.-D. Cassel	
47	—	—	1	„	3 Eisenstangen —	25	347	Wetter a/Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
48	—	—	1	„	Eisenstangen —	24	348	Duisburg	K. E.-D. Cöln	
49	—	—	1	Pack	6 Paar Eisentheile —	0,7	349	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
50	—	—	1	Korb	Eisenw. —	58	350	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
51	—	—	1	Fass	leer —	13	351	St. Goarshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
52	—	—	8	Fässer	leer —	160	352	Niederlahnstein	K. E.-D. Cöln	
53	—	—	1	—	Feldbahnrahmen (5 m lang)	48	353	Schlebusch-Morsbroich	K. E.-D. Elberfeld	
54	—	—	1	Pack	Fensterstangen —	16	354	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
55	—	—	15	—	Fichtenbretter —	—	355	Laband	K. E.-D. Kattowitz	
56	—	—	1	Kiste	ger. Fische —	4,5	356	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
57	—	—	1	„	ger. Fische —	8	357	Hattingen R.	K. E.-D. Essen	
58	—	—	1	Bund	Flacheisen —	35	358	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
59	—	—	1	Stück	Flacheisen —	15	359	Hösel	K. E.-D. Essen	
60	—	—	1	Bund	6 Stück Flacheisen —	45	360	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
61	—	—	4	—	Gardinenstangen —	2	361	Dillenburg		
62	—	—	1	—	Gasrohr (1 m lang) —	30	362	Frankfurt a/M. H.	„	
63	—	—	8	—	Gasröhren —	144	363	Engers	K. E.-D. Cöln	
64	—	—	1	—	eis. Gestell mit Griffen auf Rollen	24	364	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
65	—	—	1	Glasballon	leer —	8	365	Wiesbaden	„	
66	—	—	1	—	Granitstufe (1,60 m lang, 0,25 m stark)	—	366	Wellmitz	K. E.-D. Berlin	
67	—	—	1	—	Gussfuss (bronzirt) —	1	367	Remscheid-Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
368	—	—	1	Stück	Gussstahl —	8	368	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
369	—	—	2	—	Hammerstiele —	—	369	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
370	—	—	1	—	Heizschlauch —	—	370	Wickede	K. E.-D. Cassel	
371	—	—	1 1	Pack „	Holzbrettchen —	52	371	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
372	—	—	1	Kiste	leere Holzkisten —	12	372	Mainz	Direktion Mainz	
373	—	—	1	Sack	Holzkohle —	25	373	Trotha	K. E.-D. Magdeburg	
374	—	—	1	„	Holzkohlen —	13	374	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
375	—	—	1	Rolle	Holzwollseide —	12,5	375	Oberlahnstein	„	
376	—	—	1	Sack	Hundekuchen —	50	376	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
377	—	—	1	„	Kaffee —	30	377	Essen	K. E.-D. Essen	
378	—	—	2	—	gusseis. Kammräder —	4	378	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
379	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	94	379	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
380	—	—	1	Kiste	? —	29	380	Petersdorf b/Breslau	K. E.-D. Breslau	
381	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Betten, Stiefel	60	381	Schildberg	K. E.-D. Posen	
382	—	—	1	Sack	Kleidung —	21	382	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
383	—	—	1	—	eis. Kluppe (Maschinentheil)	6	383	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
384	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	384	Stettin	K. E.-D. Stettin	Ess. 46492.
385	—	—	1	„	Kohlen —	—	385	Potsdam	K. E.-D. Berlin	Bsl. 40384.
386	—	—	1	Korb	anscheinend Kleider —	15	386	Tauer	K. E.-D. Bromberg	
387	—	—	1	Korbflasche	gefüllt? —	26	387	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
388	—	—	1	Korbkanne	leer —	3	388	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
389	—	—	1	Bund	Korbweiden —	12	389	Dürrenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
390	—	—	6	Säcke	Kraftfutter —	343	390	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
391	—	—	1	Kiste	Kronleuchter aus Messing	55,5	391	Hamburg	K. E.-D. Altona	
392	—	—	1	Bll.	Läuferstoff —	63,5	392	Niederlahnstein	K. E.-D. Cöln	
393	—	—	1	Ring	Lampenputzer, Blechwaaren, Korkenzieher	2	393	Bremerhaven Zollinland	K. E.-D. Hannover	
394	—	—	1	—	Leine —	1	394	Freiburg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
395	—	—	1	Bll.	weisse Lumpen —	75	395	D.-Lissa	„	
396	—	—	1	—	eis. Matratze —	33	396	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
397	—	—	1	Sack	Malzkeime —	—	397	Wiesbaden	„	
398	—	—	1	Pack	Messingrohre —	3	398	Duisburg	K. E.-D. Essen	
399	—	—	1	—	Muschelaufsatz —	1	399	Querfurt	K. E.-D. Halle a/S.	
400	—	—	1	Korb	eis. Muttern —	71	400	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
401	—	—	1	—	Nähmaschine —	38	401	Wanne	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
402	—	—	1	Blechkanne	Oel	6	402	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
403	—	—	1	Korb	Oelkanne	17	403	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
404	—	—	2	—	Ofenrohrtheile	6	404	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
405	—	—	2	Kolli	Ofentheile	10	405	Düsseldorf-Der.	„	
406	—	—	8	asphalt.	Ofentheile	?	406	Bonn	K. E.-D. Cöln	
407	—	—	1	Pack	2 Ortscheide	1,5	407	Frankfurt a/M. O.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
408	—	—	1	Ballen	Papierhülsen	23	408	München-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
409	—	—	1	Kiste	Petroleum-Heizofen	42	409	Coblenz	„	
410	—	—	1	—	gusseis. Pfannendeckel	?	410	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
411	—	—	1	Pack	12 Piassavabesen	7	411	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
412	—	—	1	Stück	eiserne Platte	—	412	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
413	—	—	1	—	Polstersessel	9	413	Wiesbaden	„	
414	—	—	1	—	Puppenwagen	4	414	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
415	—	—	1	Sack	Putzpomade	2	415	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
416	—	—	1	Kiste	Quäker Oats	30	416	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
417	—	—	1	—	Radehacke	5	417	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
418	—	—	1	Reisekorb	1 Plaidriemen, 1 Handtasche, 1 Scheere etc.	8,5	418	Moabit	K. E.-D. Berlin	
419	—	—	1	„	?	33	419	Zoppot	K. E.-D. Danzig	
420	—	—	1	„	?	47	420	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
421	—	—	2	Kolli	eis. Riemen	146	421	Gernrode a/H.	K. E-D. Magdeburg	
422	—	—	1	—	eis. Riemscheibe	20	422	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
423	—	—	1	—	Riemscheibe	13	423	Bonn	K. E.-D. Cöln	
424	—	—	1	Wagen	Roheisen		424	Sorau	K. E.-D. Breslau	Bsl. 25192.
425	—	—	3	Stück	Roheisen	100	425	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
426	—	—	1	—	eis. Rohr	14	426	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
427	—	—	3	—	eis. Rohre	64	427	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
428	—	—	1	Bund	eis. Röhren	30	428	Dortmund	K. E.-D. Essen	
429	—	—	2 8	— —	Rosten gusseis. Füsse	12	429	Duisburg	„	
430	—	—	1	Stange	Rundstahl (3,5 m lang)	7,5	430	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
431	—	—	1	Sack	leere Säcke	14	431	Barmen-Rittershausen	„	
432	—	—	1	„	leere Säcke	20	432	Saarn	K. E.-D. Essen	
433	—	—	1	Pack	Säcke	14	433	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
434	—	—	1	Sack	Säcke	—	434	Herford	K. E.-D. Hannover	
435	—	—	1	„	12 leere Säcke	10	435	Hannover	„	
436	—	—	3	Säcke	Salz	190	436	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
437	—	—	1	—	Schaukelpferd	1,5	437	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
438	—	—	1	—	eis. Schieber	6	438	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
439	—	—	1	—	eis. Schiebekarre	?	439	Langelsheim	K. E.-D. Magdeburg	
440	—	—	1	—	Schiebekarre ohne Rad	—	440	Kiel	K. E.-D. Altona	
441	—	—	1	Wagen	Schienen	—	441	Lehrte	K. E.-D. Hannover	Ess. 34668.
442	—	—	1	Bund	Schippenstiele	?	442	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
443	—	—	1	Büchse	Schmiere	5,5	443	Steinbach-Hallbg.	K. E.-D. Erfurt	
444	—	—	1	Stück	Schrankaufsatz	?	444	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
445	—	—	1	—	Schraubenkuppel mit Bügel	—	445	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
446	—	—	1	Sack	Schrot	80	446	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
447	—	—	1	Bll.	Schuhsohl-Rohleder	10	447	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
448	—	—	1	Packet	Schultaschen aus Läuferstoff	—	448	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
449	—	—	1	Wagen	kief. Schwellen	—	449	Maltsch	K. E.-D. Breslau	Ess. 80633.
450	—	—	1	—	Spitzenhacke ohne Stiel	4	450	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
451	—	—	1	Korb	Spirituosen (Wein)	49	451	Neumünster	K. E.-D. Altona	
452	—	—	6	Stangen	Stahl, 2,8 m lang, 3 m breit	65	452	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
453	—	—	1	Pack	Stahl oder Eisen	4	453	Neustadt O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
454	—	—	1	Bund	3 Stangen Stahl	21	454	Mansfeld	K. E.-D. Magdeburg	
455	—	—	1	„	Stahl	9	455	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	rother Anstrich, 1 Leiste fehlt.
456	—	—	1	—	Viehgitter	—	456	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
457	—	—	1	—	Viehmaulkorb aus verzinktem Eisendraht	0,5	457	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
458	—	2	1	—	eis. Vorlegebaum mit Ketten	—	458	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
459	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum	9	459	Freiburg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
460	— —	— —	2 3	— —	eis. / hölzerne Vorlegebäume	—	460	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
461	—	—	1	Wagen	—	—	461	Stettin	K. E.-D. Stettin	Kln. 13930.
462	—	—	1	„	—	—	462	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	Old. 993.
463	—	—	1	„	—		463	Stettin	K. E.-D. Stettin	Erf. 20409.
464	—	—	1	„	—	—	464	„	„	Mg. 22290.
465	—	—	1	„	—	—	465	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	Hn. 36143.
466	—	—	1	„	—	—	466	Stettin	K. E.-D. Stettin	Kln. 27425.
467	—	—	2	—	hölzerne Walzen mit eis. Zapfen	11,5	467	Niederorschel	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
468	—	—	1	Weinfass	leer —	10	468	Herne	K. E.-D. Essen	
469	—	—	1	Kiste	Weinflaschen, leer —	32	469	"	"	
470	—	—	1	Stück	Winkeleisen —	12	470	Halle i/W.	K. E.-D. Münster	
471	—	—	1	—	Wiegeschaale von einer Dezimalwaage	?	471	Rosenberg	K. E.-D. Kattowitz	
472	—	—	1	Sack	Wolle —	7	472	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
473	—	—	1	Kiste	Wurst —	20,5	473	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
474	—	—	1 1	— —	eis. Zahnrad — Stufenscheibe —	8	474	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
475	—	—	1	Kollo	Zinkblechbehälter —	29	475	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
476	—	—	1	Sack	Zucker —	100	476	Bochum	K. E.-D. Essen	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 22. | 16. März 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Höchstgeschwindigkeit, Zuggeschwindigkeit und Reisegeschwindigkeit.

Betrachtungen über die Beschleunigung des Personenverkehres von **W. Berdrow.**

Die Frage der „schnellsten Züge der Welt“ kann ebenso wie diejenige der möglichen Geschwindigkeit der Schnellzüge nicht zur Ruhe kommen. Sie gehört zu denjenigen, die auch nach ihrer Beantwortung nicht verstummen, weil ein Fortschritt (oft allerdings nur ein scheinbarer) den anderen jagt, und auch deshalb, weil in die Besprechung dieses Gegenstandes sich eine zu grosse Menge von Unklarheiten, verschiedenen Auffassungen, zuweilen auch von kleinen Ungenauigkeiten, Täuschungen und selbst Entstellungen eingeschlichen hat. Die Wahrheit, dass es nämlich einen „schnellsten Eisenbahnzug“ überhaupt nicht gibt, sondern mindestens einige Dutzend, nämlich einen über grosse, einen über kleine, einen über ganz grosse und einen über ganz kleine Entfernungen, einen einschliesslich Aufenthalte, einen ausschliesslich derselben, einen auf ebenen, einen auf Gebirgsstrecken, einen in der Steigung, einen im Gefäll, einen von grossem, einen von kleinem Gewicht usw. usw. — das ist ja jedem Eisenbahnfachmann bekannt. Aber nicht nur nach diesen, sondern auch noch nach vielen anderen Seiten hin kann die Beurtheilung der Zuggeschwindigkeit unter sehr verschiedenen Gesichtspunkten stattfinden, z. B. ob ein Schnellzug (französische Südbahn) nur Plätze für 14 ₰ für das Kilometer oder ob ein anderer (Berlin-Hamburger Bahn) solche zu $4^2/_3$ ₰ enthält und dafür 10 oder 15 km langsamer fährt.

Ohne in diese unendlich abgestuften Meinungsverschiedenheiten irgend eingreifen zu wollen, verfolgen die nachfolgenden Betrachtungen nur den Zweck, einige Grundbegriffe möglichst klar zu erläutern, die bei der Beurtheilung des Nutzens, der Möglichkeit und des Umfanges der Geschwindigkeitserhöhungen nur zu häufig durcheinander geworfen werden, obwohl sie die erste Voraussetzung solcher Urtheile bilden. Durch ihre Nichtbeachtung kann man selbst die wirklichen Verhältnisse aufs wunderbarste entstellen. Der Südexpress (Paris-Lissabon-Madrid), einer der sechs schnellsten Züge in Europa über weite Entfernungen, besitzt, nach der Fahrtdauer berechnet, eine Reisegeschwindigkeit von blos 49 km. Er wird vom Nordexpress (Ostende-Petersburg) und vom Peninsularexpress (Calais-Brindisi) erheblich übertroffen. Dennoch gilt der Südexpress auf der Strecke Paris-Irun, die nicht viel weniger als die Hälfte der Gesammtentfernung ausmacht, wahrscheinlich mit Recht für den schnellsten Zug der Welt. Hier beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit 87 km. Das ist zugleich die Reisegeschwindigkeit von Paris bis zur Grenze (783 km), die aber von der Reisegeschwindigkeit der ganzen Strecke himmelweit verschieden ist. Wiederum erreicht derselbe Zug an vielen Stellen seiner Fahrt 100, 110, ja 120 km, die er zuweilen, wenn Verspätungen auszugleichen sind, noch steigern mag. Das ist seine Höchstgeschwindigkeit, und obwohl sie auf vielen anderen Bahnen Frankreichs und Englands ebenfalls erreicht und in Amerika weit überboten wird — die Philadelphia-Readingbahn fährt seit 10 Jahren ihre Schnellzüge mit 145 km im Gefäll —, so bleibt der Zug Paris-Irun doch der schnellste Zug der Welt, wenn man hinzusetzt, dass diese Bezeichnung für die Entfernung von rund 800 km, aber keine grössere noch kleinere, gelten soll. Für längere Strecken sinkt die Geschwindigkeit sehr rasch und hat wohl in dem 1893 eingerichteten 20 stündigen Luxuszug Newyork-Chicago mit 75 km Reisegeschwindigkeit (wenn derselbe heute noch besteht) ihr vorläufiges Höchstmaass erreicht. Auf kürzeren, gleichwohl bedeutenden Strecken ist aber andererseits nicht nur die Durchschnittsgeschwindigkeit, sondern auch die Reisegeschwindigkeit des genannten französischen Zuges weit übertroffen. Zwischen Morcenx-Bordeaux (109 km) soll er rund 100 km Durchschnittsgeschwindigkeit besitzen, dagegen beträgt letztere bei

gewissen Zügen von Philadelphia nach Atlantic City 110 km über eine fast ebenso lange Strecke.

Was ist nun in allen diesen Fällen Fahrgeschwindigkeit, was Höchstgeschwindigkeit, was Reisegeschwindigkeit? Die Antwort wird lauten müssen: es sind von Fall zu Fall wechselnde Begriffe. Möge ein Beispiel dafür sprechen. Der Nordexpress, der Deutschland auf seinem Wege fast der grössten Ausdehnung nach durchfährt, 1 412 km in 21³/₄ Stunden zurücklegt und auf diese ungeheure Entfernung 65 km Durchschnittsgeschwindigkeit entwickelt (einschliesslich sämmtlicher Aufenthalte), besitzt fast genau die Reisegeschwindigkeit des berühmten neuen Postschnellzuges Newyork-Chicago, der für die schnellste Beförderung der Ueberlandpost eingerichtet ist und die genannte ähnliche Strecke (1 575 km) in 24 Stunden zurücklegt, d. h. der Nordexpress zählt auf seiner deutschen Strecke (d. s. 55 % seiner Gesammtstrecke) zu den schnellsten Zügen der ganzen Welt. Infolge dieses Umstandes ist sogar der Nordexpress über seine gesammte Strecke der schnellste aller grossen internationalen Luxuszüge in Europa – mit 56 km Durchschnittsgeschwindigkeit. Nehmen wir nun an, ein Reisender benutzt diesen Zug nur auf einer seiner günstigsten Strecken, z. B. von Stendal nach Hannover. Der Mann ist mit einer Reisegeschwindigkeit von 76 km befördert worden, denn Zuggeschwindigkeit und Reisegeschwindigkeit sind für ihn gleich; dass die Fahrgeschwindigkeit zeitweise auf 85–90 km gesteigert werden musste, um zur rechten Zeit anzukommen, wird ihn dabei nicht besonders interessiren. Wer aber von Köln nach Berlin fährt und in demselben Zuge sitzt, dabei fünf Aufenthalte von zusammen 22 Minuten hat und die Verzögerungen des Anfahrens und Bremsens sechsmal mitmacht, der ist zwar auf vielen Strecken mit derselben Zuggeschwindigkeit, aber im ganzen doch nur mit 64 km Reisegeschwindigkeit gefahren. Und wer endlich von Ostende bis Petersburg fährt, erzielt 56 km Reisegeschwindigkeit und nicht mehr. Es kann ihm wenig helfen, dass andere in demselben Zuge eine 10–20 km grössere Reisegeschwindigkeit genossen haben, das sind für ihn eben nur Zuggeschwindigkeiten gewesen.

Daraus dürfte wohl soviel unter allen Umständen erhellen, dass, welches auch die Zug-, Grund- oder Höchstgeschwindigkeit sein möge, jedenfalls die Reisegeschwindigkeit stets weit dahinter zurückbleiben wird, in den meisten Fällen um so weiter, je grösser die Entfernungen und die Zahl der Haltepunkte werden. Eine ganz andere Frage ist es aber, was sich mit einer gegebenen Grundgeschwindigkeit und einer zugestandenen Höchstgeschwindigkeit (Dinge, die eigentlich nur den Lokomotivführer interessiren) ausrichten lässt. Und diese Frage ist wieder von so vielen Umständen, von den Steigungsverhältnissen, von der Schwere der Züge, von der Verkehrsdichtigkeit, Zahl der Bahnhöfe usw. abhängig, dass sie gar nicht anders als von Fall zu Fall beantwortet werden kann, wenn es sich um genaue Ziffern handelt. Immerhin gestatten die Geschwindigkeits leistungen, die unter diesen oder jenen Umständen erzielt werden, eine Reihe von interessanten und auch nützlichen Schlüssen. In Deutschland und Oesterreich erlaubt die Betriebsordnung noch immer keine Ueberschreitung der Höchstgeschwindigkeit von 90 km, in Frankreich werden 120 km da, wo die Kraft der Maschinen es gestattet, d. h. im Gefälle, ziemlich häufig gefahren, in England sollen Ueberschreitungen selbst dieser Ziffer bei gewissen Zügen, die regelmässig Aufenthalte durch „Slacks" haben, aber ihren knapp bemessenen Fahrplan inne halten sollen, an der Tagesordnung sein. In den Vereinigten Staaten werden von einigen Schnellzügen an passenden Stellen ebenfalls fabel hafte Zuggeschwindigkeiten, wie wir sahen, erreicht. Ei dieser Höchstgeschwindigkeit entsprechende durchschni t liche Fahrtbeschleunigung der besten Schnellzüge ist nun nicht zu beobachten. Den schnellsten Zügen über sehr lange Strecken (etwa 600–700 km) in Frankreich von 87, in Amerika von 86, in England von 82 km Reisegeschwindigkeit zwischen den Endpunkten stehen in Deutschland 67 km Reisegeschwindigkeit des schnellsten Zuges Berlin-Köln gegenüber, wobei zu berücksichtigen ist, dass die betreffenden ausländischen Züge vereinzelt dastehen, die fünf schnellsten Züge Berlin-Köln aber annähernd dieselbe Geschwindigkeit besitzen.

In der That ist die nach Maassgabe der Lokomotivstärke und des Zuggewichtes erreichbare Grundgeschwindigkeit, die über lange Strecken innegehalten werden kann, solange nicht starke Steigungen das verhindern, für die zu erreichende Durchschnittsgeschwindigkeit zweifellos von höherem Werth, als eine Höchstgeschwindigkeit, die weit über die Zugkraft der Maschine hinausgeht und nur im anhaltenden Gefälle zu erzielen ist. Besonders für Flachlandbahnen, wie sie der ganze Norden Deutschlands besitzt, ist die allgemeine Beschleunigung der Schnellzüge auch wohl ohne wesentliche Hinaufrückung der Höchstgeschwindigkeit recht gut möglich. In dieser Linie würde das eine Herabsetzung des Zuggewichtes bedingen, welches bei unseren Schnellzügen durchschnittlich recht gross ist und dasjenige der französischen Schnellzüge erheblich übersteigt. Dass wir Lokomotiven besitzen, welche mässig schwere Züge selbst mit 100 bis 110 km stündlich über lange Strecken befördern können, ist in Eisenbahnkreisen bekannt und z. B. durch die Versuchsfahrt Wittenberg-Lichterfelde im Sommer 1900 bewiesen, die mit 105 km Geschwindigkeit zwischen den Endpunkten ausgeführt wurde und 100 km selbst in den langen, wenn auch nicht starken Steigungen dieser Strecke erzielte.

Möglichst anhaltende Durchführung der zulässigen Schnelligkeit auch in den Steigungen, das ist ein Mittel, welches die Geschwindigkeit der Schnellzüge auch ohne vorübergehende Erhöhung auf ein gefährliches Tempo ungeheuer zu heben imstande wäre. Freilich sind Vorbedingungen dabei leichte Züge (also Vermehrung der Schnellzüge oder ihre weitere Entlastung vom Lokalverkehr) und Lokomotiven, die vorübergehend einer bedeutenden Kraftsteigerung fähig sind, ohne sich auszupumpen. Dass die Dampflokomotive noch nicht an den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist, beweisen Neuerungen, wie die preussische Schnellzuglokomotive mit Dampfüberhitzung, die Thuile'sche Lokomotive u. a. Nur muss man die Erfolge nicht in der Erzielung rasender Schnelligkeiten auf geneigten Strecken oder in Renommirdiagrammen von einigen Minuten über 1 200—1 500 PS suchen, auf welche dann ein ausgepumpter Kessel folgt, sondern in der dauernden Beförderung mässig schwerer Züge über Strecken mit Steigungen und unter Beibehaltung von 80—90 km Geschwindigkeit. Dieselbe Maschine würde denselben Zug in der Waagerechten mit 100 km Geschwindigkeit sehr gut befördern können, was wohl selbst unter der vorsichtigsten Annahme als nicht übertrieben angesehen werden wird, wenn mit der heute zulässigen Grenze endlich einmal gebrochen und dennoch ein Höchstmaass festgesetzt werden soll.

Einem solchen Zuge könnte auf Linien, die nicht besonders schwierige Strecken aufzuweisen haben — und für letztere bliebe ja immer noch die Hilfsmaschine, die man jetzt auch ohne Anhalten an den Zug zu setzen versteht –, eine Grundgeschwindigkeit von 90 km zwischen den einzelnen Stationen zugemuthet werden, während sie beim Nordexpress zwischen 70 und 76 km wechselt. Unter Beibehaltung der jetzigen Aufenthalte würde dann die Zeit Köln-Berlin von 8³/₄ auf 6³/₄ Stunden verbessert werden, d. h. auf 86 km Reisegeschwindigkeit gegen ebensoviel bei den schnellsten französischen und amerikanischen Zügen, die stellenweise mit 120—125 km fahren müssen, um ihre Zeit inne zu halten.

Woran liegt es nun, dass diese Ergebnisse heute bei uns nicht annähernd und im Auslande, soweit eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit nicht besteht, nur in ganz vereinzelten Fällen erreicht werden? Denn wenn wir selbst die schnellsten Züge der Welt in die grossen Strecken, von denen sie stets nur einen Theil befahren, einstellen, so zeigt sich bald, dass bei der Fortsetzung der Reise die Durchschnittsgeschwindigkeit wieder sinkt. Beim Südexpress betrug sie zwischen den Endpunkten 49 km, beim Nordexpress 56 km, und die Reise durch die Vereinigten Staaten nimmt immer noch von Meer zu Meer 5 Tage

n Anspruch bei 46 km Reisegeschwindigkeit, oder bei dem .euen Postexpresszug, der aber Personen nicht befördert, Tage 2½ Stunden bei rund 56 km Reisegeschwindigkeit. Und as trotz der glänzenden Fahrzeit des französischen Luxuszuges 'aris-Bayonne, trotz der raschen Leitung des Nordexpress durch 'anz Deutschland, trotz der Strecken Newyork-Chicago und 'hicago-Omaha, welche in den amerikanischen Ueberlandweg allen. Bei dem letztgenannten Postzug, der in diesen Blättern einer Zeit (Nr. 89 vom 18. November 1899) eine ausführliche esprechung erfahren hat, wird überhaupt von der in der Vaagerechten und in den Gefällen erreichbaren Höchstgeschwindigkeit ein ziemlich rücksichtsloser Gebrauch gemacht, enn der erste Fahrbericht meldet 125 km Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen Erie-Cleveland (194 km), 102 km Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen Rawlies-Tiplon (95 km) und 35 km (!) auf einer waagerechten Strecke von 24 km Länge Northwesternbahn). Dies nur zur Erhärtung der Ansicht, dass bermässige Höchstgeschwindigkeiten zur Erzielung guter Leistungen über sehr lange Strecken weniger beizutragen veriögen, als eine grosse Grundgeschwindigkeit, die auch in den teigungen möglichst beibehalten werden kann. Und um so iehr drängt sich immer wieder die Frage auf, ob es nicht mög-.ch ist, auch bei unserer, etwa auf 100 km erhöhten Höchstgeschwindigkeit grössere Erfolge als bisher zu erzielen. Es darf uf unseren Bahnen mit 90 km gefahren werden, aber nirgends, o viel uns bekannt, ist diese Geschwindigkeit für grössere Entfernungen zwischen zwei Haltepunkten als Grundgeschwindigkeit angesetzt. Es wirken viele Umstände zusammen, um das u verhindern. In Nr. 84 Jahrg. 1898 d. Ztg. hat Professor . Birk-Prag ein lehrreiches Beispiel aufgestellt, wie auf trecken mit vielen Stationen durch das blosse Aufstellen des ienstfahrplans nach dem Grundsatz, die Durchfahrtzeit durch ie einzelnen Stationen nach vollen Minuten vorzuschreiben, die ittlere Fahrgeschwindigkeit vermindert wird. Es ist dort ein rasser, aber der Wirklichkeit entnommener Fall angeführt, in elchem die zulässige Grundgeschwindigkeit von 80 km auf ,5 km verringert und die Fahrzeit eines Schnellzuges auf der km langen Strecke zwischen zwei Haltestationen um 11 Minuten verlangsamt wird, weil auf dieser Strecke ungewöhnlich ele Zwischenstationen sind und die Fahrzeit von einer zur nderen stets in runden Minuten ausgedrückt ist. Wenn auch ne solche Zeitaufopferung — fast ein Drittel der erforderlichen ahrzeit ist ohne Nutzen zugeschlagen — nur ausnahmsweise orkommen dürfte, so wäre doch auch schon ein Zuwachs von km Grundgeschwindigkeit anstatt 18,5 wie in obigem Beiiel, wenn er durch den blossen Verzicht auf die ganzen Minten im Dienstfahrplan erreicht werden könnte, freudig zu grüssen. Die Fahrgeschwindigkeit des Nordexpress innerhalb r Grenzen Deutschlands, die jetzt abzüglich der Aufenthalte f 12—13 Stationen rund 69 km beträgt, würde ja durch einen rartigen Zuwachs auf 79 km anwachsen, und seine Fahrzeit h um mindestens 2 Stunden 20 Minuten verringern. Der Zug ürde damit, vielleicht mit einer einzigen Ausnahme (Newyork-icago), der schnellste Zug über Entfernungen von 1 400 bis 00 km werden. Zieht man noch in Betracht, dass die gemmten Aufenthalte des genannten Zuges innerhalb der deuthen Strecke von 1 412 km nur 75—80 Minuten betragen, so llt die Reisebeschleunigung durch eine erhöhte Grundgehwindigkeit um so höher ins Gewicht.

Wenn sich ein solcher Erfolg nun schon bei einer Grundschwindigkeit von 80 km und bei unserem besten Zuge über ngere Entfernungen erzielen liesse, so liegt ein Blick nahe f die Folgen, die eine Festsetzung der Geschwindigkeit auf km bei den Schnellzügen haben müsste, wenn erstens das rchfahren der Zwischenstationen ohne Fahrtermässigung, eitens eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km in der Waagechten zum Ausgleich unvermeidlicher Schnelligkeitsschwanngen gestattet würde. Die technische Zulässigkeit einer solchen Schnelligkeit ist wohl heute nicht mehr anzuzweifeln, nachdem immer mehr Stimmen sich dahin ausgesprochen haben, dass der Wagenlauf bei einer Fahrtbeschleunigung über 90 km eher ruhiger als unruhiger wird. Die Fahrzeit Berlin-Köln würde unter Beibehaltung der jetzigen Aufenthaltsorte und -Zeiten der besten Züge auf knapp 7 Stunden von knapp 9 Stunden vermindert werden, die Reisegeschwindigkeit käme fast genau derjenigen des berühmten Empire State Express gleich, der fahrplanmässig bedeutend weniger Aufenthalt hat. Zwischen Berlin und München liesse sich so die Reisezeit der D-Züge von 12½ bis 13 Stunden auf 10 Stunden unter Beibehaltung aller Aufenthalte, beim Nord-Südexpress von 10 auf 8 Stunden ermässigen. Hamburg könnte man von Berlin aus in 3¼ Stunden anstatt 3 Stunden 40 Minuten erreichen (ein Beweis für die Schnelligkeit der heutigen besten Züge) und Leipzig in 2 Stunden anstatt 2½ bis 3 Stunden. Diese paar Beispiele zeigen, dass wir uns dem Ideal einer Schnellzug-Fahrgeschwindigkeit von 90 km auf kurzen Strecken bereits ebenso sehr nähern, wie wir auf grosse Strecken noch weit davon entfernt sind. Sie zeigen auch, dass selbst bei 90 km Fahrgeschwindigkeit die Reisegeschwindigkeit über grössere Entfernungen sich nicht auf mehr als höchstens 80 km erhöhen wird. Aber was sie nicht zeigen, das ist der ungeheure Gewinn, der für den gesammten Verkehr daraus entspringen wird, wenn erst die Schnellzüge *durchweg* mit dieser Schnelligkeit verkehren.

In den vorstehenden Vergleichen sind lediglich die *besten* heutigen Schnellzüge zum Vergleich herangezogen; wenn man aber die *durchschnittliche* Reisegeschwindigkeit der Schnellzüge zum Vergleich benutzt, so würde sich ergeben, dass sie durch die oben besprochene, sicherlich nichts weniger als utopische Erhöhung mindestens um ein Drittel verbessert werden, die Reisezeit gegen die heutige ganz erstaunlich verkürzt werden würde. Die Reisezeit Berlin-München beträgt jetzt im Durchschnitt aller Schnellzüge 13½ Stunden, sie würde sich auf 8 bis 9 Stunden je nach dem gewählten Wege belaufen. Zwischen Berlin und Köln beträgt sie 9 (gegen 7) Stunden, zwischen Berlin und Frankfurt fast 11 (gegen 7¼), zwischen Berlin und Wien 14 (gegen 9), zwischen Berlin und Paris endlich 22 (gegen 14—15) Stunden. Das ist eine ganz gewaltige Beschleunigung, wenn man bedenkt, dass sie wahrscheinlich zu erzielen ist ohne Zuhilfenahme so bedenklicher Gelegenheitsgeschwindigkeiten, wie sie französische, englische oder amerikanische Züge, wohlverstanden immer nur im Gefäll, heute bisweilen erreichen, und ohne die Höchstgeschwindigkeit auf mehr als 100 km zu steigern, was ja keinesfalls mehr lange dauern wird.

Es ist gar nicht zu leugnen, dass ein allgemeiner, in dieser Weise beschleunigter Gang der Schnellzüge dem Bestreben, einige wenige Renommirzüge auf Kosten der übrigen Schnellzüge zu begünstigen, weit vorzuziehen ist, sowohl hinsichtlich der Betriebssicherheit, der mit einer gleichmässigen Geschwindigkeit der Züge stets am meisten gedient ist, als auch hinsichtlich des Nutzens für Handel und Verkehr. Man kann direkt sagen, dass letzterem viel mehr gedient, ja dass eine weit grössere Umwälzung des Verkehrslebens eingeleitet sein würde, wenn alle Schnellzüge mit Hilfe einer auf 90 km erhöhten Grundgeschwindigkeit auf die oben bezeichnete Stufe gehoben würden, als wenn durch den Bau einzelner Schnellbahnen mit märchenhaften Fahrgeschwindigkeiten von 160—200 km der Abstand, der heute zwischen Luxus- und Personenzügen, zwischen der Beförderung der obersten Tausend und derjenigen des Volkes besteht, noch mehr vergrössert würde. Dass die Forderung, die Personen- sowohl als die Schnellzüge mit einer um mindestens 20—30 % erhöhten Grundgeschwindigkeit verkehren zu lassen, schliesslich zu gewissen umwälzenden Maassregeln, z. B. zur Trennung der Güter- von den Personengleisen auf den Hauptlinien führen wird, ist ja sehr wahrscheinlich.

Aber diese Maassregeln würden früher oder später auch durch das Anwachsen des Verkehres an sich herbeigeführt werden, und in ihrem Gefolge ist z. B. auch die Vermehrung und Gewichtserleichterung der Personenzüge um vieles leichter gemacht. Der von einigen Technikern empfohlenen Einführung des elektrischen Schnellbetriebes auf gewissen Linien könnte man andererseits wohl zutrauen, dass sie die Fahrgeschwindigkeit einiger Luxuszüge erheblich steigern wird (das könnten aber grosse Dampflokomotiven mit zwei bis drei Wagen ohne Gepäckbeförderung usw. auch!), aber niemals, dass sie für die allgemeine Hebung des Verkehres soviel leisten kann, wie jede an sich vielleicht unwesentlichere Verbesserung des bestehenden Eisenbahnwesens, welches bereits in alle Winkel der Länder eingedrungen ist.

Beseitigung von Bäumen und Sträuchern an den Bahnstrecken.

Gegen die Liebe zu Baum und Strauch, zum rauschenden Wald, die jeden Deutschen erfüllt, ist sicherlich nichts einzuwenden, aber nur soweit Baum und Strauch sich ausserhalb der Grenzen der Bahnstrecke befinden; denn für den Eisenbahnbetrieb ist die Nachbarschaft von Baumwuchs nicht nur überflüssig, sondern schädlich, ja gefährlich; es ist daher wohl der Mühe werth, einmal auf diesen anscheinend recht unwichtigen Umstand hinzuweisen.

Fast an jeder älteren Eisenbahnlinie wird der am Fenster sitzende Reisende die äusserst unangenehme Wahrnehmung machen, dass Baumstämme, Gebüsche in regelloser Folge mit einem Schlage in einer den Augen höchst nachtheiligen Weise das Gesichtsfeld durchhuschen. Den Aufmarsch der Telegraphenstangen, einzelner Signalmaste, Neigungszeiger usw. muss man sich wohl oder übel gefallen lassen; dass aber Baum und Strauch sich so unverbeten mit eindrängen und tausende von Reisenden jahraus jahrein belästigen, ist ein Unfug.

Kein Jahr vergeht, ohne dass ungewöhnlich starker Sturm hier oder da einen nahestehenden Baum entwurzelt und über die Gleise wirft, wenn auch durch sorgfältige Begehung und Ueberwachung der Strecke durch das Wärterpersonal zumeist rechtzeitig Abhilfe oder Warnung veranlasst wird.

Noch grösser ist der Nachtheil für den Betrieb, den Baum und Strauch dadurch verursachen, dass sie ganz ohne zwingenden Grund die freie Uebersicht der Strecke beeinträchtigen. Es braucht in einem Eisenbahnfachblatt nicht weiter ausgeführt zu werden, dass jede Erweiterung der freien Aussicht über die Strecke die Sicherheit des Betriebes erhöht. Leider gibt es genug Hindernisse, die nicht zu beseitigen sind, wie Einschnitte besonders bei gleichzeitiger starker Krümmung der Gleise, Baulichkeiten usw. In richtiger Erkenntniss der Sachlage wird die behördliche Genehmigung zu Neubauten innerhalb eines gewissen Abstandes von der Gleisachse wegen etwaiger Beeinträchtigung der Uebersichtlichkeit der Strecke von der Zustimmung der Bahnverwaltung abhängig gemacht. Um so weniger darf offenbar geduldet werden, dass Kulissen auf dem bahneigenen Areal aus dem Boden wachsen und in einzelnen Fällen den Bahnkörper geradezu in eine Allee verwandeln.

Insbesondere Gebüsch, selbst ziemlich unscheinbares Gestrüpp, wenn es dicht seitwärts des Bahnkörpers steht, verursacht im Winter bei Schneetreiben ganz überflüssigerweise nicht selten thatsächlich störende Ablagerungen von Schnee auf den Gleisen. Hält man die Ränder des Bahnkörpers frei, so fegt das Schneetreiben glatt über die Schienen.

In Anbetracht der wachsenden Geschwindigkeit und Zahl der Züge möchte man noch weiter gehen und den Krieg gegen aussichtstörenden Baumwuchs da, wo es nützlich und möglich ist, auch auf die anliegenden Grundstücke übertragen. Wie oft bleiben schmale, von der Bahnlinie abgeschnittene Restgrundstücke mit Baumbestand übrig, deren Umwandlung in Feld oder Wiese seitens der Besitzer oder deren Erwerbung durch die Bahn recht gut ohne merkliche Opfer in die Wege geleitet werden könnte. Auch einzelne wenig ausgedehnte Reste beim Ausheben der Einschnitte bleiben öfter an der Thalseite stehen, die weithin die Aussicht hemmen und gelegentlich ohne erhebliche Kosten beseitigt oder erniedrigt werden könnten.

Wie weit man in dem Streben nach Gewinnung möglichst weiter, freier Uebersicht zu gehen hat, ist bei jedem Einzelfall zu beurtheilen; eines steht aber fest, dass die Verwaltungen geradezu verpflichtet sind, Baum und Strauch auf ihrem eigenen Grund und Boden so weit als möglich und so gründlich als möglich zu beseitigen, sofern solche Maassnahmen der freien Uebersicht förderlich sind. Freilich gilt es hierbei, den voraussichtlich starken passiven Widerstand namentlich der unteren Bahnunterhaltungs-Bediensteten zu brechen, denen Baum und Strauch bei ihren häufigen Revisionsgängen sozusagen ans Herz gewachsen sind; aber, wie eingangs erwähnt, ist jede Gefühlsschwärmerei gerade hier durchaus unangebracht und die grösste Rücksichtslosigkeit im Interesse der Betriebssicherheit zu befürworten. Wiechel.

Der Etat des Reichseisenbahnamts

kam in der Sitzung des Reichstags vom 12. d. Mts. zur Verhandlung. Zu der von der Budgetkommission beschlossenen Resolution, die wir in Nr. 21. S. 326 mitgetheilt haben, gab der Präsident Dr. Schulz eine ähnliche Erklärung wie in der Kommission; wir können daher auf unsere Mittheilungen hierüber in Nr. 21 d. Ztg. verweisen.

Abg. Dr. Müller-Sagan (freis. Volksp.) gab als Berichterstatter der Kommission der Ansicht Ausdruck, dass dem Reichseisenbahnamt durch das Gesetz für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und für die Erhöhung der Betriebssicherheit weittragende Aufgaben zugewiesen seien, die es leider nicht habe erfüllen können, weil es ihm an Mitteln und Wegen fehlt, seinen platonischen Neigungen auch praktischen Ausdruck zu geben. Insbesondere scheine sich die grosse preussische Staatsbahnverwaltung recht wenig an das Reichseisenbahnamt zu kehren. Es müsse aber auf irgend eine Weise dafür Sorge getragen werden, dass den Sonderinteressen der preussischen Staatsbahnverwaltung gegenüber das Gesammtinteresse des Reichs zur Geltung komme. Es müsse dem Reichseisenbahnamt das Rückgrat gestärkt werden. Bei den Fragen der Betriebssicherheit handle es sich nicht um preussische oder deutsche, sondern um ganz internationale, alle gleich sehr interessirende Dinge. Er bitte deshalb namens der Kommission, die vorgeschlagene Resolution trotz ihrer angeblichen Ueberflüssigkeit anzunehmen. Ferner empfahl er einen weiteren Antrag, den er selbst mit einigen Genossen gestellt hatte, den Reichskanzler zu ersuchen, auf baldmöglichste Verbilligung und Vereinfachung der Güter- und Personentarife der Eisenbahnen des Reichsgebiets hinzuwirken, zur Annahme. Das heutige Gütertarifsystem sei so verwickelt, dass die Ausnahmen nachgerade die Regel zu bilden drohen. Ausserdem hänge bisher auf diesem Gebiete alles von einseitigen Entschliessungen der einzelstaatlichen Regierungen ab. Neben der Vereinfachung aber sei die Verbilligung der Tarife die Hauptsache.

Als Redner folgte ihm zunächst der sozialdemokrat. Abg. Stolle, der in der bekannten Tonart insbesondere gegen die preussische Staatsbahnverwaltung loszog, sie der Plusmacherei und der Feindseligkeit gegen die sächsische Staatsbahnverwaltung beschuldigte. Natürlich kam auch die Klage wegen Ueberbürdung der Bediensteten an die Reihe. Der sächsische Gesandte Graf Hohenthal erwiderte humorvoll, man möge der Geschichte vom preussisch-sächsischen Eisenbahnkrieg feierlich den Charakter der Seeschlange verleihen. Während diese freilich meist im Sommer auftrete, erscheine die Fabel vom preussisch-sächsischen Eisenbahnkrieg regelmässig einige Wochen vor der Berathung des Reichsetats. Namens seiner Regierung erkläre er in Uebereinstimmung mit dem Minister v. Thielen, dass von einem solchen Kriege keine Rede sein könne. Bei den guten

Beziehungen, die seit Jahren auch in Eisenbahnsachen zwischen beiden Regierungen beständen, sei es schwer verständlich, wie die Ueberzeugung von dem Vorhandensein eines solchen Krieges auch bei ruhig Denkenden habe Wurzel fassen können. Bei der geographischen Lage beider Eisenbahnnetze sei es naturgemäss oft schwierig, die sich vielfach widerstreitenden Interessen zu vereinigen, und Reibungen, ausgehend zumal vom Uebereifer untergeordneter Organe, würden sich kaum jemals vollständig vermeiden lassen. Ernstere Beschwerdepunkte aber seien bisher noch immer durch direktes Benehmen zwischen den beiden Regierungen zu beseitigen gewesen, und es könne bei der entgegenkommenden Haltung der preussischen Regierung mit Sicherheit angenommen werden, dass dies auch künftig gelingen werde. Einige wenige Punkte möchte er hervorheben: „Es ist vielfach geklagt worden, dass speziell im Personenverkehr uns preussischerseits Schwierigkeiten bereitet worden sind. Nun will ich ja gern zugeben, dass früher, wo es nur je eine Linie von Berlin nach Wien bezw. München gab, welche Linien beide durch Sachsen führten, für uns die Verhältnisse angenehmer waren. Inzwischen hat die preussische Regierung ihr Netz ausgebaut und zwei Linien geschaffen, die den alten eingelebten sächsischen Linien Konkurrenz machen. Es sind das die Linien Berlin-Wien über Oderberg und Berlin-München usw. über Probstzella. Die preussische Regierung hat von ihrem guten Recht Gebrauch gemacht, indem sie diese Linien baute; sie macht von ihrem Recht Gebrauch, wie das jeder Geschäftsmann thut, der sich thunlichst Vortheile zu sichern bestrebt ist. Diesen Bestrebungen gegenüber lag es der sächsischen Regierung nahe, den Versuch zu machen, ihre alten Linien dergestalt zu verbessern, dass sie die Konkurrenz der neuen Linien aushalten konnten. Aber auch in dieser Beziehung, m. H., ist die sächsische Regierung auf den guten Willen der preussischen Regierung angewiesen, weil sie nicht in der Lage ist, über die Linie Berlin-München via Leipzig-Hof und Berlin-Wien über Bodenbach bezw. Tetschen in ihrem vollen Umfange zu verfügen. Die preussische Regierung hat den Anträgen, die in dieser Richtung gestellt worden sind, noch neuerdings grosses Entgegenkommen gezeigt. Sie ist früher aus technischen Gründen, auf die ich hier nicht näher einzugehen habe, nicht immer in der Lage gewesen, den sächsischen Anträgen auf Stellung von Wagen und Beschleunigung der Züge zu entsprechen. Es ist aber jetzt mit dem Erfolge eine Verständigung angebahnt worden, dass schon der nächste Sommerfahrplan ein Zeugniss davon ablegen wird, welches Entgegenkommen wir wiederum bei der preussischen Regierung gefunden haben. Es sind einestheils schnellere Verbindungen nach München über Leipzig-Hof in Aussicht genommen; doch sind hierüber die Erörterungen noch in der Schwebe, während es jetzt schon ausgemacht ist, dass der Zug Wien-Berlin, der bis jetzt in Berlin auf dem Anhalter Bahnhof um 11 Uhr 2 Minuten ankommt, in Zukunft beinahe 1 Stunde früher ankommen wird, um 10 Uhr 15 Minuten, ohne dass die Abgangszeit von Dresden früher gelegt wird. So liessen sich aus dem Personenverkehr noch verschiedene andere Beispiele anführen, doch will ich jetzt noch zum Güterverkehr übergehen. Ueber die Leitung des Güterverkehres besteht seit einer langen Reihe von Jahren eine Vereinbarung, der, soviel ich weiss, auch andere Regierungen mit Staatseisenbahnbesitz beigetreten sind. Es hat natürlich gewisse Kämpfe gekostet, diese Vereinbarung zu Stande zu bringen; ich nehme aber keinen Anstand, zu erklären, dass diese Vereinbarung, die allerdings nicht die kürzeste und leistungsfähigste Route stets als diejenige bezeichnet, die in Anspruch genommen werden soll, auch für uns gewisse Vortheile bietet. Es sind über die Frage der kürzesten und leistungsfähigsten Route öfters Meinungsverschiedenheiten hervorgetreten, und man hat daher vorgezogen, dieses Prinzip zu verlassen; man hat sich über gewisse Umwege geeinigt, die gefahren werden dürfen, sofern sie nicht wesentlich sind. Es sind da ganz bestimmte Prozentsätze festgestellt worden, und bei diesem Prinzip sind auch unsere Bahnen auf ihre Rechnung gekommen. Gleichwohl hat die sächsische Regierung in dieser Beziehung eine Aenderung bei der preussischen Regierung angebahnt. Sie hat das weniger im eigenen Interesse gethan, als im Interesse des versendenden Publikums und der in Frage kommenden Bahnen überhaupt. Dadurch, dass die Bahnen umfahren, auch wenn sie das auf ihren eigenen Linien thun, werden die Selbstkosten, die jetzt ohnehin eine steigende Progression annehmen, erhöht, und es erschien der sächsischen Staatsbahnverwaltung auch aus diesem Grunde erwünscht, den Versuch zu machen, neue Prinzipien über die Instradirung des Güterverkehres in Anregung zu bringen. Wir haben uns zu diesem Zwecke vor kurzem auch anderweit mit der preussischen Regierung und zwar mit der Centralverwaltung in Verbindung gesetzt und haben die Zusage einer wohlwollenden Prüfung der Vorschläge erhalten, die demnächst auf dem für derartige Eisenbahnverhandlungen üblichen Wege gemacht werden sollen. Auch in anderer Beziehung hat sich das Publikum öfters aufgeregt über Missstände im Eisenbahnwesen und diese dem sogen. **sächsisch-preussischen Eisenbahnkrieg** in die Schuhe geschoben, obschon hierzu keine Veranlassung vorgelegen hat. In die Kategorie dieser Angelegenheiten gehört die Geschichte von der Bahnhofssperre, die uns von dem Herrn Abg. Stolle mitgetheilt worden ist. Bei dieser Bahnhofsperre handelt es sich durchaus nicht um ein gegen die sächsische Staatseisenbahnverwaltung oder gegen die Stadt Leipzig gerichtetes Vorgehen, sondern nur darum, dass damals die Bahnhöfe derart verstopft waren, dass, wenn man sie nicht gesperrt hätte, noch viel grössere Unannehmlichkeiten eingetreten wären. Die Sperre hat auf einzelnen Bahnhöfen einen, auf anderen drei oder mehrere Tage gedauert, bis die Bahnhöfe in die Lage gekommen waren, die Güter, die ihnen zugeführt waren, aufzuarbeiten, und die Sache hat weiter keine Folgen gehabt. Selbstverständlich war sie für die im Augenblick Betroffenen sehr unangenehm. Das ist aber force majeure gewesen, und gegen die ist noch kein Kraut gewachsen. Ich glaube, wenn der Herr Abg. Stolle selbst in der Lage gewesen wäre, die Instradirung der Güter in die Hand zu nehmen, er würde auch auf keinen anderen Ausweg verfallen sein, als auf diese Bahnhofsperre. Dann ist noch eine Ang legenheit, die ich in Kürze hier erwähnen möchte, weil sie auch für die Beurtheilung des sächsisch-preussischen Eisenbahnverhältnisses von Werth ist: das ist die Frage des Leipziger Centralbahnhofs. Ich habe damals, als ich im vorigen Jahre die Ehre hatte, mich über diese Verhältnisse zu unterhalten, gesagt, es würde aller Wahrscheinlichkeit nach nächstens ein grosser Schritt weiter auf dem Wege zum Leipziger Centralbahnhof gethan werden. Ich bin in der angenehmen Lage, heute diese Prophezeiung als wahr bezeichnen zu dürfen. Es hat noch vor wenigen Tagen eine Konferenz an Ort und Stelle stattgefunden, und es steht zu hoffen, dass die beiden grossen Verwaltungen sich in kürzester Frist über diesen Bahnhof, der allerdings nicht ganz billig werden wird, verständigen werden."

Der nationallib. Abg. Prinz zu Schönaich-Carolath berührte das Offenbacher Eisenbahnunglück nochmals, indem er der Behauptung des preussischen Eisenbahnministers entgegentrat, dass durch das Anbringen von Seitenthüren an den D-Wagen die Sicherheit und Widerstandsfähigkeit der Wagen gefährdet werde. Mindestens müssten die Seitenfenster so gross sein, dass man sich durch dieselben retten könne.

Präsident Dr. Schulz bemerkte darauf, dass die bekannte Konferenz erklärt habe, die Anbringung von Seitenthüren würde die Widerstandsfähigkeit der D-Wagen schwächen, dass aber die Absicht bestehe, die Fenster so zu verbreitern, dass sie als Nothausgang dienen können. „Das ist keineswegs unausführbar, wie schon das Offenbacher Unglück selbst bewiesen hat. In den holländischen Wagen sind die Korridore viel schmaler als in den unserigen. Ob es möglich ist, neue Wagen mit Seitenthüren zu konstruiren, diese Frage wird als eine noch offene betrachtet. Die Sache wird auch nicht auf die lange Bank geschoben werden; es werden Probezüge mit derartigen Konstruktionen schon demnächst eingestellt werden. Ein Schutzwagen am Ende des Zuges ist bis jetzt nicht vorgeschrieben, und seine Einstellung würde wegen der Schwere der Züge auch viele Schwierigkeiten bieten. Davon, dass die Ueberbürdung eines Beamten einen Unfall zur Folge gehabt hätte, ist mir kein Fall bekannt."

Eine wahre Brandrede gegen den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten hielt dann der sozialdemokratische Abgeordnete Stadthagen; er beklagte namentlich die Beschränkung des Koalitionsrechts der Arbeiter, die Herabdrückung der Löhne, damit es die Eisenbahnarbeiter nicht besser hätten, als die ländlichen; dann beklagte er die geringe Macht des Reichseisenbahnamts. Er verstieg sich schliesslich zu folgendem Erguss: „Wir brauchen ein wirkliches Reichseisenbahnamt mit Machtbefugnissen; hat der Präsident gar keine Macht, wozu sollen wir dann die 20000 ℳ. für ihn bewilligen? Die öffentlichen Interessen werden nicht gewahrt, wenn das Reichseisenbahnamt machtlos ist gegen den Eisenbahnminister eines Einzelstaates, wenn es ihn nicht zur Pflicht anhalten kann, der seine Verantwortung so wenig wahrnimmt, so dass man jeden Augenblick eventuell durch einen Strassenwagen jäh vom Tode ereilt werden kann. Das Blut der durch die Eisenbahnunfälle Betroffenen klebt an dem preussischen Eisenbahnminister."

Er erzielte mit diesem Schlusswort im Hause nur „schallendes Gelächter". Eine treffendere Kritik konnte auch kaum geübt werden. Ganz kurz wahrte noch Präsident Dr. Schulz den verfassungsmässigen Standpunkt des Reichseisenbahnamts, das mit den Strassenbahnen überhaupt nicht befasst sei. Geheimerath v. Misani vom Reichseisenbahnamt gab eine Uebersicht über die wirkliche Dienstzeit der Eisenbahnarbeiter, um die Vorwürfe wegen ihrer Ueberbürdung zu entkräften; die Abg. Paasche und Gamp erklärten die Haltlosigkeit der Angriffe des Abg. Stadthagen, der nicht einmal von seinen eigenen politischen Freunden mehr ernst genommen werde. Den Schluss machte der sozialdemokratische Abg. Zubeil mit einigen ungereimten Klagen über den Zustand der IV. Wagenklasse. Die früher mitgetheilte Resolution der Budgetkommission wurde angenommen, der Etat des Reichseisenbahnamts bewilligt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Eisenbahntarife und der deutsch - russische Handelsvertrag.** In der Budgetkommission des Reichstags stand am 9. d. Mts. die Resolution des Grafen Klinckowström, betreffend Aenderung des Art. 19 des Schlussprotokolls zum deutsch-russischen Handels- und Schifffahrtsvertrag von 1894 (Frachttarife nach Danzig, Königsberg und Memel) auf der Tagesordnung. Graf Klinckowström gab für die geschäftsordnungsmässige Behandlung folgende drei Gesichtspunkte an: I. Welche Eisenbahntarifverträge sind von einzelnen Bundesstaaten mit dem Auslande abgeschlossen? II. Zuständigkeit des Reichs, die Tarife eines Bundesstaats durch Reichsgesetz zu binden. III. Wirthschaftliche Wirkungen des Nachtrags zu Art. 19. Die Kommission stimmte diesem Vorschlage zu. Präsident des Reichseisenbahnamts Dr. Schulz gab hierauf mit Ermächtigung des Reichskanzlers eine Erklärung ab, aus der wir folgendes hervorheben: Ueber die Wirkungen der im Art. 19 des Schlussprotokolls zum deutsch-russischen Handelsvertrage enthaltenen eisenbahntarifarischen Abmachungen werde dem Reichstage in vollem Umfange Mittheilung gemacht werden. Anlangend die mit dem Auslande bestehenden „Eisenbahnverträge“ und „Eisenbahntarifverträge“ sei zu unterscheiden zwischen solchen Verträgen der Einzelstaaten, die sich auf die Herstellung von Eisenbahnverbindungen mit dem Ausland beziehen — Anschlussverträge –, und zwischen Vereinbarungen über die Herstellung von direkten Tarifen für den Verkehr inländischer und ausländischer Eisenbahnen, in denen die zwischen den einzelnen Nationen zu erhebenden Frachtsätze und die sonstigen Beförderungsbedingungen vorgesehen sind. „Die Anschlussverträge sind Staatsverträge, die für die einzelnen Bundesstaaten geschlossen werden. Soweit sie eisenbahntarifarische Bestimmungen enthalten, sind diese allgemeiner Natur und gehen regelmässig dahin, dass auf den anschliessenden Bahnen thunlichst gleichmässige und niedrige Tarife eingeführt werden sollen und zwischen den beiderseitigen Staatsangehörigen rücksichtlich der Art, der Zeit und der Preise der Beförderung auf den beiderseitigen Eisenbahnen kein Unterschied gemacht werden soll. Diese Verträge werden übrigens dem Reich (Reichseisenbahnamt) rechtzeitig vorgelegt und darauf geprüft, ob ihr Inhalt den Interessen der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs entspricht. Zur allgemeinen Kenntniss gelangen sie durch die Veröffentlichungen in den Gesetzsammlungen.

Was die für den Verkehr mit dem Ausland eingeführten Eisenbahntarife betrifft, so werden die Abreden über ihre Herstellung zwischen den Verwaltungen der betheiligten in- und ausländischen Bahnen getroffen; ihre ziffermässige Festsetzung oder Genehmigung erfolgt durch die Regierungen der einzelnen Bundesstaaten auf Grund des Hoheitsrechts. In der sorgfältigen Ausübung des den staatlichen Organen zustehenden Aufsichtsrechts sowohl den Staats- wie den Privatbahnen gegenüber liegt die Gewähr dafür, dass die Tarife dem wirthschaftlichen Interesse des Landes entsprechen, sich auch mit der allgemeinen Zoll- und Handelspolitik des Reichs in Uebereinstimmung befinden. Eine weitere Bürgschaft ist durch die dem Reich auf Grund des Art. 45 der Verfassung in Bezug auf das Tarifwesen zustehende Kontrole gegeben. Die deutschen Eisenbahnverwaltungen sind angewiesen, alle Tarife mit den nöthigen Erläuterungen über ihre Entstehung und Bildung dem Reichseisenbahnamte vorzulegen, das sie, soweit erforderlich, im Benehmen mit den sonst betheiligten Ressorts, auch vom wirthschaftlichen und handelspolitischen Standpunkte einer Prüfung unterzieht. Somit findet in Bezug auf die Eisenbahntarife, für deren Festsetzung und Genehmigung eine Mitwirkung des Reichstags in der Verfassung nicht vorgesehen ist, eine genaue Kontrole statt, so dass der Reichstag vertrauen kann, dass Tarife, die etwa gegen die Wirthschafts- und Handelspolitik des Reichs verstiessen, ferngehalten werden. Es besteht die Bereitwilligkeit, über die vorhandenen Tarife jede gewünschte Auskunft zu ertheilen.“

Die Weiterberathung des Antrages Klinckowström ist vorläufig ausgesetzt und wird erst nach Durchberathung des Etats zu eingehender Verhandlung gelangen.

— **Die Februareinnahmen der preussischen Staatsbahnen.** Im Februar d. J. sind gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres bei den preussischen Staatsbahnen die Verkehrseinnahmen etwas zurückgegangen. Der Personenverkehr hat — wie wir erfahren — eine Mindereinnahme von 321 000 ℳ gebracht, der Güterverkehr eine solche von 966 000 ℳ. Es drückt sich hierin zweifellos eine gewisse Abschwächung des Verkehres aus, die aber deshalb nicht so schwerwiegend angesehen werden darf, weil der zum Vergleich stehende Monat Februar 1900 im Güterverkehr die ungewöhnliche Mehreinnahme von 5 653 000 ℳ erbracht hatte. Bekanntlich waren es gerade die drei Monate Januar, Februar und März vorigen Jahres, in denen nach den vorausgegangenen grossen Betriebsstockungen und Streiks die Hochfluth des Verkehres besonders mächtig einsetzte. Die in diesen drei Monaten allein aus dem Güterverkehr erzielten Mehreinnahmen von 6 218 000 ℳ im Januar, von 5 653 000 ℳ im Februar und von 7 672 000 ℳ im März vorigen Jahres waren die höchsten Ziffern, welche die preussische Staatseisenbahnverwaltung seit Jahren zu verzeichnen hatte. Solchen aussergewöhnlichen Verhältnissen gegenüber darf es nicht Wunder nehmen, wenn die Verkehrseinnahmen der Parallelmonate dieses Jahres nicht noch über die glänzenden Ziffern des Vorjahres hinausgehen sollten. Im Monat Januar d. J. ist dies trotzdem der Fall gewesen, indem die Einnahme aus dem Güterverkehr noch über 1 000 000 ℳ höher wie die des Januar 1900 gewesen ist. Wenn der Februar d. J. eine Mehreinnahme nicht gebracht hat, so darf man nicht ausser Acht lassen, dass in diesem Jahr der Verkehr in den grossen Binnenhäfen infolge des Frostwetters lange Zeit gestockt hat. Unter diesen Umständen wird man die Februareinnahmen d. J. noch als ein beruhigendes Symptom für die Beurtheilung der wirthschaftlichen Gesammtlage ansehen dürfen.

— **Sicherungsanlagen bei Stellwerken.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat für den Bereich der Staatseisenbahnen angeordnet, dass von der Herstellung der Abhängigkeit zwischen Riegel- und Fahrstrassenhebel in Stellwerken der Art, dass, nachdem das Signal auf Halt gestellt, erst die Riegelhebel in die Ruhelage gebracht werden müssen, bevor der Fahrstrassenhebel zurückgenommen werden kann, abzusehen ist. Die Stellwerkswärter sollen durch geeignete Unterweisung zu einer sachgemässen Bedienung der Stellwerke veranlasst werden, auch soll das Aufschneiden einer Weiche jedesmal streng geahndet werden.

— **Vorschriften für die Anmeldungen zu den Centralfonds für Stellwerks-, elektrische Sicherungsanlagen und Ausfahrsignale.** In Bezug hierauf hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass die Anmeldungen zur Herstellung und Verbesserung von Weichen- und Signalstellwerken nach der Reihenfolge der Dringlichkeit — nicht streckenweise — aufzuführen und so bestimmt zu bezeichnen sind, dass aus der Anmeldung, nicht erst aus der Begründung, ohne weiteres ersehen werden kann, ob es sich a) um die Herstellung neuer Stellwerke, b) um die Erneuerung veralteter, unzulänglicher Stellwerke oder c) um die Erweiterung vorhandener Stellwerke handelt. In der Begründung für die Erneuerung von Stellwerken sind Alter, Mängel, Unzulänglichkeit, Bauart und Name des Verfertigers der vorhandenen Stellwerks- und Sicherungsanlagen sowie die zu erwartenden Ersparnisse an Weichensteller- und Wärterpersonal nach Köpfen und sonstige Vortheile anzugeben. Ferner sind der Anmeldung die Entwürfe, in denen Erläuterungen, Kostenanschlag, Plan und Verschlusstafel thunlichst zu einem Hefte vereinigt sind, beizufügen. In früheren Etats nicht berücksichtigte Entwürfe sind vor erneuter Anmeldung nochmals eingehend daraufhin zu prüfen, ob alle neuen Bestimmungen (Kontrolverriegelungen, Sicherung gegen vorzeitiges Umstellen der Weichen usw.) berücksichtigt worden sind.

Bei den Anmeldungen für die elektrische Streckenblockung ist davon auszugehen, dass sie in der Regel zunächst nur für zweigleisige Hauptbahnen mit einem Verkehr von 4 Zügen und mehr in der Stunde oder mit einer planmässigen (nicht Bedarfs-) Zugfolge von weniger als 10 Minuten in Frage kommt. Der Streckenblockung vierfeldriger Form ist der Vorzug zu geben. Vorrichtungen zur Mitwirkung des Zuges bei der Bedienung des Endfeldes sind, soweit nöthig, z. B. wenn mehrere Strecken in einen Bahnhof unmittelbar neben einander einmünden und Verwechselungen der Züge durch den Endweichensteller möglich erscheinen, vorzusehen und zu begründen. Vor Streckenblocksignalen sind nach dem Erlass vom 25. Dezember 1900 Vorsignale vorzusehen. Bei grösseren Ausführungen sind Theilbeträge in der Höhe, in der sie in dem betreffenden Etatsjahre voraussichtlich verwendet werden, anzumelden. Wo nur weitere Raten für schon genehmigte Ausführungen angemeldet werden, genügt der Hinweis auf den die Ausführung genehmigenden Erlass.

Bei der Anmeldung zur Aufstellung von Ausfahrsignalen sind Kosten für Ausfahrsignale nicht anzumelden, soweit sie etwa mit den oben angemeldeten Ausführungen im Zusammenhange stehen.

— Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier. Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 96 635 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 106 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden gegen 90 568 und auf den Arbeitstag 15 095 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 1 011 und im ganzen 6 067 Doppelwagen oder 6,7 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Jahres 1900.

— Ladefristen bei den bayerischen Staatsbahnen. Eine Firma des Bezirks der Handels- und Gewerbekammer zu München beschwerte sich, wie die Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ berichtet, darüber, dass die Entladefrist der Wagen seit 1. Februar 1900 von 18 auf 12 Stunden herabgesetzt sei; die neue Bestimmung habe zu grossen Unzukömmlichkeiten und Nachtheilen geführt, da es oftmals trotz aller Bemühungen nicht möglich sei, die Wagen rechtzeitig zu entleeren. Die Firma bat die Kammer, sich an maassgebender Stelle für Erwirkung einer theilweise längeren Entladefrist verwenden zu wollen. Der Berichterstatter der Handelskammer führte in der Sitzung vom 3. Februar d. J. aus: Die Gründe, welche zur Herabsetzung der Entladefristen Veranlassung gegeben hätten, seien in dem Umstande zu suchen, dass für die Mehrzahl der übrigen deutschen und auch der österreichischen Eisenbahnverwaltungen schon seit längerer Zeit kürzere Ladefristen, als dies in Bayern bis 1. Februar 1900 der Fall gewesen sei, beständen; die neue Bestimmung bringe daher lediglich die bayerischen Verhältnisse in ungefähren Einklang mit den der übrigen Bahnverwaltungen. Die bayerische Verordnung nehme jedoch auf den Empfänger noch mehr Rücksicht insofern, als sie einen Unterschied mache zwischen den Empfängern innerhalb eines Umkreises von 5 km von der Station und jenen Empfängern, welche weiter als 5 km von der Station entfernt wohnten, und setze die Entladefrist für die letzteren auf 18 Geschäftsstunden fest; bei den preussischen, badischen und sächsischen Bahnen hingegen bestehe ein derartiger Unterschied nicht, indem daselbst als Entladefristen allgemein 12 Tagesstunden vom Zeitpunkte der Benachrichtigung und Bereitstellung zur Entladung festgestellt seien. Die Bahnen befänden sich in wesentlich anderer Lage, wie die Interessenten: für erstere sei es sehr wichtig, dass die Wagen bis Abends 6 Uhr entleert seien, um sie mit den Nachtgüterzügen wieder weiterzubringen, während anderenfalls 12 und mehr Stunden verloren gingen. Die Kammer möge daher von einer Unterstützung des Antrages absehen. Die Kammer schloss sich dem Antrage ihres Berichterstatters an.

— Der Jahresbericht der Handelskammer zu Mannheim für 1900 bietet ein umfassendes Bild der an diesem Haupt-, Handels- und Stapelplatz des Oberrheins herrschenden regen Thätigkeit und wirthschaftlichen Entwickelung. Selbstredend interessiren uns in erster Linie die über den Eisenbahnverkehr gebrachten ausgiebigen Mittheilungen, und wir erfahren daraus, dass durch das entgegenkommende Verhalten der grossherzoglichen Generaldirektion der badischen Eisenbahnen eine von der letzteren geplante Verkürzung der Ladefristen auf Antrag des Landeseisenbahnraths in der Weise zurückgenommen oder doch abgeändert wurde, dass die auf badischen Bahnen geltenden Be- und Entladefristen mit den auf den meisten übrigen deutschen Bahnen eingeführten Fristen jetzt durchweg in Einklang gebracht sind. Dabei wurde für Wagenladungen von lose in Heu verpackten Porzellan- und Glaswaaren unter allen Umständen eine Entladefrist von vollen 24 Stunden gewährt, eine Ausdehnung dieser Bestimmung auf Holzladungen aber abgelehnt. Die Mannheimer Handelskammer hatte sodann bei der Bahnverwaltung den Antrag auf Ermässigung des für die Gewährung von Frachtkrediten vorgeschriebenen durchschnittlichen Mindestumsatzes beantragt, und auch diesem Antrage ist für die Stationen Mannheim und Mannheim-Industriehafen von der Behörde in der Weise entsprochen worden, dass das für die Kreditgewährung erforderliche monatliche Frachtaufkommen von 500 ℳ auf 300 ℳ herabgesetzt wurde. Nicht so erfolgreich hat sich ein anderer Antrag der Kammer erwiesen, durch welchen eine Ermässigung der für Musterkoffer von Reisenden zu zahlenden Gepäckfracht befürwortet wurde. In der Begründung war hervorgehoben, dass für die Beförderung von Musterkoffern oft Frachtsätze entrichtet werden müssten, welche dem dreifachen Preise der für dieselbe Strecke zu lösenden Personenfahrkarte gleichkommen und mit dem Werthe der Muster oftmals in einem entschiedenen Missverhältnisse stehen. Während doch bei der Erstellung der Eisenbahntarife nach Möglichkeit auch Einzelbedürfnisse wohlwollende Berücksichtigung fänden, wie dies namentlich Vergnügungsreisenden gegenüber so vielfach und in so hohem Maasse geschähe, würde den berechtigten Wünschen der Geschäftsreisenden keineswegs das gleiche Entgegenkommen bethätigt, und doch seien gerade die Geschäftsreisenden diejenigen, die den Bahnen erhebliche Einnahmen nicht blos durch ihren ständigen Reiseverkehr, sondern auch durch die von ihnen veranlassten Gütersendungen zuführten. Würde man ihnen daher die Mitnahme ihres unentbehrlichen Handwerkszeuges — des Musterkoffers — durch eine Frachtermässigung erleichtern, so würde dadurch nicht blos einem Gebote der Billigkeit entsprochen, sondern der anfängliche Einnahmenausfall voraussichtlich auch sehr bald durch erhöhte Erträge aus dem Güterverkehr ausgeglichen werden, dem eine solche Verkehrserleichterung durch den dadurch begünstigten Waarenumsatz auf grössere Entfernungen nur förderlich sein könne. Die grossherzogliche Generaldirektion hat jedoch die erbetene Frachtermässigung auf die Hälfte mit dem Hinweis abgelehnt, dass bei der von allen deutschen Verwaltungen angebahnten allgemeinen Reform der Personen- und Gepäcktarife von einer einzelnen Bahn zur Zeit derartige Zugeständnisse nicht gemacht werden könnten.

— Oberregierungsrath Funke †. Dem am 24. Februar d. J. in Strassburg verstorbenen früheren Abtheilungsvorsteher bei der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Oberregierungsrath Adolf Funke, widmet das „Centralbl. f. d. Bauverw.“ einen Nachruf, dem wir entnehmen, dass der Dahingeschiedene auf eine mehr als 50 jährige rühmliche Wirksamkeit im Eisenbahnwesen zurückblickte, als er im Jahre 1898 in den Ruhestand trat. Am 5. Mai 1828 in Magdeburg geboren, trat Funke am 1. April 1845 als Bauschüler in den Dienst der niederschlesisch-märkischen Eisenbahngesellschaft und war in der Folge bei verschiedenen Bahnen als Baumeister beschäftigt. Besondere Anerkennung erwarb er sich in den Jahren 1863 bis 1866 durch seine Thätigkeit als Abtheilungsbaumeister beim Bau der schlesischen Gebirgsbahn, für welche er den grossen Boberviadukt bei Hirschberg, mehrere Boberbrücken sowie umfangreiche Tunnel- und Bahnhofsanlagen mit grosser Umsicht und Tüchtigkeit ausführte. Zum 1. Juni 1866 wurde Funke als Hilfsarbeiter in das damalige Handelsministerium nach Berlin berufen.

Der Dezember 1870 führte Funke als technisches Mitglied der zur Verwaltung der Bahnstrecken Blesme-Chaumont-Chatillon-Sens neuerrichteten Betriebskommission nach Frankreich, wo er sich besonders auszeichnete und durch hervorragende Leistungen das eiserne Kreuz erwarb. Nach Beendigung des Krieges wurde er Mitte August 1871 als zweites technisches Mitglied der Eisenbahnbetriebskommission in Strassburg dorthin berufen und nach deren Auflösung zum Beginn des folgenden Jahres zum Eisenbahndirektor und Mitgliede der neugegründeten kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt.

In dieser Stellung übernahm Funke zunächst den für den Verkehr und die Landesvertheidigung erforderlichen Ausbau des von der französischen Ostbahn übernommenen reichsländischen Bahnnetzes und seine Verbindung mit den Netzen der benachbarten deutschen Staaten. Ihm verblieb die Leitung der wichtigeren Neubauten auch noch, nachdem er am 9. April 1879 zum Oberregierungsrath und Vorsteher der dritten Abtheilung der kaiserlichen Generaldirektion für die Bahnunterhaltung, Erweiterungs- und Neubauten usw. befördert worden war. Unter Funke's Leitung sind in Elsass-Lothringen etwa 600 km neue Linien und 200 km zweite Gleise erbaut worden. Von Einzelausführungen sind besonders zu erwähnen der Neubau des Centralbahnhofes in Strassburg und des Bahnhofes Diedenhofen, der Bau der Rheinbrücken bei Hüningen, Breisach und Röschwoog (mit Luftdruckgründung der Strompfeiler) sowie verschiedener Mosel- und Saarbrücken, endlich die gleich nach der Pariser Elektrizitätsausstellung vom Jahre 1881 erfolgte Errichtung des ersten grossen elektrischen Kraftwerkes in Deutschland für die Glüh- und Bogenlichtbeleuchtung des Bahnhofes Strassburg und des Verwaltungsgebäudes der kaiserlichen Generaldirektion.

Funke's Bedeutung und Leistungen haben in und ausserhalb Deutschlands überall die wohlverdiente Anerkennung gefunden. Auch im Ehrenamt eines Stadtverordneten hat er längere Zeit für das Wohl seiner Strassburger Mitbürger gewirkt.

Im Schlusssatz des Nachrufes, den der Präsident und die Mitglieder der Generaldirektion ihm gewidmet haben, heisst es: „Ausgezeichnet durch reiche Kenntnisse, ein Mann von seltener Arbeitskraft und Arbeitsfreudigkeit, dabei seinen Kollegen ein liebenswürdiger Freund, seinen Untergebenen ein stets wohlwollender Vorgesetzter, hatte er während seiner Amtsthätigkeit nur ein Interesse, die Ziele der Verwaltung zu fördern. Die Verwaltung schuldet ihm deshalb warmen Dank; sein Name wird bei ihr unvergesslich sein.“

— Geheimer Oberbaurath Wetz †. Am 10. d. Mts. ist nach kurzer Krankheit der vortragende Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, grossherzoglich hessische Geheime Oberbaurath Arthur Wetz, in Berlin gestorben. Der

„Reichs- und Staatsanzeiger" widmet ihm einen Nachruf, in dem es heisst:

„Die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft verliert in dem Dahingeschiedenen einen hochbegabten technischen Beamten, der sich durch reiches Wissen, treffendes und klares Urtheil und unermüdliche Pflichttreue ausgezeichnet hat. Am 22. Oktober 1851 in Köln a/Rh. geboren, widmete er sich nach Ablegung der Baumeisterprüfung von 1878 bis 1889 dem preussischen Staatseisenbahndienst. Von hier wurde er im Jahre 1889 wegen seiner hervorragenden Tüchtigkeit von der grossherzoglich hessischen Regierung als vortragender Rath in ihre Dienste übernommen und in der Abtheilung für Bauwesen des grossherzoglichen Ministeriums der Finanzen beschäftigt. In dieser Stellung lag ihm in der Hauptsache die Aufsicht über das ganze Eisenbahnwesen im Grossherzogthum Hessen ob. Mit der Verstaatlichung der hessischen Ludwigseisenbahn und der Errichtung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft trat Wetz auf Grund des Staatsvertrages vom 23. Juni 1897 als grossherzoglich hessischer vortragender Rath in die Centralstelle der Gemeinschaftsverwaltung über, in der er vom 1. April 1897 bis zu seiner Krankheit thätig gewesen ist. Seine Verdienste liegen nicht allein auf technischem Gebiet, er hat auch durch sein stets sachliches und entgegenkommendes Verhalten viel dazu beigetragen, die mit dem Uebergange des hessischen Eisenbahnnetzes in die preussische Verwaltung verknüpften Schwierigkeiten zu überwinden und den an der Verwaltung des gemeinsamen Eisenbahnbesitzes betheiligten Interessen beider Staaten in gleicher Weise gerecht zn werden."

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Martin, seither bei der Eisenbahndirektion in Berlin, ist dem technischen Eisenbahnbüro des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten überwiesen.

Zur Beschäftigung sind überwiesen die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Oder der Eisenbahndirektion in Köln, Risse der Eisenbahndirektion in Altona und Schneider der Eisenbahndirektion in Halle a/S.

Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Raspel in Altona und dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Golcher in Bilbao (Spanien) ertheilt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Zuständigkeit der Gewerbegerichte für die Eisenbahnbediensteten.** Die Zuständigkeit der mit Gesetz vom 27. November 1896 eingeführten Gewerbegerichte zur Austragung von Rechtsstreitigkeiten zwischen gewerblichen Unternehmern und Arbeitern, ferner zwischen Arbeitern desselben Betriebes unter einander bezog sich bisher auf Eisenbahnunternehmungen nicht. Eine dieser Tage im österreichischen Abgeordnetenhause von der Regierung eingebrachte Gesetzvorlage regelt nunmehr die Zuständigkeit der Gewerbegerichte für die Bediensteten von Eisenbahnen und Dampfschifffahrtsunternehmungen. § 1 des Gesetzentwurfes begrenzt diese Zuständigkeit in nachstehender Weise:

Als Arbeiter im Sinne des Gesetzes vom 27. November 1896, betreffend die Einführung von Gewerbegerichten, sind alle bei den eigentlichen Verkehrsbetrieben sowie bei den Hilfsanstalten (Nebenbetrieben) der Eisenbahnen und Dampfschifffahrtsunternehmungen, insbesondere in Reparatur- und Heizhauswerkstätten, Schmieden, Beleuchtungs- und Imprägniranstalten, Schiffswerften, Lebensmittelmagazinen u. a. beschäftigten Personen anzusehen, sofern sie nicht zu einer der nachfolgend bezeichneten Klasse gehören: 1. bei den Staatsbahnen und bei den im Betriebe des Staates stehenden Bahnen zu den statusmässig eingereihten Beamten (Beamtenaspiranten), Unterbeamten oder Dienern oder zu den Honorarbeamten; 2. bei den Privatbahnen höherer Ordnung (Hauptbahnen) und den grossen Dampfschifffahrtsunternehmungen zur Klasse der Beamten (Beamtenaspiranten, Honorarbeamten) oder Unterbeamten; 3. bei den Privatbahnen niederer Ordnung (Lokal- und Kleinbahnen, Strassenbahnen) und den kleinen Dampfschifffahrtsunternehmungen zur Klasse der Beamten und Unterbeamten. — Welche Gruppen von Bediensteten bei den unter 3 bezeichneten Unternehmungen als Beamte oder Unterbeamte anzusehen sind, ist erforderlichenfalls im Verordnungswege zu bestimmen.

— **Das „Gebührenäquivalent" der Eisenbahnen.** Zwischen dem Finanzministerium und der Direktorenkonferenz der österreichischen Eisenbahnen werden demnächst Unterhandlungen wegen einer Vereinbarung über die Bemessung des Gebührenäquivalents für die Bahnen beginnen. (Das Gebührenäquivalent ist jene nach Hunderttheilen des Werthes unbeweglicher Güter abgestufte Abgabe, welche von den in todter Hand befindlichen derartigen Gütern, bei denen Besitzveränderungen in der Regel nicht vorkommen, folglich auch die sonst für Vermögensübertragungen vorgeschriebenen Prozentualgebühren nicht eingehoben werden, an deren Stelle von 10 zu 10 Jahren zu entrichten ist.) Nach der Verordnung des Finanzministers vom 14. Juli 1900, welche die Einbekennung des Gebührenäquivalents für das Jahrzehnt 1901 bis 1910 betrifft, obliegt den Eisenbahnunternehmungen insbesondere, entweder das auf Grund und Boden, Erd- und Kunstarbeiten, Unter- und Oberbau, Bahnhöfe usw., überhaupt auf sämmtliche unbewegliche Bahnzugehöre aufgewendete Kapital nachzuweisen und auf diese Art die Grundlage zur Bemessung des Gebührenäquivalents zu bieten, oder, sei es zergliedert, sei es in einer Pauschsumme, den Werth des unbeweglichen Vermögens einzubekennen, dann aber die Angemessenheit dieser Angabe gehörig darzuthun.

Diese Anordnung nimmt auf die besonderen Verhältnisse der Eisenbahnen nicht genügend Bedacht. Denn es ist klar, dass das von diesen Unternehmungen auf Grund und Boden aufgewendete Kapital, welches beispielsweise durch Entschädigung der Anlieger usw. wesentlich erhöht wird, ohne dass der Werth der Grundstücke und Gebäude hierdurch ebenfalls eine Steigerung erfährt, nicht die entsprechende Grundlage für die Bemessung des Gebührenäquivalents abgeben kann. Ueberdies lässt sich das für die ihm unterliegenden unbeweglichen Bahnobjekte aufgewendete Kapital gesondert in der Regel gar nicht feststellen.

In Würdigung dieser Schwierigkeiten hat die Finanzverwaltung bei den früheren Bemessungen ein Vielfaches der Leistung an Grund- und Gebäudesteuerwerth der Eisenbahngrundstücke angenommen. Die jüngste Verordnung liess es zweifelhaft erscheinen, ob man auch bei der diesmaligen Bemessung den Werth der Eisenbahngründe mit einem Vielfachen der Steuerleistung feststellen werde. Die österreichische Eisenbahndirektorenkonferenz hat deshalb schon in einer im Dezember abgehaltenen Sitzung beschlossen, eine Eingabe an das Finanzministerium zu richten, des Inhalts, dass die Finanzverwaltung mit den Bahnen in Unterhandlungen trete, damit unter Bedachtnahme auf die eigenartigen Verhältnisse des unbeweglichen Besitzes der Bahnen eine neue und gerechte Vereinbarung über die Bemessung des Gebührenäquivalents festgestellt werde. In einer vor einigen Tagen erfolgten Erledigung spricht das Finanzministerium die Bereitwilligkeit zu den angeregten Unterhandlungen aus, und werden diese in Kürze beginnen.

In dem betreffenden Erlasse weist das Finanzministerium darauf hin, dass ein vielfaches der von den Eisenbahnliegenschaften vorgeschriebenen Grund- und Gebäudesteuer keinen zutreffenden Werthmaassstab bezüglich dieser Liegenschaften zu bilden vermöge, da die gedachten Steuern nur auf der Nutzbarkeit der Grundstücke und Gebäude zu land- und forstwirthschaftlichen Zwecken bezw. zu Wohnzwecken beruhen, der Werth der Eisenbahnliegenschaften dagegen sich nach deren Nutzbarkeit zu Eisenbahnzwecken richte. Es müssen daher nach Ansicht des Finanzministeriums, insoweit eine gerichtliche Schätzung nicht vorliegt, die Buchwerthe (Bilanzwerthe) des Vermögens der Eisenbahngesellschaften als geeigneter Ausgangspunkt für die Feststellung des dem Gebührenäquivalent zu unterziehenden Werths des unbeweglichen Vermögens angesehen werden. Hierbei will indessen das Finanzministerium auch bei der nunmehrigen Bemessung des Gebührenäquivalents auf die eigenthümlichen Verhältnisse der Eisenbahnen gebührende Rücksicht nehmen und insbesondere die Fahrbetriebsmittel nicht als Zugehör der Eisenbahnliegenschaften und demnach als unbewegliches Vermögen behandeln.

— **Auskünfte der Eisenbahnen in Steuerangelegenheiten.** Nach § 269 des Gesetzes vom 25. Oktober 1896 über die direkten Personalsteuern ist jedermann gehalten, die ihm von den Steuerbehörden oder Kommissionen (Erwerbsteuerkommissionen, Schätzungskommissionen) auf Grund des Gesetzes abverlangten, zur Vervollständigung oder Berichtigung der von ihm abgegebenen Erklärungen, Bekenntnisse und Anzeigen erforderlichen Auskünfte und Nachweisungen gewissenhaft zu liefern sowie auch in Besteuerungsangelegenheiten anderer auf Verlangen Zeugniss zu leisten. Zwischen dem Finanzministerium und den österreichischen Bahnverwaltungen bestehen Meinungsverschiedenheiten darüber, in wie weit letztere auf Grund dieser Bestimmungen verhalten werden können, Auskünfte über die von ihnen verfrachteten Güter den Steuerbehörden zu ertheilen. Die Bahnverwaltungen stehen gegenüber der Forderung auf Auskunftsertheilung über verfrachtete Güter auf einem ablehnenden Standpunkte, indem sie geltend machen, dass die durch das Gesetz festgestellte Zeugenpflicht sich nur auf physische und nicht auch auf juristische Personen beziehe. Das Finanzministerium macht dagegen geltend, dass die in Rede stehende Zeugenpflicht auch die Bahnverwaltungen treffe. Indessen erklärt sich das Finanzministerium bereit, Weisungen

an die Veranlagungsorgane zu geben, mit welchen eine auf das „nothwendigste beschränkte Geltendmachung der Auskunftspflicht gegenüber den Bahnanstalten empfohlen wird. Namentlich soll diesen Organen bedeutet werden, dass es in der Regel nicht darauf ankommen könne, die Herkunft von ankommenden oder die Bestimmung abgehender Waaren zu erheben, dass vielmehr im allgemeinen nur Erhebungen über die Mengen der versandten Waaren für die Besteuerung von Redeutung sein werden, Erhebungen, die selbstredend auf wichtige Fälle und auch in diesen nur auf das unumgänglich nöthige Ausmaass zu beschränken seien.

— **Donau-Moldau-Elbekanal.** Wie der „Allg. Tar.-Anz." meldet, hat die Regierung den böhmischen Abgeordneten gegenüber die Verpflichtung übernommen, ein umfangreiches Programm bezüglich der Flussregelungen in Böhmen auszuarbeiten und die für dessen Durchführung nothwendigen Geldmittel vom Parlament zu beanspruchen. Gegenwärtig sind Flussregelungsarbeiten auf der Strecke Prag-Aussig im Zuge, die jedoch, da die Geldmittel für diesen Zweck beschränkt sind, sehr langsam fortschreiten. Die Regierung hat sich nun verpflichtet, diese Arbeiten nicht nur zu beschleunigen, sondern auch die Regelung der oberen Moldau zwischen Prag und Hohenfurt, an der oberösterreichischen Grenze, auf Staatskosten in Angriff zu nehmen. Durch diese Arbeiten wird das erste Hauptstück des künftigen Donau-Elbekanals hergestellt, für welchen nach den getroffenen Abmachungen die Vorarbeiten schon in nächster Zeit beginnen sollen. Bekanntlich liegen dem Handelsministerium mehrere Projekte wegen der Linienführung dieses Kanals vor. Die Fachabtheilung des Handelsministeriums, der diese Projekte seinerzeit überwiesen wurden, hat nunmehr den Auftrag erhalten, sie einer gründlichen Prüfung zu unterziehen. Zu diesem Zwecke ist eine Kommission an Ort und Stelle entsendet worden. Von ihren Erhebungen wird es abhängen, welchem der Projekte der Vorzug gegeben oder ob überhaupt ein ganz neuer Plan ausgearbeitet werden wird. Die finanzielle Sicherstellung der gesammten Arbeiten soll im Wege einer besonderen Kreditvorlage erfolgen. Wie es heisst, ist auch die Gründung einer eigenen Dampfschifffahrtsgesellschaft für den Donau-Elbekanal in Aussicht genommen.

— **Bau von Wasserstrassen.** Am 12. d. Mts. fand im österreichischen Handelsministerium eine Sitzung des vom Industrierathe zur Vorberathung der Anträge, betreffend die Herstellung von Wasserstrassen in Oesterreich, eingesetzten Unterausschusses statt, an welcher auch mehrere Vertreter des Handelsministeriums, darunter der Vorstand des hydrotechnischen Büros, theilnahmen. Nach mehrstündiger eingehender Erörterung beschloss der Unterausschuss dem Industrierathe die nachstehenden Anträge in Vorschlag zu bringen:

I. Der Industrierath erklärt seine lebhafte Befriedigung über den Stand der Studien und Pläne für die Wasserstrassen und begrüsst es, dass hierbei auf die Entwickelung des Wasserverkehres in allen für die Anlage von Schifffahrtkanälen geeigneterweise in Betracht kommenden Theilen des Reiches gleichmässig Rücksicht genommen erscheint.

II. Der Industrierath richtet an die Regierung das dringende Ersuchen, dem Reichsrathe noch in dieser Tagung eine Gesetzesvorlage, betreffend die legislative und finanzielle Sicherstellung des Baues von Schifffahrtkanälen und der Kanalisirung von Flussstrecken, zu unterbreiten.

Dieses Gesetz hätte im wesentlichen zu bestimmen:

1. Die Herstellung der nachstehenden Schifffahrtkanäle unter gleichzeitiger Kanalisirung der zwischenliegenden Flussstrecken wird genehmigt, und zwar: a) des Donau-Oderkanals; b) des Donau-Moldau-Elbekanals; c) der Verbindung des Donau-Oderkanals mit der Weichsel und des San mit dem Dniester; d) der Verbindung des Donau-Oderkanals mit der Elbe von Prerau (Leysek) bis Pardubitz.

2. Behufs finanzieller Sicherstellung des Erfordernisses für den Bau dieses Kanalnetzes, dann der Tilgung und Verzinsung dieses Erfordernisses wären seitens der Regierung mit den betheiligten Ländern und Gemeinden wegen der Höhe ihrer Beitragsleistung die entsprechenden Uebereinkommen abzuschliessen.

3. Zur Durchführung der Herstellung dieses Wasserstrassennetzes wäre eine „Kommission für die Herstellung von Wasserstrassen" einzusetzen, welche zur Aufnahme eines öffentlichen Anlehens für Zwecke der Herstellung dieser Wasserstrassen zu ermächtigen wäre.

4. Die Kommission für den Bau von Wasserstrassen wäre als technisch-administratives Organ einzurichten, dem Handelsministerium zu unterstellen und mit der Durchführung aller die Vorarbeiten, die Erlangung der wasserrechtlichen und Baubewilligung, ferner die Ausführung betreffenden Angelegenheiten sowie mit der Verwaltung des aus dem Anlehen gebildeten nach Maassgabe des Baufortschrittes zur Verausgabung gelangenden Fonds zu betrauen. In diese Kommission wären auch Vertreter der betheiligten Länder und Gemeinden zu berufen.

5. Der einzusetzenden Kommission für den Bau von Wasserstrassen wäre das Enteignungsrecht sowohl nach Maassgabe der Bestimmungen der Wasserrechtsgesetze, wie auch im Sinne der Bestimmung des Artikels 6 des Gesetzes über die Wiener Verkehrsanlagen vom 18. Juli 1892 gesetzlich zuzugestehen.

6. Rücksichtlich der Behörden und des Verfahrens bei Ertheilung der wasserrechtlichen und Baubewilligung für die Herstellung von Schifffahrtkanälen und für die Kanalisirung von Flussstrecken wäre in diesem Gesetze bis auf anderweitige gesetzliche Vorsorge die sinngemässe Anwendung der für die Konzessionirung und den Bau von Eisenbahnen geltenden Normen unter Aufrechthaltung der Zuständigkeit des Handelsministeriums anzuordnen und die Erlassung der zur Durchführung erforderlichen Vorschriften im einzelnen dem Verordnungswege vorzubehalten. In gleicher Weise hätte auch auf die für den Bau von Schifffahrtkanälen und die Schiffbarmachung von Flussstrecken erforderlichen Enteignungen an Eigenthum und Dienstbarkeiten das Gesetz vom 18. Februar 1878 über Enteignung zu Eisenbahnzwecken sinngemässe Anwendung zu finden. Die der sinngemässen Anwendung der vorberufenen Bestimmungen für die Herstellung von Eisenbahnen auf den Bau von Schifffahrtkanälen und die Kanalisirung von Flussstrecken entgegenstehenden Bestimmungen der Landes-Wasserrechtsgesetze hätten für die auf Grund dieses Gesetzes erfolgende Herstellung von Schifffahrtkanälen und Schiffbarmachung von Flussstrecken ausser Kraft zu treten.

7. Den von der „Kommission für den Bau von Wasserstrassen" auszugebenden Theilschuldverschreibungen wäre die volle Gebühren- und Steuerfreiheit sowie die Pupillarmässigkeit gesetzlich einzuräumen.

8. Nach vollendeter Ausführung sind die hergestellten Wasserstrassen vom Staate zu verwalten. Die Uebertragung des Betriebes an Privatunternehmungen wäre einer besonderen gesetzlichen Genehmigung vorzubehalten.

III. Um die endgültige Feststellung der Projekte zu beschleunigen, wird die Regierung dringend ersucht, ohne Aufschub und unbeschadet der weiter oben empfohlenen Maassnahmen aus berufenen technischen Fachmännern im Handelsministerium einen Ausschuss einzusetzen, welcher die Frage des für diese Kanäle in Anwendung zu bringenden technischen Systems eingehend zu studiren und auf Grund auszuführender Erprobung der in Betracht kommenden Hebewerke ehestens einer fachmännischen Lösung zuzuführen hätte.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Der Munizipalausschuss der Stadt Pressburg hat in der letzten Generalversammlung beschlossen, die von der Stadtgemeinde erworbene Konzession für die ungarische Theilstrecke Pressburg-Landesgrenze der elektrischen Fernbahn Wien-Pressburg an den Ingeniör Tauber in Wien bezw. an die von ihm zu bildende Aktiengesellschaft zu übertragen. Ferner bewilligte die Stadtgemeinde die unentgeltliche Benutzung der ihr gehörigen Strassen und Gründe zur Herstellung aller zum Betriebe der elektrischen Fernbahn dienenden Einrichtungen, wogegen die Gesellschaft jährlich nur einen Anerkennungszins von 20 Kr. in Gold und als Pauschablösung für Mauthgebühren 365 Kr., und zwar insolange die Steuerfreiheit des Unternehmens dauert, zu entrichten hat.

— **Wagenbestellungen für die ungarischen Staatsbahnen.** Auf eine im ungarischen Abgeordnetenhause gestellte Interpellation in Angelegenheit der staatlichen Vorsorge für die Beschäftigung der Arbeitslosen kündigte der Handelsminister u. a. eine Vorlage wegen Bestellung von 2 000 Wagen für die ungarischen Staatsbahnen an. In der Sitzung vom 8. d. Mts. brachte der Handelsminister den angekündigten Gesetzentwurf ein, durch welchen mehrere Bestimmungen des in Geltung stehenden Investitionsgesetzes für die ungarischen Staatsbahnen abgeändert werden. In der Begründung des Gesetzentwurfs wird darauf hingewiesen, dass verschiedene im Investitionsprogramm vorgesehene Bauten, insbesondere Stations- und Werkstättenerweiterungen, bis zum Jahre 1906 hinausgeschoben und dadurch die Mittel für dringlichere Arbeiten, vor allem für Anschaffung von Wagen, gewonnen werden können. Der Handelsminister theilt in letzterer Beziehung mit, dass durch das Investitionsgesetz hinsichtlich der Wagenbestellungen nur für fünf Jahre vorgesorgt wird. Da die hierfür bestimmten Beträge noch in diesem Jahre aufgebraucht sein werden, müsse erwogen werden, ob es mit Rücksicht auf industrielle und landwirthschaftliche Interessen, auf die Steigerung des Waarenverkehrs und die ungenügende Beschäftigung der Wagenfabriken angängig sei, die Anschaffung neuer Wagen für die Staatsbahnen in der nächsten Zeit ganz einzustellen. Die Staatsbahnen werden Ende 1901 einen 55 783 Güterwagen umfassenden Wagenpark besitzen. Da sich die Gesammtleistungen der Güterwagen 1899 auf 1 804,5

Millionen, 1900 aber auf 1900 Millionen Achskilometer beliefen, so sei bei einer natürlichen Zunahme des Verkehrs um 3,6 % für 1903 eine Leistung von 2113 Millionen Achskilometern zu erwarten. Man würde bis dahin nach der durchschnittlichen Leistung 59000 Wagen benöthigen; da aber auch nach dem Verbrauch des hierfür bestimmten Kredites nur 55783 Wagen vorhanden sein werden, erweise sich die Beschaffung von 3200 neuen Wagen als nothwendig. Der Minister plant vorläufig nur die Bestellung von 2000 Güterwagen. Durch die Verzögerung anderer minder dringender Investitionen ständen 7225000 Kr. zur Verfügung, welche Summe zur Anschaffung von 2000 Wagen ausreicht.

Luxemburg.

— **Die neue Schnellzugverbindung von Paris nach Coblenz über Petingen, Luxemburg und Trier,** ab Paris 10 Uhr Abends, an Luxemburg 6.56 Morgens, ab Luxemburg 7.06 und an Coblenz 10.25 Vorm., welche nach der Mittheilung in Nr. 19 S. 301 d. Ztg. vom 1. Mai d. J. ab eingerichtet werden soll, wird, wie uns von sehr geschätzter Seite geschrieben wird, gegen die jetzige Schnell- und bezw. Personenzugverbindung zwischen den erstgenannten beiden Orten, ab Paris 10 Uhr Abends, an Luxemburg 8.33 Morgens, ab Luxemburg 9.31 Vorm. und an Coblenz 2.43 Nachm., für den Reiseverkehr eine recht erhebliche Verbesserung zur Folge haben. Jedoch ist die Annahme der „Luxemb. Ztg.", dass „Luxemburg durch die neue Petinger Linie in den schnellsten und billigsten Reiseweg zwischen Paris und Coblenz eingeschaltet und der Weg zwischen diesen beiden Städten in der bisher noch nie erreichten kurzen Zeit von 11 Stunden zurückgelegt werde", nicht zutreffend. Auf den Eisenbahnlinien Paris-Metz-Diedenhofen-Sierck-Coblenz verkehrt vielmehr schon jetzt ein durchgehender Tagesschnellzug mit kürzerer Fahrzeit, nämlich ab Paris 8.25 Vormittags, an Metz 3.44 Nachmittags, ab Metz 3.55 und an Coblenz 8.02 Abends, dessen Gesammtfahrzeit, einschliesslich der Aufenthalte unterwegs, nur 10 Stunden 42 Minuten (d. i. 11 Stunden 37 Minuten weniger 55 Minuten Zeitunterschied zwischen der Pariser Zeit, in welcher die Fahrpläne in Frankreich aufgestellt werden, und der mitteleuropäischen Zeit, welche in Deutschland maassgebend ist) beträgt, während die Gesammtfahrzeit der neuen Nachtschnellzugverbindung auf der Petinger Linie mit (12 Std. 25 Min. weniger 55 Min.) 11 Stunden 30 Minuten zu berechnen ist. Der Weg über Metz und Sierck ist 608 km und der über Petingen und Luxemburg nur 540 km lang. Die grössere Entfernung auf dem ersteren Wege wird aber durch erhöhte Fahrtbeschleunigung ausgeglichen, da die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf den Linien Paris-Metz-Sierck-Coblenz ($608 : 10^7/_{10}$) 56,8 km, auf den Linien Paris-Petingen-Luxemburg-Coblenz aber nur ($540 : 11\frac{1}{2}$) 47,0 km in der Stunde beträgt.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnunfall bei Heule (Belgien).** In der Nähe der Station Heule an der Bahnlinie Brügge-Courtrai der westflandrischen Bahn fuhr infolge eines Versehens bei der Weichenstellung am 9. d. Mts. Abends ein von Roulers kommender Personenzug auf einen Güterzug auf. Mehrere Personenwagen entgleisten. Der Lokomotivführer und zwei Reisende wurden getödtet, eine Anzahl Reisende schwer verletzt.

— **Der grosse Wasserbauplan Frankreichs.** Während in Preussen neuerdings die Kanalvorlage zur Entscheidung steht, dürften um so mehr nähere Mittheilungen über den soeben mit Ermächtigung des Ministerraths vom französischen Arbeitsminister der Abgeordnetenkammer in Paris vorgelegten, noch bedeutend umfassenderen Bauplan von Interesse sein. Die Kammer hat den Entwurf freundlich aufgenommen und alsbald einen Ausschuss von 22 Mitgliedern zu seiner Prüfung ernannt. Das vorliegende Programm ist schon seit ungefähr einem Jahre regierungsseitig durch eine von den Ministern Baudin und Millerand eingesetzte Kommission studirt worden. Die Ausführung soll auf 16 Jahre erstreckt werden und die Gesammtausgabe 610000000 Fr. betragen. Die Mittel würden zu liefern sein halb durch jährliche Zuwendungen an das Budget der öffentlichen Arbeiten und zur anderen Hälfte durch die Betheiligung der Interessenten. In der Begründung der Vorlage wird betont, dass sehr genaue Einzeluntersuchungen gemacht worden sind, dass Vorschläge vom Ingeniördienst verlangt, Pläne eingereicht wurden und die obere Verwaltung diese Pläne mit der äussersten Sorgfalt geprüft hat. Der Oberhandelsrath (conseil supérieur du commerce) ist bei den Handelskammern und Generalräthen zu einer gründlichen Untersuchung geschritten, in deren Lauf die Interessenten ihre Bedürfnisse und Wünsche zu erkennen gegeben haben, woraus dann die gebührenden Schlüsse gezogen wurden. Nach all' diesen reiflichen Ueberlegungen ist die Regierung zu der Ueberzeugung gekommen dass die nachgenannten Unternehmungen von öffentlichem Nutzen sind und einem bestimmten Bedürfniss entsprechen.

1. Schifffahrtswege (Verbesserungsarbeiten): Kanäle, welche die Schelde mit Dünkirchen verbinden; Seine-Rhonekanäle des Südens; Garonne (zwischen Castets und Bordeaux).

2. Schifffahrtswege (neue Arbeiten): Chierskanal; Kanal von der Schelde zur Maas; Nordkanal; Ourcqkanal (Verlängerung); Loire (zwischen Nantes und Angers); Orleanskanal (Verlängerung zwischen Coullons und Orleans); Kanal von Moulins nach Sancoins; Kanal von der Loire zur Rhone; Kanal von Marseille zur Rhone; Kanal von der Rhone nach Cette.

3. Arbeiten in den Seehäfen: Diese betreffen die Häfen von Dünkirchen, Dieppe, Havre, Rouen, Saint-Nazaire, Nantes, Bordeaux, Bayonne, Cette und Marseille.

Vorläufige Beschreibungen sind vom Minister Baudin dem Parlament mit eingereicht worden. In der Begründung wird bemerkt, dass die vorstehende Aufzählung der Arbeiten keineswegs eine Prioritätsordnung bedeuten soll. Die verhältnissmässige Dringlichkeit dieser Arbeiten unter einander sei so schwer festzustellen, dass darüber zunächst kein Urtheil gefällt worden sei; die Regierung sehe sie alle als ein wirkliches Interesse bietend an. Für alle sollen die endgültigen Studien gemacht, und der Zeitpunkt der Ausführung im einzelnen soll später festgesetzt werden, wobei unter verschiedenen Rücksichten die finanziellen in erster Linie mitzusprechen hätten. Der Arbeitsminister betont, dass die Regierung vom Parlament heute noch nicht eine endgültige Billigung verlangt, welche die unverzügliche Ausführung aller Arbeiten zuliesse. Sie will von der Kammer vorerst nur die Angabe einer Verhaltungslinie. Es soll eine Anzahl von finanziellen Vorschriften erlassen und dabei der Regierung die Ermächtigung ertheilt werden, durch Erlass die Erklärung der öffentlichen Nützlichkeit der im Programm enthaltenen Arbeiten auszusprechen in jedem Falle, wo diese Regeln nicht beeinträchtigt werden. Im entgegengesetzten Falle müsste die Erklärung der öffentlichen Nützlichkeit durch ein besonderes Gesetz erfolgen.

Zum Schluss der Einführung hat Minister Baudin an die Kammer eine beredte Mahnung gerichtet. Er machte geltend, dass das Parlament durch die Genehmigung dieses Gesetzes dem Handel und der Industrie einen neuen Aufschwung geben und den Kampf gegen den von Tag zu Tag schrecklicher werdenden fremden Wettbewerb erleichtern werde. „Die Völker, welche uns den internationalen Markt streitig machen, drohen unaufhörlich, uns noch weiter zuvorzukommen. Unsere nächsten Nachbarn machen beunruhigende Fortschritte und die Statistik zeigt zu unserem Nachtheil ein betrübendes Zurückbleiben." Dafür gab der Minister schlagende Beispiele: während der französische Aussenhandel seit 1881 stehen geblieben sei, sogar mit einer leichten Neigung zur Abnahme, habe derjenige Englands um fast 2 Milliarden zugenommen. Noch grösser sei der Unterschied des Fortschritts betreffs des deutschen Aussenhandels, und man müsse überdies den kräftigen industriellen Aufschwung, welchen das Deutsche Reich in den letzten Jahren genommen, in Anschlag bringen. Ueberall würden grosse Bauten ausgeführt, und überall ziehe man aus den geleisteten Arbeiten Nutzen; es sei gut, das Beispiel zu befolgen, um zu denselben Ergebnissen zu kommen. Die Begründung der Vorlage schliesst wie folgt:

„Die Regierung hat schon viel in diesem Sinne gethan. Vielleicht ist es nicht überflüssig, die Annahme des Gesetzes in Erinnerung zu bringen, welches die Vollendung des Kanals von der Marne zur Saone ergab sowie die Einbringung von Gesetzentwürfen, betreffend Kanäle von Cette und von Marseille nach der Rhone. Weiter ist ein Gesetzentwurf betreffs hydraulischer Fabriken vorgelegt, um der nationalen Industrie die bessere und vollständigere Nutzbarmachung der natürlichen Wasserkräfte zu erleichtern, die bisher zu viel verloren gehen. Weiter sind Studien und Verhandlungen im Werke, um unser Eisenbahnnetz zu vervollständigen, besonders durch internationale Linien, von denen man viel erwarten darf. Die Regierung hofft, dass die Kammer, welche sie immer bei ihrem Werk unterstützte, der Regierung auch beim weiteren Fortschreiten helfen wird; sie wird sich, dem Beispiel der uns umgebenden Länder folgend, erinnern, dass die in den öffentlichen Arbeiten angelegten Gelder grosse Interessen tragen, zum Nutzen der gesammten Nation."

Auch die französische Presse hat den grossartigen Plan von Wasserbauten freundlich begrüsst. Der „Figaro" schliesst eine Besprechung mit dem Ausdruck der Hoffnung, dass alle Parteien einig sein werden, um zu einem nationalen Werke zu-

sammen zu wirken, das so augenscheinlich geeignet sei, die Wohlfahrt des Landes zu fördern.

Wir meinen, auch die Thatsache müsse bei dem Schicksal der preussischen Kanalvorlage ins Gewicht fallen, dass gleichzeitig Preussens Nachbarn, Frankreich und Oesterreich, grossartige Pläne in gleicher Richtung betreiben. Und gerade in Frankreich hat man mit Kanälen schon viel mehr geleistet und viel mehr Erfahrungen, als in Preussen.

— Bern - Schwarzenburgbahn; „bernische Eisenbahnpolitik“ und Lötschbergbahn. Der Grosse Rath des Kantons Bern hat beschlossen, dass der Kanton für den schmalspurigen Bau einer Eisenbahn Bern-Schwarzenburg eine Beihülfe leisten soll. Die Linie ist 18 km lang, soll schmalspurig mit 1 m Spurweite gebaut werden, und die Kosten sind auf 1 864 000 Fr. oder 103 550 Fr. für 1 km veranschlagt. Hauptzweck ist näherer Anschluss des etwas abgelegenen Amts Schwarzenburg an die Hauptstadt Bern. Auch hier machten sich innerhalb des Kantons und darüber hinaus die üblichen Eifersüchteleien geltend; man wies darauf hin, dass die in der letzten Bundesversammlung genehmigten Eisenbahnprojekte Düdingen - Plaffeien und Freiburg-Heitenried den Hauptverkehr des Amts Schwarzenburg nach Freiburg ablenken wurden. Andererseits wurde beantragt, die Bern-Schwarzenburger Bahn nur gleichzeitig mit der direkten Bahn Bern-Solothurn zu bauen. Verschiedentlich ward auch die Ansicht laut, es wäre besser, zuerst das grosse Ziel des Kantons Bern, die Lötschbergbahn, die eine direkte Durchgangsverbindung mit dem Simplon herstellen soll, mit allen Kräften anzustreben, statt die finanziellen Mittel vorher allzu sehr bei Nebenlinien zu zersplittern. Dass Bern, der grösste Kanton, für sich eine eigene Eisenbahnpolitik betreibe, ist eine alte und neuerdings aus anderen schweizerischen Gebieten scharf auftretende Klage, deren Berechtigung hier nicht untersucht werden soll. Eine Mittheilung der „N. Zürcher Ztg.“ führt aus, das Ziel dieser Politik gehe heute dahin, mitten im Bundesbahnnetz und quer durch dasselbe möglichst viel bernische Lokalbahnlinien, womöglich auch zum Wettbewerbe mit der Bundesbahnstrecke Bern-Lausanne-Brig eine Linie Bern-Lötschberg-Brig zu erbauen, den Bundesbahnen zu Gunsten dieser neuen Zwischenbahnen möglichst viel Verkehr und Einnahmen zu entziehen und durch diesen Aderlass den Bund so mürbe zu machen, dass er schliesslich auch diese neuen Wettbewerbsbahnen gegen gutes Geld zu seinen Lasten übernehme. Zu diesem Zweck solle, so wird behauptet, von Bern aus auch das in Berathung befindliche Gesetz über das Tarifwesen der Bundesbahnen missbraucht werden, indem man den Bundesbahnen die gesetzliche Pflicht auferlegen wolle, an Zwischenbahnen einen Theil des durchgehenden Güterverkehrs abzutreten. „Man bedenke nur“, so wird gesagt, „was es bedeuten würde, wenn es den Anhängern der Lötschbergbahn wirklich gelingen sollte, die zu ihrem Bau nöthigen vielen Millionen aufzubringen und dann mit dieser Linie den Bundesbahnen Konkurrenz zu machen, oder mit Konkurrenzmaassnahmen schliesslich gar den Bund zur Uebernahme der neuen Bahn mit ihren grossen Lasten für Verzinsung und Betrieb zu nöthigen.“ Derlei Polemik muss allerdings unter dem Gesichtspunkt der Eifersucht mit Vorsicht aufgenommen werden. Immerhin zeigen sich dabei Mängel, welche daraus entstehen, dass in der Schweiz die Verstaatlichung nicht gleich vollständig, sondern nur für die bestehenden Hauptbahnen durchgeführt wird.

— Jules Urban †. In Nizza starb der Vorsitzende der Kongobahngesellschaft, Jules Urban, im Alter von 75 Jahren. Er war einer der leitenden Finanzmänner Belgiens. Von Hause aus Genieoffizier, trat er frühzeitig ins Eisenbahnfach über und wurde Direktor der Bahn Antwerpen - Rotterdam, später Leiter des vor kurzem vom belgischen Staat übernommenen Grand-Central. In späteren Jahren wandte er sich der Kolonialwirthschaft zu, die für den Kongostaat in der Bahngesellschaft und den zahlreichen Zweiggesellschaften ihre gediegenste Vertretung findet. Auch im Bankfach war er als Mitleiter der Banque de Bruxelles thätig.

— Die Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahn hat mit einer Aenderung ihrer Betriebsweise Erfolge erzielt, über welche „Engineering“ der „Times“ folgende interessante Angaben entnimmt: Obwohl die Güterbewegung auf der gedachten Bahn sich während des letzten halben Jahres um 33 000 t gegen das nächstvorhergehende Halbjahr gehoben hat, hatte sich die Zahl der in den betreffenden Zeiträumen zurückgelegten Zugmeilen um 133 000 verringert, und dabei hatte sich die Durchschnittseinnahme für jede Zugmeile um 3½ d. gebessert. Die Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahn, an deren Spitze jetzt ein Ingeniör als leitender Betriebsführer steht, hat nämlich im Kohlenverkehr die Neuerung getroffen, dass derselbe durchweg in Zügen von 60 beladenen Wagen bewerkstelligt wird, während die Leerzüge regelmässig aus 120 Wagen bestehen. Das sind aber Zahlen, welche dem doppelten derjenigen Ziffern entsprechen, die auf den meisten anderen englischen Bahnen üblich sind. Natürlich sind ganz besonders leistungstähige Maschinen erforderlich, um derartig starke Züge zu schleppen, und „Engineering“ bemerkt dazu, dass diese Reform sowohl bei den Bahnbediensteten wie bei den Kohlenverfrachtern auf lebhaften Widerwillen gestossen ist, und dass jedenfalls auch das Handelsamt nichts gethan habe, um die Durchführung des Planes zu erleichtern.

— Das neue russische Stempelsteuer-Gesetz wird von der amtlichen „Handels- und Industriezeitung“ (Nr. 38) in Bezug auf die Besteuerung der Eisenbahnfrachtbriefe usw. eingehend besprochen und dabei darauf hingewiesen, dass das neue Gesetz, das am 1./14. März d. J. in Kraft tritt, natürlich in bedeutendem Maasse auch die „Eisenbahndokumente“ berührt.

Die Regeln über die Erhebung der Stempelsteuer, die auf Grund des Gesetzes ausgearbeitet wurden, sind von den Eisenbahnen bereits vereinbart und in einem umfangreichen Bande zusammengestellt worden. Es werden hierin die vielseitigen wirthschaftlichen Beziehungen der Eisenbahnen und des Publikums, das die Eisenbahnen benutzt, geregelt. Die wichtigsten Bestimmungen, soweit sie sich auf die Beförderung von Waaren auf den Eisenbahnen beziehen, lassen sich wie folgt zusammenfassen. Danach unterliegen nach dem neuen Gesetz:

I. a) Frachtbriefe einer Steuer von 10 Kop. für jeden Frachtbrief, b) Duplikate von Frachtbriefen, sofern die der Eisenbahn zustehenden Frachtgebühren mehr als 5 R. betragen, einer Steuer von 5 Kop. für jedes Duplikat, c) Gepäckquittungen, falls die tarifmässige Zahlung mehr als 5 R. beträgt, einer Steuer von 5 Kop. für jede Quittung.

Für obige Frachtdokumente muss die Steuer ausschliesslich in baarem Gelde entrichtet werden, und zwar für von Staatsbahnen ausgereichte Dokumente von den Versendern auf der Versandstation; für Frachtdokumente zu Sendungen, die aus dem Auslande eingeführt werden, ist die Steuer vom Empfänger auf der Empfangsstation zu entrichten. Privateisenbahnen sind berechtigt, die Stempelsteuer ebenfalls vom Versender bezw. vom Empfänger zu erheben. Ueber die stattgehabte Zahlung wird auf den bezüglichen Begleitpapieren ein Vermerk handschriftlich oder durch Stempel gemacht. Wird die von der Versandstation etwa unrichtig unter 5 R. berechnete tarifmässige Zahlung nicht besteuert und stellt sich die Summe nach Richtigstellung auf der Empfangsstation auf über 5 R., so hat der Empfänger die Steuer zu zahlen.

II. Der Stempelsteuer von 5 Kop. unterliegen ferner Quittungen für das Einziehen von Nachnahmen durch die Bahn und Bescheinigungen über die Auszahlung derer, wobei die Steuer vom Empfänger der Sendung bezw. vom Absender zu zahlen ist.

III. Die Cessionsaufschriften auf den Frachtbriefduplikaten unterliegen der Besteuerung durch Aufkleben einer Stempelmarke zu 5 Kop.

IV. Wird eine Sendung für eine bestimmte Summe versichert, so unterliegt die gezahlte Versicherungsgebühr einer Stempelsteuer, und zwar: für eine Gebühr von nicht mehr als 3 R. einer Steuer von 5 Kop., für eine Gebühr von 3—9 R. einer Steuer von 10 Kop., für eine Gebühr von 9—15 R. einer Steuer von 15 Kop., für eine Gebühr von 15—30 R. einer Steuer von 60 Kop., für eine Gebühr von über 30 R. einer Steuer von 1 R. Diese Steuer wird ausser der Steuer für den Frachtbrief bezw. das Frachtbriefduplikat erhoben.

V. Gesuche an die Bahnverwaltungen und die Abtheilungen der Ministerien sind mit Stempelmarken zu 60 Kop. für jeden benutzten Bogen zu versehen und ist für die Antwort noch ausserdem eine Stempelmarke zu 60 Kop. dem Gesuche beizufügen. Von dieser Steuer befreit sind aber Gesuche, die sich auf den Betrieb der Eisenbahnen, also auch auf den Güterverkehr, beziehen (bezw. Reklamationen).

Die Steuerschraube ist hiernach ziemlich erheblich angezogen worden. Namentlich ist die Besteuerung der Duplikate einschneidend, denn in Russland wird für eine jede Sendung ein Duplikatfrachtbrief ausgefertigt, der dem Empfänger als Ausweis seiner Berechtigung zum Empfange der Sendung dient.

Fremde Welttheile.

— Von der sibirischen Bahn wird amtlich berichtet, dass im Jahre 1900 in den Monaten Januar—August 779 000 Personen (im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres dagegen nur 624 000) befördert worden sind. An Gütern und Gepäck wurden befördert 1 333 000 (751 000) Pud. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen für die Monate Januar—August 1900: 2 208 231 (1 942 582) R., aus dem Güterverkehr 7 133 314 (6 988 764) R.; die

Gesammteinnahme betrug 10 719 635 (10 038 237) R., die Betriebsausgaben erforderten 9 369 895 (8 366 686) R.

Diese Angaben beziehen sich auf Zeiträume, in denen nur sechs Züge in jeder Richtung verkehrten. Da gegen Ende des Jahres 1900 die Zahl der Züge auf je acht in jeder Richtung gesteigert wurde und im laufenden Jahre eine weitere Vergrösserung des Betriebes durch Einstellung von je zehn Zügen in jeder Richtung erfolgen soll, so ist eine beträchtliche Steigerung des Personen- und Güterverkehres vorauszusehen. Um den Verkehr gefahrloser zu gestalten, ist auch eine anderweite Organisation des Betriebes in Aussicht genommen. Die Klagen sibirischer Blätter über Verkehrsstockungen, Unfälle, Untauglichkeit des Personals sind gar zu häufig. Es hat sich im Laufe der Zeit unter anderem auch herausgestellt, dass es ungemein schwierig ist, den Betrieb der über 3 000 Werst langen Bahn in der Hand eines Betriebschefs zusammen zu fassen. Im Interesse der grösseren Sicherheit und Regelmässigkeit des Verkehres ist die Theilung der Bahn in drei Strecken mit besonderer Betriebsleitung in Vorschlag gebracht worden.

Neben dem allmählich anwachsenden Verkehre gehen die Arbeiten an der Fortsetzung des Bahnbaues und der Vorarbeiten regelmässig fort. Zur Zeit beschäftigen namentlich die Untersuchungsarbeiten für die Baikalringbahn, die vom Ingeniör wirklichen Staatsrath Ssawrimowitsch ausgeführt worden sind, bereits die Centralinstanz, indem sie nach ihrer Beendigung dem Minister der Verkehrsanstalten zur Durchsicht bezw. zur Genehmigung vorgelegt sind. Wie die sibirischen Zeitungen hören, wird die Baikalringbahn nach diesem Projekte von der Station Barantschiski am Ufer des Baikal entlang führen. Auf diese Weise wird Irkutsk an der Hauptlinie liegen und nicht umgangen werden, wie das in einem früheren Projekt vorgesehen war. Das Bedürfniss nach der Ringbahn ist zur Zeit übrigens weit stärker als je, da die Eisbrecher die auf sie gesetzten Hoffnungen nicht erfüllt haben und wohl auch kaum den ununterbrochenen Schienenweg zu ersetzen imstande sind.

Nach den vorliegenden Berichten haben die Fähren vom 24. April bis zum 29. Dezember 1900 insgesammt 250 Personen- und 11 119 Güterwagen mit etwa 6 000 000 Pud Fracht, 130 440 Personen und 12 000 Stück Vieh befördert; dann wurde aber die Fähre „Baikal“ am 29. Dezember v. J. vor Myssowaja beim Durchbrechen von Packeis beschädigt, indem ihre linke Schraube brach und das Ruder eine Beschädigung erlitt. Da die kleinere Fähre „Angora“ nicht imstande ist, allein das Packeis zu bewältigen, so wurden beide Fähren am 30. Dezember ausser Dienst gesetzt. Zum Ersatz wurde sofort der Schlittenverkehr über das Eis eingerichtet; am 9. Januar wurde der Personenverkehr, am 12. Januar der Güterverkehr wieder aufgenommen. Damit werden wohl die Fähren ihre Thätigkeit während des Winters ein für allemal beendet haben, denn das Eis des Baikalsees scheint doch zu stark zu sein.

— **Mandschurische Eisenbahn.** Ueber den Stand der Eisenbahnarbeiten wird der „Köln. Ztg.“ aus Petersburg vom 8. d. Mts. gemeldet, dass auf der Hauptlinie der mandschurischen Eisenbahn die Legung der Schienen nur auf der Strecke Chailar-Zizikar noch nicht beendet ist. Von Wladiwostok bis Charbin und Zizikar verkehren Arbeiter- und Materialzüge, ebenso auf der Strecke Tschita-Kaidalowo-Chailar. Ende Mai soll der Verkehr auf der ganzen mandschurischen Bahn eröffnet werden.

Allgemeines.

— **Fahrplantafeln zum Auswechseln.** Eine praktische Vereinfachung, verbunden mit einer nicht unwesentlichen Ersparniss bieten die Fahrplantafeln zum Auswechseln von Heinrich Schneider zu Siegen i/W. (D. R.-G.-M. 73040), deren zweckmässige Einrichtung die so häufig nothwendig werdende Berichtigung der auf den Stationen aushängenden Abfahrts- und Ankunftszeiten durch eine einfache Umschaltung der betreffenden Ziffern ermöglicht. Dadurch fällt das bei jeder Fahrplanänderung erforderliche kostspielige Uebermalen der Fahrtanzeigetafeln weg und es ist zugleich dafür gesorgt, dass derartige Berichtigungen stets rechtzeitig beschafft werden können. Der beste Beweis, dass sich diese Einrichtung thatsächlich als zweckmässig bewährt, liegt in dem Umstande, dass diese Fahrplantafeln seit ihrer vor 4 Jahren erfolgten Einführung bereits auf 80 Stationen in Preussen und Oesterreich zur Anwendung gekommen sind und dass von den Behörden, welche sie beschafft haben, wiederholte Nachbestellungen erfolgten. Für das Publikum sind derartige Tafeln, überall wo sie aushängen, durch ihre Uebersichtlichkeit eine willkommene Erleichterung, und den Beamten ersparen sie viel Zeit und Mühe, da sie Anfragen der Reisenden betreffs der Fahrzeiten überflüssig machen.

Bücherschau.

— **Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.** Zeitschrift für Eisenbahnrecht, herausgegeben von Dr. jur. G. Eger, Regierungsrath. XVII. Band, Heft 1 und 2. Breslau. J. U. Kern's Verlag (Max Müller). 1901. — Die im Oktober des vorigen und im Januar dieses Jahres erschienenen Vierteljahrshefte der Eger'schen Zeitschrift bieten auch diesmal wieder eine reichhaltige Auswahl an grundsätzlich werthvollen Entscheidungen. Dem emsigen Sammlerfleisse des Herausgebers ist es gelungen, für das erste Heft 54 und für das zweite Heft 55 Erkenntnisse von Gerichten für seinen Zweck zu beschaffen und seinen Lesern zugänglich zu machen. In älterer Zeit war es Sitte, dass nur die höchsten Behörden Sammlungen ihrer Entscheidungen veröffentlichten, und dadurch blieben alle diejenigen wichtigen und interessanten Rechtsfälle von der öffentlichen Kenntnissnahme ausgeschlossen, die nicht dem oberstrichterlichen Spruche unterbreitet wurden. Durch die von Herrn Eger getroffene Einrichtung ist aber die Möglichkeit gegeben, dass aller für den weiteren Ausbau des Eisenbahnrechts werthvolle Stoff für die Praxis der Gerichte sowohl wie für die Arbeit des Rechtslehrers verwendbar und nutzbar gemacht werden kann. Es versteht sich von selbst, dass die in den beiden jetzt vorliegenden Heften zusammengestellten 109 Entscheidungen nicht alle von gleichem Sachwerthe und auch nicht alle von hervorragender wissenschaftlicher Bedeutung sind; aber die getroffene Auswahl verdient insofern volle Anerkennung, als jedem der mitgetheilten Rechtsfälle ein besonderes juristisches Interesse innewohnt. Wenn, wie zu hoffen, die Rechtsprechung der Gerichte auf internationalem Gebiete sich in der Folge immer einheitlicher und gleichmässiger gestalten wird, so wird dieser Kulturfortschritt auch dem durch die Eger'sche Zeitschrift angeregten und vermittelten allseitigen Meinungsaustausche in wesentlichem Grade mit zu verdanken sein.

Unter den Abhandlungen nimmt ein Aufsatz des Amtsgerichtsraths Keiner zu Wetzlar über die Bedeutung des Bürgerlichen Gesetzbuches für die Eisenbahnverwaltungen die erste Stelle ein. Es war uns namentlich auch von Interesse, hier — auf Seite 73 — die rechtlichen Wirkungen der Ausgabe von Fahrkarten und Gepäckscheinen im Lichte des neuen Rechtes erörtert zu sehen. Die Arbeit gibt nach jeder Richtung einen guten Ueberblick über die Beziehungen der neueren Rechtsentwickelung zum Eisenbahnwesen, und der Verkehrsbeamte, der an der Hand dieses Leitfadens das Bürgerliche Gesetzbuch einer näheren Durchsicht unterzieht, wird seine Anschauungen auf diesem Gebiete nicht unwesentlich erweitern und klären. Als zweiten Aufsatz bringt Heft 1 aus der Feder von Dr. Max Reindl eine Untersuchung über das dem Reichseisenbahnamt durch Abs. 2 der Eingangsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung beigelegte Recht, in Fällen der Dringlichkeit oder beim Versuche neuer Einrichtungen einzelne Bestimmungen dieser Ordnung im Einverständnisse mit den Landesaufsichtsbehörden zu ergänzen und abzuändern. Vermuthlich sind die hier von Dr. Reindl geäusserten Zweifel die unbeabsichtigte Veranlassung gewesen zu dem von Professor Laband zu Strassburg im Dezemberhefte der „Deutschen Juristen-Zeitung“ mit grosser Lebhaftigkeit geführten Angriffe auf die Rechtsbeständigkeit der gesammten Eisenbahnverkehrsordnung, mit welchem er in den Kreisen der Juristen so überaus wenig Anklang gefunden hat. Es folgt sodann der Schluss der bereits in Nr. 59 d. Ztg. erwähnten Abhandlung des Privatdozenten Dr. Johannes Burchard in Berlin über das Lagergeschäft. Die Reihe der Abhandlungen in Heft 2 eröffnet Dr. Emanuel Tilsch, Advokat und Privatdozent in Prag, mit einem Aufsatze „Ueber Verschulden des Beschädigten bei Unzurechnungsfähigkeit desselben“. Sodann erörtert Professor Dr. Karl Hilse in Berlin die Frage, ob der § 567 des deutschen Bürgerlichen Gesetzbuches, nach welchem alle Pacht- und Miethverträge nach Ablauf von 30 Jahren kündbar werden, Anwendung finde auf die Verträge, durch welche Wegeeigenthümer den Kleinbahnen die Mitbenutzung ihrer Wege gegen Entgelt einräumen. Dem verneinenden Ergebniss, zu welchem die Untersuchung gelangt, können wir aus voller Ueberzeugung beipflichten. Der Schluss der in Heft 4 des Vorjahres begonnenen Abhandlung von Dr. Max Höltzel in Hamburg über Wagenübergang und Wagenmiethe soll hier nur noch kurz erwähnt werden, da wir unsere Ansichten über den betreffenden Gegenstand in Nr. 81 des vorigen Jahrgangs d. Ztg. bereits eingehend dargelegt haben. H.

Berichtigung.

Im dem Aufsatz in Nr 21 d. Ztg.: „Noch etwas über die fehlenden und überzähligen Güter“ bezieht sich die Bemerkung: „**Etwa 10 cm lang, 8 cm breit**“ unter der Abbildung in der ersten Spalte auf S. 325 nicht auf diese, sondern auf die in der zweiten Spalte jener Seite befindliche Abbildung.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. März d. J. für den Güterverkehr eröffnete 1,806 km lange Verbindungsbahn bei Kandrzin der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 18,233 km lange Strecke Lippusch-Bernsdorf der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, welche am 1. April d. J. für den Wagenladungs-, Güter- und Viehverkehr eröffnet werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher für den Gesammtverkehr eingerichtete Station Roncogno der Linie Trient-Tezze wird am 1. April d. J. in eine Personenhaltestelle mit beschränktem Gepäck- und Güterverkehr umgewandelt.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 803 vom 6. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abänderung der Bestimmungen des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement über die Auftheilung von Transportentschädigungen (abgesandt am 13. März d. J.).

Nr. 915 vom 9. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 70 des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs (abgesandt am 13. März d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 10. Juli d. J. in Zell a. See stattfinden.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Eisenbahn - Neubaulinie zwischen Burg= und Nieder=Gemünden und Nieder=Ofleiden.

Die Eröffnung der vorbezeichneten von der Linie Giessen-Fulda abzweigenden Nebenbahn findet am 1. April d. J. statt. Von den an ihr gelegenen Stationen Wäldershausen, Neuhaus (Oberhessen), Homberg (Oberhessen) und Nieder=Ofleiden dienen die Haltestellen Wäldershausen und Neuhaus (Oberhessen) für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung mit Fahrkartenverkauf durch den Zugführer. Ausserdem ist Wäldershausen auch für den Wagenladungs- und Stückgutverkehr eingerichtet, dagegen dienen die übrigen Stationen für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern, Leichen und lebenden Thieren. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist überhaupt ausgeschlossen. Fahrzeuge können weder in noch nach Wäldershausen und Neuhaus (Oberhessen) abgefertigt werden.

Nähere Auskunft ertheilt das hiesige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 5. März 1901. (645)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

K. k. priv. böhmische Nordbahn.

Der Verkehr nach unserem Landungsplatz Tetschen/Bodenbach ist, nachdem die Elbeschifffahrt wieder aufgenommen wurde, unbeschränkt wieder offen.

Prag, den 11. März 1901. (646)

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Geflügel aus Ungarn vom 1. Juni 1899.

Am 1. April 1901 gelangt der III. Nachtrag zur Einführung, welcher neue Frachtsätze für Hergershausen und geänderte Frachtsätze für Mainz Hauptbhf., Stationen der k. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz, enthält.

Der Nachtrag wird auf Verlangen kostenfrei abgegeben.

München, den 11. März 1901. (647)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch - bayerischer Gütertarif, Theil II vom 1. Februar 1899.

Der Ausnahmetarif für Steinschotter ist auf den Verkehr zwischen Breitengüssbach einerseits und Bopfingen, Crailsheim und Jagstzell anderseits ausgedehnt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

München, den 11. März 1901. (648)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlentarif vom 1. November 1900.

Mit Wirksamkeit vom 25. März 1901 wird die Station Neudau der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn in den Tarif aufgenommen.

München, den 11. März 1901. (649)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Tarif Theil I, Abtheilung B. Abänderung der Tarifirung für Seifensiederfluss etc.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. wird die auf Seite 59 des Nachtrages I zum Tarife Theil I, Abtheilung B für den im Rubrum genannten Güterverkehr vorgesehene Tarifirung der Position L — 1 f in nachstehender Weise abgeändert:

Position	Artikel	Klassifikation für Gewichtsmengen		
		unter 5 000	von mindestens 5 000	von mindestens 10 000
		Kilogramm		
		pro Frachtbrief	pro Frachtbrief und Wagen	
	L.			
1	f. Seifensiederfluss (Seifensieder-Unterlauge, auch konzentrirt, Abfallwasser der Seifenfabrikation)	II	A 2*)	Sp.-T. III

Wien, am 13. März 1901. (650)
Priv. öst.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1900 für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 20. d. Mts. tritt für den Verkehr von Zeuthen (Direktionsbezirk Berlin) nach Georgsmarienhütte ein Ausnahmesatz von 0,79 ℳ für 100 kg in Kraft.

Essen, den 11. März 1901. (651)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Der gemäss Bekanntmachung vom 22. Dezember v. J. mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. eingeführte Ausnahmefrachtsatz von 5,41 Francs für 1 000 kg für die Beförderung von phosphorsaurem Kalk im Verkehre der Stationen Stolberg und Gand (Champ des Mauveuvres) ist auch für die Station Gand (Champ des Mauveuvres, Petit Dock) gültig.

Cöln, den 11. März 1901. (652)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1901 wird die besondere Bestimmung zu § 46 der Eisenbahn-Verkehrsordnung in unserem Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren im Binnenverkehr, Theil II, nach welcher an Sonn- und Festtagen ausser Hunden auch Pferde zur Beförderung angenommen werden durften, aufgehoben.

Künftig werden also, entsprechend der Zusatzbestimmung II zu § 46 der Verkehrsordnung im Theil I des deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von lebenden Thieren, an Sonn- und Festtagen ausser Hunden keine Thiere mehr abgefertigt.

Strassburg, den 7. März 1901. (653)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Im belgisch-südwestdeutschen Güterverkehr, Heft 6 a vom 1. Juli 1896, sowie im niederländischen Güterverkehr mit Basel, Waldshut etc., Heft I vom 1. September 1885 finden mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. die Ausnahmefrachtsätze für Käse im Verkehr mit den Stationen Waldshut, Schaffhausen, Singen, Konstanz und Bregenz nur noch Anwendung auf feste Käse mit Ausnahme der Parmesankäse. Gorgonzola, Roquefort und ähnliche Käse werden nicht als feste angesehen.

Karlsruhe, den 10. März 1901. (654)
Generaldirektion.

Sächsisch - preussisch - südfranzösischer Verband.

Vom 1. April 1901 an gelten die im Ausnahmetarif Nr. 41 (Wolle) für Zwötzen (S. St. B.) vorgesehenen Frachtsätze auch für Zwötzen (Pr. St. B.).

Dresden, den 14. März 1901. (655)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 15. März l. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Zucker ab Frankenthal, Gross-Gerau und Waghäusel nach Bulle (Schweiz) in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 11. März 1901. (656)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Entfernung Allenstein - Löwenberg i. d. M. im Berlin-Stettin-nordostdeutschen Güterverkehr (I/III) auf 584 km abgeändert.

Bromberg, den 8. März 1901. (657)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. März d. J. wird die Station Schneeberg b/Amorbach in den direkten Verkehr einbezogen und der Ausnahmetarif 2 a für Kaolin auf die Stationen Dorsten und Broich ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Cöln, den 13. März 1901. (658)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-sächsischer Güterverkehr.

In den Ausnahmetarif 6 für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen usw. werden mit Gültigkeit vom 15. März d. J. an die Stationen der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn als Empfangsstationen und die Station Oranienbaum derselben Eisenbahn, sowie die Station Lauterbach-Steinbach der sächsischen Staatseisenbahnen als Versandstationen für die Beförderung von Braunkohlen usw. (Abschnitt b des Ausnahmetarifes) einbezogen.

Ferner wird am gleichen Tage für die Beförderung von Eisenerzen usw. zum Hochofenbetriebe (Ausnahmetarif 7) von Chemnitz nach Vienenburg ein Ausnahmefrachtsatz von 0,50 ℳ für 100 kg eingeführt.

Dresden, den 13. März 1901. (659)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband: Verkehr mit Norddeutschland.
Theil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten folgende Berichtigungen der Theilfrachtsätze b für den Schnittpunkt III des Getreidetarifs — Ausnahmetarif 6 A — in Kraft:

Station	Cts.	
Bauerwitz	344 Cts.	für 100 kg.
Bautzen	466 „	
Bischofswerda	471 „	
Coblenz Rheinb.	732 „	
Dürrhennersdorf	454 „	
Leobschütz	344 „	
Loebau i. Sachs.	454 „	
Myslowitz	364 „	
Zittau	435 „	

Bei den gleichen Schnittsätzen der nachfolgenden Stationen treten am 15. Mai 1901 Erhöhungen in Kraft; es betragen von diesem Zeitpunkt ab die Schnittsätze unter III der Stationen:

Station	Cts.	
Cöthen	586 Cts.	für 100 kg.
Düsseldorf	799 „	
Mittweida	530 „	

Breslau, den 7. März 1901. (660)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Innerer Verkehr der bayer. Staatseisenbahnen, Heft B, Beförderung von lebenden Thieren, vom 1. Januar 1900.

Am 1. Mai 1901 tritt folgende Zusatzbestimmung zu § 46 (3) der Eisenbahnverkehrsordnung in Kraft.

„Erleiden Thiersendungen deshalb eine Verzögerung, weil die zur Erfüllung etwa bestehender Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften erforderlichen Begleitpapiere ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung fehlen oder unzulänglich sind, so wird für den hierdurch entstehenden Mehraufenthalt das Standgeld oder Wagenstandgeld nach dem Nebengebührentarif (Abschnitt C) erhoben."

Diese Zusatzbestimmung ist nach Maassgabe des Abschnitts I (3) der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt worden.

Im direkten Verkehr mit den übrigen deutschen Eisenbahnen tritt die gleiche Zusatzbestimmung am 1. April 1901 in Kraft.

München, den 13. März 1901. (661)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I a, Beförderung von Gütern vom 1. Januar 1900.

Am 1. Mai 1901 tritt folgende Zusatzbestimmung zu § 59 (1) der Eisenbahnverkehrsordnung in Kraft:

„Für den aus solchem Anlass entstehenden Mehraufenthalt wird das Lager- und Wagenstandgeld, sowie das Standgeld für auf eigenen Rädern beförderte Eisenbahnfahrzeuge nach den Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Heft C, Abschnitt I B) erhoben."

Diese Zusatzbestimmung ist nach Maassgabe des Abschnittes I (3) der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt worden.

Im direkten Verkehr mit den übrigen deutschen Eisenbahnen tritt die gleiche Zusatzbestimmung am 1. April 1901 in Kraft.

München, den 13. März 1901. (662)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ost-Mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 20. März d. Js. wird die Station Strassburg (Rheinhafen) der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in das Tarifheft Nr. 3 einbezogen.

Der Frachtberechnung sind die Entfernungen und Frachtsätze der Station Strassburg Centralbahnhof zu Grunde zu legen.

Die Abfertigung ist auf Wagenladungen beschränkt, welche auf den Gleisen des städtischen Hafengeländes oder den mit diesen verbundenen Anschlüssen bereit gestellt werden.

Erfurt, den 11. März 1901. (663)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. Js. finden die im badischen Ausnahmetarif Nr. 33 enthaltenen Frachtsätze für rohe Baumwolle und Baumwollabfälle auch auf Sendungen von Baumwollgarnabfällen Anwendung.

Karlsruhe, den 12. März 1901. (664)
Gr. Generaldirektion.

Sächsisch - österreichisch - ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 12. März 1901 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 tritt im Verkehre zwischen Prag B. N. B., Oe. N. W. B. und St. E. G. einerseits und Tharandt andererseits ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 1 b in Höhe von 279 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 12. März 1901. (665)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Triebes der sächsischen Staatsbahnen mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Altchemnitz-Zwickau in den Verband aufgenommen.

Altona, den 11. März 1901. (666)
Namens der Verbandsverwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. März d. J. treten im Tarifheft 1 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 8 (Holz des Sp.-T. II) von Mährisch-Neustadt K. K. St. B. nach einer Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Erfurt, Halle und Magdeburg in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Breslau, den 11. März 1901. (667)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 18. April alten/1. Mai neuen Stils d. J. wird zum deutsch-russischen Gütertarif, Theil III A, der siebente und zum Theil III B der elfte Nachtrag herausgegeben. Die Nachträge enthalten Frachtsätze für neue Stationen, anderweite ermässigte Frachtsätze für zahlreiche russische Stationen, andere, zum Theil erhöhte russische Schnittfrachtsätze im Ausnahmetarif 20 für Petroleum sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Druckstücke der Nachträge sind durch Vermittelung der Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Sodann wird mit demselben Tage die Station Wilna der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn in den deutsch-russischen Ausnahmetarif 24 für Holz und Holzbaumaterialien für den Verkehr nach Königsberg i/Pr. Ostbahnhof und Kaibahnhof mit einer Entfernung von 322 Werst und folgenden Frachtsätzen einbezogen:

für Hölzer der I. Kategorie 30,56 Kop.
„ „ „ II. „ 26,90 „
für 100 kg.

Bromberg, den 11. März 1901. (668)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Warschauer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 18. April/1. Mai dieses Jahres alten/neuen Stils wird der 7. Nachtrag zu dem deutsch-Warschauer Gütertarif (Anhang zu dem deutsch-russischen Gütertarif) herausgegeben.

Derselbe enthält:
1. Frachtsätze für neue Stationen;
2. Aenderung von Frachtsätzen einzelner Stationen der Tariftabelle I A;
3. Ergänzungen und Berichtigungen.

Letztere enthalten eine Bestimmung über die Anwendung der Transitfrachtsätze der Grenzübergangsstationen Halbstadt, Liebau, Mittelwalde und Ziegenhals (Eisenbahndirektionsbezirk Breslau), Dzieditz, Jägerndorf, Oderberg und Troppau (Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz), Lindau Stadt (bayerische Staatsbahn) und Schaffhausen (badische Staatsbahn) sowie mehrere Verkehrsbeschränkungen.

Druckstücke des Nachtrages können vom 25. d. Mts. ab von den Fahrkartenausgabestellen der Tarifstationen käuflich bezogen werden.

Bis dahin ertheilt über einzelne Frachtsätze und Verkehrsbeschränkungen unser Central-Abrechnungsbüreau Auskunft.

Bromberg, den 14. März 1901. (669)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.
(Ausnahme-Frachtsätze für Spiritus zur Ausfuhr seewärts.)

Mit Gültigkeit vom 10. Mai l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1901 gelangen für Spiritus zur Ausfuhr seewärts bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen direkte Frachtsätze von Bubentsch, Bubna, Jungbunzlau, Kolin (Oe. N. W. B. u. St. E. G.), Lieben (Oe. N. W. B. u. St. E. G.), Pardubitz (St. E. G. u. S. N. D. V. B.), Prag (diverse Bahnhöfe), Raitz, Smiritz und Wysocan (B. N. B. u. Oe. N. W. B.) nach Pommerensdorf, Stettin, Swinemünde und Warnemünde im Kartirungswege, dagegen nach den übrigen Verbands-Hafenstationen im Rückvergütungswege zur Einführung. An die Anwendung der Rückvergütungsfrachtsätze ist noch die Bedingung geknüpft, dass die für die inneren deutschen Verkehre bestehenden einschlägigen Kontrolvorschriften genau eingehalten wurden. Die direkten Sätze können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Hierdurch treten die mit Gültigkeit vom 10. Februar 1901 verlautbarten korrespondirenden Kartirungssätze für Spiritus zur Ausfuhr seewärts am 10. Mai ausser Kraft.

Wien, am 11. März 1901. (670)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Für Eisenbahn-Personen- und Güterwagen, auf eigenen Rädern laufend, treten 3 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres, bei Zahlung der Fracht für das Effektivgewicht, mindestens jedoch für 6 500 kg pro Wagen, in Kraft:

von Wien Oe. N. W. B. nach Tetschen Oe. N. W. B. trs.
von Wien St. E. G. und K. F. N. B. nach Bodenbach St. E. G. transit
von Wien K. F. J. B. nach Bodenbach B. N. B. transit
} 116 ₰

Wien, am 11. März 1901. (671)
Oesterreich. Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 2.)

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg. Theil 2.

(Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 für Getreide etc.)

Ab 1. Mai 1901 werden die in den obbezeichneten Tarifen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 für die Beförderung von Getreide etc. ausser Kraft gesetzt. Ueber die Einführung der neuen Frachtsätze wird s. Zt. Verlautbarung erfolgen.

Wien, am 12. März 1901. (672)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-Nordwest-österr. Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. April 1901 tritt der Nachtrag I zum Tarifhefte 6 (enthaltend Kartirungssätze für einzelne Artikel) vom 1. Januar 1901 in Kraft.

Derselbe enthält nur einige Abänderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. April 1901.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise 5 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. März 1901. (673)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

(Einführung eines neuen Tarifes.)

Mit 1. April 1901 tritt ein neuer Tarif für den Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich in Kraft; insoweit jedoch durch diesen Tarif Erschwerungen oder Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. Mai 1901 in Gültigkeit.

Durch den zur Einführung kommenden neuen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. November 1896 sammt den Nachträgen I—V ausser Kraft gesetzt.

Der neue Tarif enthält vielfach geänderte, gegenüber dem bisherigen Tarife theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze in den Klassengut- und Ausnahmetarifen, Zwischenlagerungs- und Reexpeditionsbestimmungen, den Kilometerzeiger, schliesslich die Lieferfristtabelle.

Der Tarif ist bei der unterzeichneten Direktion sowie bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1,70 ℳ = 2 Kr. erhältlich.

Wien, am 11. März 1901. (674)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Süddeutschland.)

Theil II, Heft 1.
(Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 19 für Cement.)

Ab 1. Mai 1901 werden die im obenbezeichneten Tarife enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 19 für Cement und hydraulischen Kalk ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 15. März 1901. (675)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 ab treten für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des

oberschlesischen Industriebezirks einerseits und den betheiligten, über Oppeln hinausgelegenen Stationen der preussischen Staatsbahnen andererseits neue Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze mit mässigen Erhöhungen in Kraft.

Ferner wird am 1. Mai 1901 der Rechte-Oderuferbahnhof in Beuthen O/S., sowie die Strecke Beuthen O./S.-Scharley für den Personenverkehr geschlossen, und es erfolgt die Umleitung des gesammten lokalen sowie direkten Personen- und Gepäckverkehrs über die etwa 2 km längere Strecke Beuthen O/S.-Karf-Radzionkau; auch hierdurch treten in den Fahrpreisen zwischen Beuthen O/S. und Radzionkau und den darüber hinaus gelegenen Stationen unwesentliche Erhöhungen der Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze ein.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der betheiligten Eisenbahndirektionen. (676)

Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der preussischen Staatsbahnen.

Am 1. Mai d. Js. werden nachstehende Tarifsätze aufgehoben:

1. Eine Anzahl Tarifsätze für Arbeiterrückfahrkarten auf Entfernungen über 50 km, zu deren Beibehaltung wegen geringer Nachfrage ein Bedürfniss nicht mehr vorliegt.

2. Ein Theil der im diesseitigen Bezirke noch bestehenden, zum Ausnahmesatze von 1,33 ₰ für das Kilometer berechneten Tarifsätze für Einzelreise Arbeiterfahrkarten. An ihre Stelle treten nach Bedürfniss Arbeiter-Rückfahrkarten bezw. Arbeiterwochenkarten zur einfachen wie zur Hin- und Rückfahrt, welche zum normalen Satze von 1 ₰ für das Kilometer gebildet sind.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau. (677)

St. Johann-Saarbrücken, 11. März 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Auf der Nebenbahn Osnabrück-Brackwede soll der Umbau von 7 km Gleisen und das Heben, Richten und Stopfen von 12 km Gleisen an den Mindestfordernden vergeben werden. Verdingungsunterlagen sind gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (nicht Marken) von hier zu beziehen. Verdingungstermin am 21. März 1901, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Eisenbahn-Betriebsinspektion 2, Osnabrück. (678)

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung und Erweiterung von Hochbauten auf den Stationen der Strecke Homburg-Usingen sollen in 2 Loosen, und zwar:

Loos I: Herstellung je eines Dienstwohngebäudes mit Stallgebäuden für 2 Beamte auf den Stationen Friedrichsdorf und Saalburg,

Loos II: a) Neubau eines Güterschuppens auf Station Friedrichsdorf,
b) Erweiterung des Güterschuppens auf Station Köppern,
c) Erweiterung des Dienstraumes auf Station Seulberg,
d) Versetzung des Güterschuppens von Station Friedrichsdorf nach Station Seulberg,

getrennt oder zusammen, öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen, Massen- und Preisverzeichnisse und besonderen Bedingungen können bei der Bahnmeisterei 6 in Friedrichsdorf i/Ts. und bei unterzeichneter Betriebsinspektion 1, Poststr. 6, eingesehen, auch von hier, mit Ausnahme der Zeichnungen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,00 ℳ (durch Postanweisung) für jedes Loos bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind der Betriebsinspektion bis zum Eröffnungstermin

Donnerstag, den 28. März d. J., Vormitt. 11 Uhr

gebührenfrei einzureichen. — Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 12. März 1901. (679J)
Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Verding
der Lieferung von Betriebsinventarien.

Die Lieferung a) von Oberwagen- und Schlusslaternen, Signallaternen, verschiedenen Handlaternen, sowie Wand- und Pfahllaternen, b) von Haarbesen, Rauhköpfen, Schrubbern, Abort-, Ofen-, Polster- und Waschbürsten, Handfegern und Fussmatten, c) von Betttüchern, Deckenüberzügen, Kopfkissenüberzügen, Handtüchern und wollenen Schlafdecken, d) von Aexten, Beilen, Eimern, Kohlenkörben, Signalpfeifen, Kohlenschaufeln, verstellbaren Schraubenschlüsseln, Kneifzangen, Hämmern, Gashahnschlüsseln, Giesskannen, Stocheisen, Harken, Stopfhacken, Kohlenkasten, Kies-, Schnee- und Müllschaufeln, Spaten, Kohlenlöffeln, Heckenscheeren und Signalhörnern soll öffentlich verdungen werden. Eröffnung der Angebote am 2. April 1901, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 20. April 1901, Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotsbogen für die unter a), b), c), d) genannten Gegenstände je besonders sind gegen postgeldfreie Einsendung von je 50 ₰ — nicht in Briefmarken — vom Vorstande unseres Centralbüreaus zu beziehen.

Münster i/W., den 11. März 1901. (680)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bahnbau Bütow-Berent.
Vergebung von Hochbauten.

Die Herstellung des Wasserthurms und eines Dampfpumpenhauses auf Bahnhof Sonnenwalde ausschliesslich Lieferung der Ziegelsteine und des Cements soll öffentlich vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind versiegelt und postfrei, bis zum Eröffnungstage

den 26. März, Vorm. 11 Uhr

an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Verdingungshefte werden gegen Einsendung von 2 ℳ postfrei abgegeben. Die Zeichnungen liegen im Büreau zur Einsicht aus. Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Bütow, den 12. März 1901. (681J)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Lieferung von Oberbaumaterialien.

Die Anlieferung von:

10 500	Stück	Hakenplatten Nr. 3 aus Flusseisen oder Flussstahl,
10 500	Stück	Hakenplatten Nr. 4 aus Flusseisen oder Flussstahl,
10 500	„	Klemmplatten Nr. 0 aus Flusseisen oder Flussstahl,
10 500	„	Klemmplatten Nr. 1 aus Flusseisen oder Flussstahl,
5 200	„	Laschenschrauben aus Schweisseisen,
21 000	„	Hakenschrauben aus Schweisseisen,
27 000	„	einfachen Federringen aus Flusseisen f. Oberbau Normal Pr. St. Eis. 8a E,

ferner von

20 000	Stück	Schienennägeln aus Schweisseisen,
18 000	„	Unterlagsplatten für Holzschwellen, aus Flusseisen oder Flussstahl,
500	„	Schwellenschrauben aus Schweisseisen

nach besonderen Zeichnungen ist zu vergeben.

Zeichnungen und Bedingungen sind gegen postfreie Einsendung von einer Mark von unserem Technischen Büreau zu beziehen.

Versiegelte, mit der Aufschrift: „Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehene Angebote, in welchen gleichzeitig die kürzesten Liefertermine, 3 Monate nicht übersteigend, anzugeben sind, müssen bis zum 28. März d. J., 11 Uhr Vorm., an uns eingesendet sein. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 8. März 1901. (682)
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

---

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Die auf dem Gelände der ehemaligen Schwellentränkanstalt und des Altstadtbahnhofes hierselbst vorhandenen Gebäude sollen auf Abbruch verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserem Büreau zur Einsicht aus und können auch gegen Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Die Besichtigung der Gebäude kann werktäglich nach Meldung bei der Bahnmeisterei B auf dem Bahnhofe hierselbst erfolgen. Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Abbruch von Gebäuden“ bis zum Eröffnungstermin, der auf Dienstag, den 3. April d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserem Amtszimmer hierselbst festgesetzt ist, postfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Wittenberge, den 13. März 1901. (683J)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Holländische Eisenbahngesellschaft.
Verkauf ausrangirter Lokomotiven, Wagen und Radsätze.

Am Montag, den 25. März 1901 werden durch Submission 2 Lokomotiven, 4 Personenwagen, 11 Güterwagen und 117 Radsätze verkauft werden.

Verkaufsbedingungen sind kostenfrei zu beziehen vom Maschinendienst der Verwaltung in Amsterdam, Centraal Administratiegebouw, Droogbak. (684)

Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 23. 20. März 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Die Haftung des Frachtführers für seine Leute

Von **Dr. jur. W. Hertzer**, Strassburg i/E.

Im gemeinen Recht bestand der Grundsatz, dass der Schuldner nur für seine eigenen Handlungen oder Unterlassungen haftbar gemacht werden könne, ein Verschulden anderer Personen hingegen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verpflichtungen bedient, nur insoweit zu vertreten habe, als er bei ihrer Ueberwachung — culpa in custodiendo — oder bei ihrer Auswahl — culpa in eligendo — sorglos verfahren sei. (Windscheid, Pandekten Bd. II, § 401, Anm. 5.) Auf die Dauer konnte indessen einem entwickelten Verkehrsleben, welches die Heranziehung von Hilfskräften in besonderem Maasse erheischte, ein derartiges Haftungsprinzip nicht mehr genügen, und machten sich daher Bestrebungen geltend, welche auf eine ausgedehntere Verantwortlichkeit des Schuldners abzielten. Es wurde unter anderem darauf hingewiesen, dass, wenn jemand zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten Angestellte verwende, er dadurch stillschweigend die Garantie für deren Handlungen übernehme. (Puchta, Vorlesungen Bd. II, S. 160.) Neuere Kodifikationen trugen diesen Anschauungen Rechnung und hielten selbst eine Garantiepflicht nicht mehr für ausreichend, sondern gestalteten die Haftung derartig, dass der Schuldner die Handlungen seiner Erfüllungsgehilfen als eigene zu vertreten habe. Am weitesten ging in dieser Beziehung der Code civil, der dem Geschäftsherrn auch für unerlaubte Handlungen seiner Vertreter die volle Verantwortung auferlegte. (Art. 1384.) Das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 (§§ 1 und 2) schloss sich dieser Auffassung an, und auch das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch liess den Frachtführer für seine Leute und für andere Personen, deren dieser sich zur Ausführung des von ihm übernommenen Transportes bedient, im gleichen Umfange haften. (Art. 400.) Uebrigens hatte schon das römische Recht durch die actiones adjectitiae qualitatis (actio exercitoria, institoria, quod jussu) in der Weise eine Heranziehung des Geschäftsherrn oder Vollmachtgebers zur Haftung für die Handlungen seiner Hauskinder, Sklaven und Angestellten geschaffen, dass er neben diesen Personen aus deren Rechtsgeschäften verpflichtet wurde.

Auch das Bürgerliche Gesetzbuch hat im allgemeinen die strengere Haftung des Schuldners angenommen, indem dieser ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters oder seines Erfüllungsgehilfen in gleichem Umfange zu vertreten hat, wie eigenes Verschulden. (§ 278.) Im Anschluss an diese Bestimmung und im Einklange mit den Normen des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs regelt das seit dem 1. Januar 1900 geltende Handelsgesetzbuch die Haftung des gewöhnlichen Frachtführers und der Eisenbahnen in der gleichen Weise. (§ 431, § 458.) Diese Haftung ist mithin eine unbedingte, sie beschränkt sich weder auf die Ueberwachung und Auswahl der Angestellten, noch stellt sie eine Garantiepflicht dar; ihr Wesen besteht vielmehr darin, dass die Handlungen der Leute des Frachtführers in der Weise zu beurtheilen sind, als seien sie von ihm selbst vorgenommen. Da nun der gewöhnliche Frachtführer — abweichend von dem früheren Rechte — nicht mehr für Zufall, sondern wie jeder andere Vertragsschuldner nur noch für Verschulden einzustehen hat, so erstreckt sich auch die Haftung für seine Leute nur noch auf ein Verschulden derselben, während die Haftungsgrundsätze der Eisenbahnen sich mit denjenigen des alten Handelsgesetzbuchs decken und daher in Bezug auf die Handlungen der Angestellten eine Abänderung nicht erfahren haben. Wie die Eisenbahnen demnach selbst für Zufall haften, so haben sie in gleichem Umfange für ihre Leute die Verantwortung zu tragen, ohne Rücksicht darauf, ob die letzteren ein Verschulden trifft oder nicht. Eine Grenze findet diese Haftung erst dann, wenn der Schaden durch ein Ver-

schulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes herbeigeführt ist. (H.-G.-B. § 456, V.-O. § 75.)

Nach bürgerlichem wie nach Handelsrecht kommt es ferner bei der Haftung des Geschäftsherrn für seine Leute nicht darauf an, ob die letzteren lediglich durch mangelhafte Erfüllung oder Nichterfüllung ihrer Vertragspflichten das Verschulden begangen, oder ob sie durch eine widerrechtliche Handlung den Schaden verursacht haben. Dem Geschäftsherrn liegt vielmehr in beiden Fällen die Verantwortung ob. Das Bürgerliche Gesetzbuch macht indessen für den Fall, dass der Gehilfe eine widerrechtliche Handlung begangen hat, zwei wesentliche Vorbehalte. Es befreit nämlich den Schuldner von der Ersatzpflicht, wenn er bei der Auswahl der bestellten Person und, sofern er Vorrichtungen oder Geräthschaften zu beschaffen oder die Ausführung der Vorrichtungen zu leiten hat, bei der Beschaffung oder der Leitung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet, oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde. (§ 831.) Diese Einschränkung der Haftung wird in den Protokollen damit begründet, dass durch die Ertheilung des Auftrags zu einer Verrichtung noch keine Beziehungen zwischen dem Auftraggeber und dem vom Beauftragten beschädigten Dritten hergestellt würden; denn der Auftrag gehe nur auf Ausführung des Erlaubten. Eine Verantwortlichkeit des Auftraggebers rechtfertige sich nur dann, wenn ihm in der Art und Weise der Ertheilung oder Ausführung des Auftrags ein schuldhaftes Verhalten nachgewiesen werden könne. (Protokolle S. 2784.) So zutreffend diese Ausführungen an sich auch sein mögen, so übersehen sie gleichwohl, dass durch eine derartige Haftungsregelung die Errungenschaften des § 278 preisgegeben werden, indem der Gesetzgeber sich nunmehr wiederum auf den Standpunkt des römischen Rechts mit seiner custodia in eligendo vel custodiendo stellt. (Vergl. auch Endemann, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, Bd. I, S. 502.)

Die Ausnahmen von der unbedingten Haftung des Geschäftsherrn, welche das Bürgerliche Gesetzbuch in Bezug auf widerrechtliche Handlungen seiner Angestellten hier vorgesehen hat, gelten weder für den gewöhnlichen Frachtführer, noch für die Eisenbahnen. (Vergl. auch Art. 105 Einf.-Ges. z. B. G.-B.) Dass diese Transportunternehmer vielmehr auch in solchen Fällen die Verantwortung für ihre Leute zu übernehmen haben, ergibt sich aus der Bestimmung des Handelsgesetzbuchs, dass, falls durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Schaden herbeigeführt wurde, für dessen vollen Umfang Ersatz zu leisten ist, während in allen anderen Fällen hinsichtlich der Höhe der zu gewährenden Entschädigung eine mildere Haftung Platz greift. (§ 430, 457, V.-O. § 88.) Diese Vorschrift bezieht sich allerdings zunächst nur auf schuldhafte Handlungen des Frachtführers selbst, sie findet aber entsprechende Anwendung, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Angestellten verursacht wurde, da der Frachtführer ja deren Verschulden in gleichem Umfange zu vertreten hat wie eigenes Verschulden.

Die in Rede stehende Haftung ist indessen keine unbeschränkte. Zunächst ergibt sich aus dem Zusammenhange, in welchem die §§ 431 und 458 mit den ihnen unmittelbar vorhergehenden Bestimmungen stehen, dass die Verantwortlichkeit des Frachtführers nur soweit reicht, als Handlungen seiner Leute in Betracht kommen, durch welche der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung des Gutes herbeigeführt worden sind; sie kann sich nicht auf alle Fälle beziehen, in denen überhaupt die Angestellten für ihren Geschäftsherrn Rechtsgeschäfte abgeschlossen haben. (Puchelt, Staub, Kommentare z. H.-G.-B., Art. 400, Anm. 2.) Ferner besagt schon der Wortlaut der gedachten Bestimmung, dass nur für diejenige Thätigkeit der Gehilfen einzustehen ist, welche sich auf die Ausführung der Beförderung des Gutes richtet; alle anderen Handlungen, die dieser Thätigkeit vorausgehen oder folgen, können nicht darunter fallen. Demnach würde z. B. die Eisenbahn nicht dafür aufzukommen haben, dass einer ihrer Abfertigungsbeamten einem Versender auf dessen Befragen die Höhe der betreffenden Wagenladungsfracht zu niedrig angibt und dieser dann im Vertrauen auf die Richtigkeit der ihm ertheilten Auskunft die Verladung vornimmt.

Was nun den Begriff „Leute“ des Frachtführers anlangt, so gibt weder das Handelsgesetzbuch, noch die Eisenbahn-Verkehrsordnung hierfür eine Begriffsbestimmung, denn der Relativsatz: „deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient“, bezieht sich nicht auf das Wort „Leute“, sondern auf „andere Personen“. (Vergl. v. Hahn, Kommentar Art. 400, § 2.) Die gemeine Meinung versteht unter dem genannten Begriff diejenigen Personen, welche innerhalb des Gewerbebetriebes des Frachtführers in einem dauernden dienstlichen Verhältniss zu ihm stehen. Die Leute der Eisenbahnen sind also diejenigen Personen, welche innerhalb des auf den Transport von Personen und Gütern gerichteten Gewerbebetriebes der Eisenbahn angestellt sind. (Staub a. a. O. § 4.) Bei der Auslegung dieses Begriffs haben ferner Wissenschaft und Rechtsprechung fast einmüthig den Standpunkt vertreten, dass der Gewerbebetrieb hier im weitesten Umfange zu nehmen sei und der Frachtführer die Verantwortung für seine Angestellten auch dann zu tragen habe, wenn Handlungen derselben in Frage ständen, welche nicht unmittelbar auf den Transport gerichtet seien. Das gesammte Personal, welches irgendwie zum Frachtgewerbe gehört, fällt darunter; denn die hier in Betracht kommende Thätigkeit begreift nicht nur die eigentliche Beförderung, sondern auch die gesammten vorbereitenden Handlungen, wie das Auf- und Abladen, Wägen, Aufbewahren und Avisiren des Gutes. Zu den Leuten der Eisenbahn in diesem Sinne sind daher nicht nur die Lokomotiv-, Zug- und Abfertigungsbeamten, sondern auch die Wagenputzer, Lampenwärter, Portiers und Bahnwärter zu rechnen. (Reichsger. Entsch. Bd. VII, S. 126.) Auch ist es nicht erforderlich, dass diese Angestellten in Ausführung der ihnen regelmässig obliegenden Dienstverrichtungen das Versehen begangen haben; es genügt vielmehr, wenn die dienstliche Verrichtung den Anlass, die Gelegenheit oder die Begünstigung zur Verübung der Handlung gegeben hat. (Puchelt a. a. O. Anm. 3.) Für den Verlust eines Gepäckstücks müsste daher z. B. seitens der Eisenbahn Ersatz geleistet werden, welches ein Reisender auf einer Station, auf welcher keine ständigen Gepäckträger angestellt sind, einem Wagenputzer, der gelegentlich zum Tragen von Handgepäck herangezogen wird, zur Besorgung übergeben hat.

Nach der neuen Verkehrsordnung gehören im Gegensatze zur früheren auch die Gepäckträger zu den Leuten der Eisenbahn im Sinne des § 458 des Handelsgesetzbuchs, denn die Verantwortlichkeit der letzteren für diese Personen, soweit sie im Stationsbereiche auf Verlangen der Reisenden deren Gepäck nach und von den Wagen, Abfertigungsstellen usw. zu schaffen haben, ist nunmehr ausdrücklich anerkannt (§ 37). Trotzdem vertritt Eger (Kommentar zur Verkehrsordnung, 2. Auflage 1901, S. 170 u. ff.) die Ansicht, dass die Gepäckträger die Eigenschaft als Leute der Eisenbahn nicht besässen; er meint, wenn es gleichwohl beabsichtigt gewesen wäre, ihnen eine solche beizulegen, so würde kein Grund vorgelegen haben, sie als Leute der Eisenbahn im obigen Sinne ausdrücklich zu bezeichnen. Nur insoweit, als sie im Auftrage der Eisenbahn nach Abschluss des Eisenbahn-Dienstvertrages das Gepäck von und nach den Abfertigungsstellen oder Gepäckwagen schafften, seien sie für diese Handlungen als Leute der Bahn anzusehen. Es erscheine daher die Annahme begründet, dass der Rechtscharakter der Gepäckträger an sich nicht geändert werden sollte, diese vielmehr — wie bisher — als selbständige Frachtführer und Gewerbetreibende (Dienstmänner) gedacht seien, welche in eigenem Namen und für eigene Rechnung Frachtverträge abschlössen, derartig jedoch, dass — zur Sicherung des Publikums — abweichend von den allgemeinen Haftungsgrund-

sätzen die Eisenbahn die Haftung von vornherein in vollem Umfange übernehme. Die Gepäckträger ständen gewissermaassen zur Eisenbahn in einem ähnlichen Verhältnisse, wie der Speditör gemäss § 413 zum Versender, der durch Dritte — die Reisenden — ihm das Gut übergebe. Für diese Auffassung spreche auch, dass die Beförderungsgebühr jenen allein und direkt zufliesse, die Eisenbahn weder an der Einnahme theilnehme, noch an dem Abschluss und der Ausführung des Geschäfts irgendwie betheiligt sei. Es lasse sich dagegen auch nicht einwenden, dass nach § 37 für die Gepäckträger Dienstabzeichen usw. vorgeschrieben seien, denn ähnliche Einrichtungen seien mehr oder weniger auch für andere selbständige Gewerbetreibende getroffen, welche im Bereiche der Bahn- oder anderer Verwaltungen zu einer bestimmten Thätigkeit zugelassen seien (Bahnhofswirthe, Buchhändler, Zeitungsverkäufer).

Dieser Begründung gegenüber muss zunächst darauf hingewiesen werden, dass nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, wie sie das receptum geschaffen und wie sie auch das Handelsgesetzbuch vertritt, die Uebernahme der Haftung für den Schaden, den das Gut bei der Beförderung erleidet, als ein dem juristischen Begriff des Frachtführers eigenthümliches Merkmal anzusehen ist, welches man sich von diesem Begriff nicht losgelöst denken kann, ohne den Rechtscharakter des genannten Vertragsschuldners völlig zu verändern. Allerdings ist dem Frachtführer, abgesehen von den Eisenbahnen, was die Uebernahme der Haftung anlangt, Vertragsfreiheit gestattet, d. h. es kann die Haftpflicht vertragsmässig beschränkt oder ausgeschlossen werden; jedoch ist dies einmal nur insoweit zulässig, als nicht durch Vorsatz oder grobes Verschulden der Schaden herbeigeführt wurde, in welchen Fällen auf seinen Ersatz nicht von vornherein gültig verzichtet werden kann (Entsch. d. Reichs-Ob.-Hand.-Ger. Bd. III, S. 293), sodann aber muss eine derartige Abrede wie jede vertragliche Abmachung jedesmal besonders getroffen werden und kann nicht ein für alle Mal Geltung besitzen. Eine grundsätzliche Nichthaftung oder Haftfreiheit ist mit der juristischen Natur eines Frachtführers unvereinbar.

Für jeden selbständigen Frachtführer wie für jeden selbstständigen Gewerbetreibenden überhaupt ist ferner nothwendige Voraussetzung, dass er in Bezug auf seinen Gewerbebetrieb für seine Person selbständig dasteht und weder der Beeinflussung, noch der Beaufsichtigung eines Dritten unterworfen ist. Dass die Gepäckträger aber eine derartige Rechtsstellung nicht einnehmen, ergibt sich vor allem daraus, dass die Eisenbahn die Haftung für sie übernimmt. Durch diese Uebernahme der Haftung wird das Abhängigkeitsverhältniss zwischen ihnen und der Eisenbahn in der gleichen Weise hergestellt, wie es zwischen dem Handlungsgehilfen und dem Prinzipal oder zwischen dem Erfüllungsgehilfen und dem Schuldner besteht. Die Gepäckträger sind daher stets Hilfspersonen im Gewerbebetriebe der Eisenbahnen und können nicht als Geschäftsherren und somit auch nicht als selbständige Frachtführer angesehen werden, denn die eine Eigenschaft schliesst die andere ipso jure aus. Dagegen kann auch nicht eingewendet werden, dass sie die Beförderungsgebühr direkt und auf eigene Rechnung vereinnahmen, denn dies geschieht in der gleichen Weise auch durch den bahnamtlich bestellten Rollfuhrunternehmer, und dieser gehört trotzdem zu den Leuten der Eisenbahn im Sinne des § 9 der Verkehrsordnung. Des weiteren kennzeichnet sich das Abhängigkeitsverhältniss, in welchem sich die Gepäckträger befinden, auch äusserlich dadurch, dass sie Dienstabzeichen tragen und mit Dienstanweisungen und Kontrolmarken versehen sein müssen. Durch diese Bestimmung werden die Eisenbahnen zweifellos verpflichtet, die genannten Angestellten durch ihre Organe (Abfertigungsbeamten) beaufsichtigen zu lassen, wie denn auch selbst auf denjenigen grösseren Bahnhöfen, auf welchen die Besorgung des Gepäcks einem Privatunternehmer übertragen ist, die Stations- und Abfertigungsbeamten als Vorgesetzte der Gepäckträger gelten und die Verwaltungen eine Strafgewalt über die letzteren besitzen. Die Behauptung Eger's, dass auch andere Personen wie die Bahnhofswirthe und Zeitungsverkäufer zur Eisenbahn in einem ähnlichen Rechtsverhältnisse ständen, ohne dass diese ihre Eigenschaft als selbstständige Gewerbetreibende verloren hätten, ist aus dem Grunde unzutreffend, weil diesen Personen nicht die Beförderung von Gütern obliegt, und sie daher nicht im Gewerbebetriebe der Eisenbahn als solche angestellt sind.

Da die Gepäckträger demnach nicht als selbständige Frachtführer anzusehen sind, sich vielmehr der Eisenbahn gegenüber in einem Gewaltverhältniss befinden, so dass diese für sie in der gleichen Weise haftet wie für ihre Leute, so haben sie auch als solche zu gelten, und lag für den Gesetzgeber daher keine Veranlassung vor, sie noch ausdrücklich als Leute der Eisenbahn zu bezeichnen.

Es muss übrigens auffallen, dass die Haftung des Frachtführers für seine Leute im Handelsgesetzbuch überhaupt Erwähnung gefunden hat, da doch im § 278 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bereits die Haftung des Schuldners für seine Gehilfen nach dem gleichen Grundsatz geregelt worden ist. Während in anderen Fällen, in denen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs mit solchen des Handelsgesetzbuchs inhaltlich übereinstimmen, von einer erneuten Aufnahme in das letztere regelmässig abgesehen wurde, ist demnach in dem vorliegenden Falle von dieser Regel eine Ausnahme gemacht worden. Die Denkschrift zum Handelsgesetzbuch sucht diese auffällige Erscheinung damit zu erklären, dass durch den § 278 die entsprechende handelsrechtliche Vorschrift nicht völlig ersetzt werde, da Wissenschaft und Rechtsprechung keinen Zweifel darüber gelassen hätten, dass die Haftung des Frachtführers für seine Leute in weiterem Umfange einzutreten habe als diejenige der übrigen Vertragsschuldner, indem der erstere auch dann die Verantwortung tragen müsse, wenn eine Handlung in Frage stände, die der Angestellte nicht unmittelbar bei Ausführung der ihm obliegenden Verpflichtungen vorgenommen habe (S. 3265). Dass diese Behauptung an sich zutrifft, ist bereits des näheren dargelegt worden; unerfindlich bleibt es aber, wie die strengere Haftung des Frachtführers dadurch zum Ausdruck gebracht werden soll, dass die Bestimmung des Bürgerlichen Gesetzbuchs unabgeändert lediglich wiederholt wurde. War der Gesetzgeber wirklich der Ansicht, dass die Vorschrift über die Haftung des Frachtführers durch den § 278 nicht völlig ersetzt werde, so erübrigte nur, diesem Umstande im Gesetzestexte selbst durch eine entsprechende Fassung Rechnung zu tragen. Jedenfalls ist daraus, dass die genannte Bestimmung ohne irgend welche Ergänzung oder Erläuterung in das Handelsgesetzbuch Aufnahme gefunden hat, nicht zu entnehmen, dass ihr die beabsichtigte Deutung innewohnt.

Der Wettkampf zwischen Dampf- und elektrischem Schnellverkehr.

Auf der Pariser Weltausstellung verdiente die von der englischen Midlandbahn ausgestellte ungekuppelte Schnellzuglokomotive wegen zweier Eigenschaften die Bewunderung der Fachleute: Bei klassischer Einfachheit in der Bauart zeigte die Lokomotive, nach welcher Richtung hin die durch die Frage elektrischen Schnellverkehrs angeregte Verbesserung der Dampflokomotive sich entwickeln muss, unter Rückkehr zu der auch bei uns früher angewendeten und noch in gutem Andenken stehenden ungekuppelten Lokomotive. Nicht als ob der Uebergang

von dieser zur jetzt allgemein herrschenden zweifach gekuppelten Schnellzugmaschine ein Rückschritt gewesen wäre; im Gegentheil verlangen unsere schweren, zumeist auch die III. Wagenklasse führenden Schnellzüge die zweifach gekuppelte Bauart. Anders aber liegt die Sache, wenn eine weitere erhebliche Vergrösserung der Geschwindigkeit gefordert wird, eine Forderung, die bisher, wie hier ausdrücklich betont werden soll, noch nicht an die Verwaltungen herangetreten ist; die Lösung würde sich sonst auch schon früher gefunden haben. Jetzt aber, wo die Elektrotechnik die Lösung der Schnellfernverkehrsfrage für sich in Anspruch nehmen will, wird es ihr wie bei der Gasbeleuchtung gehen, welche sie zu erheblichen Leistungen angespornt hat. Ein Schnellfernverkehr auf den vorhandenen Bahnen dürfte sich technisch bestimmt durchführen lassen; ob er sich auch wirthschaftlich bewähren wird, muss erst noch die Erfahrung lehren. Aber auch technisch sind die Schwierigkeiten, welche zu überwinden sind, gross genug. Der elektrische Betrieb hat für den gewöhnlichen Fall schon grosse wirthschaftliche und technische Schwierigkeiten zu überwinden, wie genugsam an dieser Stelle dargelegt wurde;*) umsomehr Anstrengungen wird es bedürfen, ehe er sich bis zu der Höhe von 200 km in der Stunde durchgerungen haben wird. Vollständig aber muss bezweifelt werden, dass auf besonders hierfür gebautem Spurwege eine Wirthschaftlichkeit zu erzielen wäre, und wer's nicht glaubt, der stelle eine Rechnung an Hand der jetzigen Betriebskosten an. Nur auf Grund einer solchen werden ja auch die maassgebenden Körperschaften oder Unternehmer für eine auf besonderem Bahnkörper laufende Fernschnellbahn zu haben sein, es sei denn zum Zweck von Versuchen. Zur Frage der Betriebseinnahmen hat die Erfahrung schon bei den rasch fahrenden Luxuszügen gelehrt, wie das Publikum die nothwendige Erhöhung des Fahrpreises scheut. Es werden jedenfalls die „Schnellverkehrszüge“ eine verhältnissmässig geringe Besetzung aufweisen; dass man gar im Schnellfernverkehr entsprechend dem Strassenbahnverkehr eine schnelle Aufeinanderfolge einzelner Betriebsmittel einrichten würde, erscheint vollständig zweifelhaft.

Das Beispiel der Schnellzuglokomotive zeigt nun, wie wir sehen, wie man zum Fernschnellverkehr mit Dampfbetrieb gelangen kann. Der in Frage kommende rasche Verkehr kann nur mit ungekuppelten Maschinen und daher leichten Zügen bewältigt werden. Zwar weist die Leistung der bezeichneten Lokomotiven ein Zuggewicht von 130 bis über 200 Tonnen bei einer wirklichen Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 bis 88 km in der Stunde einschl. Aufenthalt auf, was bei den vorhandenen längeren Steigungen von 1:200 bis 1:118 sehr bedeutend ist und nur erreicht werden kann, wenn die Thalfahrten mit Geschwindigkeiten bis zu 120 km durchfahren werden, wie es in England üblich ist; bei noch grösserer Geschwindigkeit aber müsste das Zuggewicht stark verringert werden. Andererseits steht wohl nichts im Wege, die jetzt 2,375 m Durchmesser messenden Räder noch weiter zu vergrössern, um die Kolbengeschwindigkeit nicht über die zulässige Grenze wachsen zu lassen. Die Zuverlässigkeit und Betriebssicherheit der Maschine bleibt dabei nach den Gesetzen der Mechanik dieselbe, ja wird nach gewisser Richtung hin sogar grösser, indem für grosse Räder die Gegengewichte bei den ohnehin geringen hin- und hergehenden Massen der ungekuppelten Maschine kleiner, daher auch die der Fliehkraft entstammenden zusätzlichen Schienendrücke bei sonst gleichen Geschwindigkeiten geringer werden. Die vermöge der guten Lastvertheilung und freieren Achseintheilung ruhig laufende Maschine mit Drehgestell und hinterer Laufachse, bei welcher ein Treibachsdruck von 18,8 t unbedenklich ist, führt den festgekuppelten Zug nebst Drehgestelltender mit grosser Ruhe und Stetigkeit. Beim elektrischen Schnellbetrieb wird es eine der grossen Schwierigkeiten sein, dass es an der festen Verbindung mit einer schweren Lokomotive fehlt, so dass der freilaufende Wagen allen Stössen des Oberbaues ausgesetzt ist, abgesehen von dem Fehlen eines wirklichen Schutzes und dem Gefühle der Sicherheit, welche bei einem mit rasender Geschwindigkeit von 200 km dahineilenden Wagen für den Reisenden erforderlich erscheinen. An eine Entgleisung solches einzeln laufenden Fahrzeuges darf man füglich überhaupt nicht denken!

*) S. 1 u. 323 d. Ztg. Jahrg. 1899 u. f.

Es wäre geboten, noch weitere Vortheile der Dampflokomotiven von hoher Geschwindigkeit gegenüber dem elektrischen Schnellverkehr hier anzuführen, wenn dies nicht in den oben angezogenen Aufsätzen von Struck bereits in ergiebigster Weise vom wirthschaftlichen und technischen Standpunkte aus auf der Grundlage der Erfahrung und der Rechnung geschehen wäre.

Nur auf einen Ausspruch in diesen „Auslandsstimmen“ mag nochmals hingewiesen werden: „Es ist nahezu als grundsätzlich feststehend angenommen worden, dass das Eintreten der Elektrizität . . . ohne weiteres wesentliche Vervollkommnungen in der Fortbewegung von Fahrzeugen überhaupt zur Folge haben müsse. Es handelt sich aber nicht darum, Neuerungen vorzuschlagen, sondern sich auch Rechenschaft über deren Dringlichkeit zu geben. Keiner der neueren in der Verwendung der Elektrizität als Zugkraft gemachten Fortschritte berechtigt zu dem Gedanken an die Einführung auf Vollbahnen.“ — Nicht Veränderung, sondern Verbesserung thut noth.*)

E. Fränkel, Guben.

Schlusswort der Schriftleitung.

Obgleich wir einige der Sätze des Herrn Verfassers für sehr anfechtbar halten, und insbesondere die Ansicht, dass sich der elektrische Betrieb nicht für Vollbahnen eignen solle, sowie dass etwaige Schnellverkehrszüge eine verhältnissmässige geringe Besetzung zeigen würden, in der ausgesprochenen Allgemeinheit keineswegs theilen, so übergeben wir seine Ausführungen doch gern der Oeffentlickeit, weil sie sehr beachtenswerthe Hinweise auf die weitere Vervollkommnung der Dampflokomotive und eine wohlangebrachte Warnung enthalten, dass man bei den Plänen für elektrische Schnellbahnen eingedenk sein soll, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen.

*) Als Gegenstück zu der oben erwähnten englischen Lokomotive und als Beispiel, wie es nicht gemacht werden soll, mag die ebenfalls in Paris ausgestellte gekuppelte Schnellzugmaschine einer ausländischen Verwaltung angeführt werden. Der Rahmen war nach guter, alter Mode aussenliegend, Achsen, Schenkel, Kurbel und Gegengewichte von entsprechend schwerer Bauart, Steuerung aussenliegend mit Excenter von etwa 0,75 m Durchmesser. Wie diese Lokomotive rasch laufen soll, haben auch die Preisrichter nicht erkannt.

Die erste Lesung des Gesetzentwurfes über das österreichische Eisenbahnbau- und Investitionsprogramm.

In der am 15. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses wurde nach dreitägiger Verhandlung die erste Lesung der Investitionsvorlage beendet und der Gesetzentwurf dem Eisenbahnausschusse zur Vorberathung überwiesen. Die Vertreter der Alpenländer traten mit grösster Wärme für den Gesetzentwurf ein, von welchem einer dieser Abgeordneten sagte, dass er eine grosse politische That bedeute, weil daran gegangen werde, Triest zu jenem Hafen zu machen,

der es zu sein verdiene. Auch die Vertreter der anderen Länder erklärten sich bereit, die Vorlage zu unterstützen oder sich doch mindestens dem Zustandekommen derselben nicht entgegenzustellen. Der Sprecher der jungczechischen Partei (Abg. Kaftan) wies auf die grossen finanziellen Lasten hin, welche durch die Vorlage den produktiven Ländern Böhmen, Mähren, Schlesien und Niederösterreich im Interesse der Alpenländer auferlegt werden und erachtete es daher als recht und billig, dass den Bedürfnissen dieser Länder auf andere Weise Rechnung getragen werde. Dies könne nur durch den Ausbau der nicht nur für die produktivsten Kronländer, sondern auch für die übrigen und für den ganzen Staat hochwichtigen Wasserstrassen gegeben werden, durch deren Sicherstellung der vorliegende Gesetzentwurf erst zu einem wirklich systematischen Verkehrsprogramm ergänzt würde. An dem Jungtim (Verbindung) zwischen der Eisenbahnvorlage und dem Ausbau der Wasserstrassen halte seine Partei unverbrüchlich fest, und dies um so mehr, als nur dann, wenn durch billige Wasserfracht Industrie, Landwirthschaft und Handel erstarken werden, wenn Wien und Linz mit billiger heimischer Kohle werden versorgt werden, erst an eine Belebung der Triester Linien gedacht werden könne. Seine Partei wolle den Ausbau dieser Linien nicht hindern, verlange aber die Vervollständigung und gesetzliche Festlegung des Verkehrsprogrammes.

Auch von Abgeordneten anderer Parteien wurde auf die Nothwendigkeit des Baues von Wasserstrassen hingewiesen, wenngleich es von ihnen im Interesse des baldigen Zustandekommens der Eisenbahninvestitionsvorlage nicht als angängig erachtet wurde, die gleichzeitige Sicherstellung der Wasserstrassen zur Bedingung zu machen.

In eingehender Weise begründete der Eisenbahnminister v. Wittek die wichtige Vorlage. Er führte im wesentlichen folgendes aus: „Die Staatseisenbahnverwaltung, welche mit dem Begehren nach einem sehr hohen Aufwande an das Abgeordnetenhaus herantrete, mit einem Aufwande, welcher 483 000 000 Kr. und einschliesslich der Rückzahlung von 80 000 000 Kr., welche für Eisenbahninvestitionszwecke den Kassenbeständen entnommen wurden, zusammen also 563 000 000 Kr. oder eine halbe Milliarde Kronen beträgt, ist sich bewusst, für ein so weitgehendes und ungewöhnliches Verlangen die Gründe darlegen zu müssen, welche sie namentlich in einer Zeit minder günstiger finanzieller Ergebnisse des Staatsbetriebes veranlasst und ermuthigt, an die wohlwollende Fürsorge des Abgeordnetenhauses für das Eisenbahnwesen mit so grossen Forderungen heranzutreten. Die Staatseisenbahnverwaltung meint, dass die Gründe in der That ausschlaggebend seien und dass es ihre Pflicht sei, ungesäumt trotz grosser finanzieller Bedenken dennoch den Anspruch zu erheben, dass den Bedürfnissen der Staatseisenbahnverwaltung durch ausgiebige Kapitalsaufwendungen zu Hilfe gekommen werde. Zugleich aber möchte diese Vorlage als ein Anstoss betrachtet werden zu einer planmässigen, weiter ausblickenden Fürsorge für die Kapitalsbedürfnisse der Staatseisenbahnverwaltung.

Die Ausdehnung der Vorlage, welche sich einerseits auf grosse Staatsbauten, andererseits auf die Fürsorge für die Unterstützung der Privateisenbahnbauten und endlich auf die umfassende Verbesserung der Anlage und Einrichtungen des Staatsbetriebsnetzes bezieht, ist in der That nothwendig, wenn man sich auf grössere Unternehmungen, namentlich beim Staatseisenbahnbau, einlassen soll. Ein Bau wie der der grossen Gebirgsbahnen, welche die Regierung vorschlägt, kann nicht stückweise Jahr für Jahr gemacht oder stecken gelassen werden, sondern es muss ein Plan da sein, der auf mehrere Jahre reicht, und es muss danach möglich sein, planmässig zu arbeiten, mit Voraussicht die Baueinleitungen festzustellen und dadurch auch technisch rationell und möglichst ökonomisch zu arbeiten.

Die neuen grossen Eisenbahnbauten, welche die Regierung vorschlägt, haben die Bestimmung, zu erreichen, was alle anderen mitteleuropäischen Staaten schon längst erreicht haben, das ist das Netz erster Ordnung zu vervollständigen. Oesterreich ist der einzige Staat, der noch immer steht und nachdenkt, wie er sein Netz erster Ordnung schaffen soll, und alle Nachbarn herum haben dieses Netz schon längst fertig, noch mehr, die Nachbarn haben auch schon das Netz zweiter Ordnung grösstentheils fertig, an dem wir so hart und mühselig arbeiten, und sind bereits bei dem Netze dritter Ordnung, den Kleinbahnen und elektrischen Strassenbahnen, angekommen, von dem in Oesterreich sich nur schüchterne Anfänge zeigen. Und darum erlaube ich mir, für eine so weitgehende Inanspruchnahme zu Zwecken des staatlichen Eisenbahnausbaues einen Beweggrund auszusprechen, welcher, wie ich hoffe, Ihre Billigung finden wird; es ist das Bewusstsein, dass wir sonst in der Gefahr stecken, rückständig zu werden. Dieser Gefahr wollen wir uns nicht aussetzen.

Es ist nun in dieser Richtung vor allem die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest das wichtigste. Sie steht an der Spitze, sie wird ergänzt, vervollständigt durch die Pyhrnbahn. Wenn von einer Seite behauptet wurde, dass bei der Wahl dieser grossen Linien und insbesondere auch bei der Wahl der Linienführung nicht die nöthige Rücksicht auf Böhmen genommen worden sei, so muss in dieser Hinsicht angeführt werden, dass bei der Wahl der Linien und bei dem Entschlusse, welcher der Regierung auch nicht so leicht angekommen ist, nämlich beide Linien zu bauen, ganz wesentlich die Rücksicht auf Böhmen mitgespielt hat, und dass auch die Pyhrnbahn eine Ergänzung der zweiten Verbindung ist, deren wesentliche Vortheile das Königreich Böhmen haben wird. Allerdings haben wir bei der Fortsetzung der Pyhrnbahn nach Böhmen nicht gerade an Salnau oder an eine erst jetzt zu erbauende Böhmerwaldbahn gedacht, sondern daran, dass von Linz nach Budweis eine grosse Hauptbahn geht, welche die natürliche Fortsetzung der Rudolfs- und Pyhrnbahn ist. Wenn ich aber die Frage der Linienwahl in den Bereich meiner Ausführungen einbeziehe, werden die Herren zugeben: die Lösung der Triester Eisenbahnfrage hat so lange Jahre daran gestockt, dass zwei verschiedene Bedürfnisse dabei zu berücksichtigen waren: einerseits das Bedürfniss des Binnenlandes, von Böhmen, Oberösterreich, Niederösterreich, Steiermark und der südlichen Länder, welche sich durch den sozusagen idealen Knotenpunkt Glandorf markirt. Diese Ländergruppe wollte eine bessere und nähere Verbindung mit Triest haben. Auf der anderen Seite steht die handelspolitisch auch nicht zu unterschätzende Verkehrsrichtung Triest-Süddeutschland, eine Richtung, in der wir noch dazu unter dem Wettbewerb anderer Linien stehen. Ein Mittel, diese beiden Richtungen durch eine ausgleichende mittlere Trasse zu verbinden, ist nur theilweise gefunden worden, nämlich in dem südlichen Stücke von Triest bis zum nördlichen Tunneleingange des Bärengrabens. In dieser Strecke haben wir wirklich beide Verkehrsrichtungen zusammengebracht, und wir führen sie auf einen Bahnkörper. Dann aber trennen sich die Wege, und es ist nicht anders möglich gewesen, als durch die Herstellung von zwei selbständigen Linien den gekennzeichneten beiden grossen Verkehrsbedürfnisse Genüge zu leisten. Wir können auf die Berücksichtigung des Binnenverkehres nicht verzichten. Es ist auch nicht richtig, dass wir diesem Binnenverkehre nicht die besondere Aufmerksamkeit zugewendet haben. Den internationalen Handel darf man aber doch gewiss auch nicht unterschätzen, und es wäre, glaube ich, nicht der richtige Standpunkt, wenn man sich da von Bedenken oder Besorgnissen beherrschen liesse, dass durch diese Linie für österreichische Artikel ein Wettbewerb hevorgerufen werden könnte. Wenn es uns ernst ist, Triest zu heben, zu einem grossen Welthandelsplatze zu machen, wie wir alle es lebhaft anstreben, dann darf man nicht unterscheiden nach dem Ursprung des Verkehres; denn nur ein grosser Massenverkehr ist imstande, einen Hafenplatz zu beleben und Schifffahrtswege hinzuziehen. Schifffahrtswege entstehen dann, wenn Aussicht auf Rückfracht, wenn eine lohnende Verwerthung des Schiffsraumes da ist. In dieser Beziehung muss man etwas freier denken und sich nicht darauf beschränken, zu sagen: Ja, ich werde nur diejenige Kohle in Triest zulassen, welche das Ursprungszeugniss europäischer Produktion hat. Wenn die grossen auswärtigen Häfen, z. B. Hamburg, so vorgegangen wären, und wenn Hamburg z. B. böhmische Waaren ausgeschlossen hätte, weil es keine deutschen Erzeugnisse sind, wäre Hamburg nicht das, was es heute ist.“

Der Minister erwähnte dann die anderen immerhin wichtigen Linien, die vorgeschlagen seien, von denen eine dem Königreiche Böhmen angehöre, nämlich die Linie Rakonitz-Laun, eine Linie, über deren Nothwendigkeit gar keine Meinungsverschiedenheit bestehe. Es sei ferner eine wichtige Linie in Galizien zu bauen aus gesammtstaatlichen Rücksichten, welche einen ganzen grossen, bisher vom Verkehre und von allen wirthschaftlichen Verbindungen ausgeschlossenen Landestheil aufschliessen werde und dadurch eine gewisse wirthschaftliche Bedeutung erlange. Ferner solle die in Steiermark so lebhaft gewünschte Verbindung über den Wechsel gefördert, es solle die Fortsetzung der jetzt in Hartberg endigenden Linie bis nach Friedberg durchgeführt werden.

Der Minister ging nun zu den Bedürfnissen der Lokalbahnen über. Die Thätigkeit der Regierung in Bezug auf die Förderung des Lokalbahnwesens könne keineswegs für abgeschlossen erachtet werden, da in dieser Richtung noch so viele Wünsche und Bedürfnisse vorhanden seien, Wünsche, die vielleicht etwas weit gehen, da sie sich mitunter alle gleichzeitig zur Befriedigung drängen, woraus natürlich eine grosse Schwierigkeit entstehe. Aber auch in dieser Richtung bedeute die Vorlage einen wesentlichen und nicht zu unterschätzenden Fortschritt. Sie sei der Versuch, die zersplitterte Thätigkeit bezüglich der Lokalbahnen in einem allgemeineren Gesichtspunkte zusammenzufassen und es dem Hohen Hause möglich zu machen, dass es überblicke, was für Opfer es eigentlich für Lokalbahnen in einer gewissen Reihe von Jahren bringen will.

Der Minister fuhr fort: „Würde nun das Hohe Haus durch diese Vorlage den Grundsatz billigen, dass in Bezug auf die Unterstützung von Lokalbahnen gewisse Jahresbeträge ausge-

worfen werden, so würde sich dadurch eine planmässige Vergrösserung des Lokalbahnnetzes ergeben, und es würde dann möglich sein, darüber zu entscheiden, ob das Hohe Haus innerhalb dieses Rahmens diesen oder jenen Projekten den Vorzug einräumen will. Ich möchte hinzufügen, dass unsere Vorlage keine ganz vollständige ist. Schon die vorgesehene Möglichkeit, dass vielleicht die Linien Rakonitz-Laun und Friedberg-Hartberg auch durch Leistung einer Staatsgarantie sichergestellt werden können, falls sich in dieser Richtung günstigere Vorschläge für die Staatsverwaltung bieten, zeigt, dass die Regierung mit dem System der Garantie für Vorzugskapitalien auch bei Bahnen niederer Ordnung nicht vollständig bricht. Allerdings stehen wir auf dem Standpunkte, dass dieses System eigentlich nicht mehr als das Normalsystem der Unterstützungen der Lokalbahnen angesehen werden kann, sondern dass das nur eine ausnahmsweise Hilfe sei. Da haben wir die Linie Saar-Tischnowitz. Diese Linie schliesst an eine ganze Gruppe von anderen Bahnen an, die mit Staatsgarantie sichergestellt sind. Es sind dies die Linie Humpoletz-Deutsch-Brod und Deutsch-Brod-Saar. Dann kommt die noch offene Lücke. Es ist für mich kein Zweifel, dass die Regierung demnächst mit dem Antrage an das Hohe Haus herantreten wird, die Vorzugskapitalien der Linie Saar-Tischnowitz ebenso zu garantiren, wie die Vorzugskapitalien der Linien Tischnowitz-Deutsch-Brod garantirt worden sind. Das sind Fälle, und es gibt eben noch mehrere, wo man doch ausnahmsweise noch von dem System der Staatsgarantie für Vorzugskapitalien Gebrauch machen wird. Nun wird die Frage entstehen, warum will man eigentlich, dass gerade jenen Theil des Kapitals, mit dem ein grosses Risiko verbunden ist, der Staat übernimmt; warum baut der Staat nicht selbst? Darauf kann ich antworten, dass es oft sehr nützlich erscheint, bezüglich der Beitragsleistungen zum Bau einer Lokalbahn die Form einer Aktiengesellschaft zu wählen, welche, wenn sie sich unter guter Ueberwachung befindet, die Gefahren von Aktiengesellschaften ausschliesst. Es ist dies oft sehr zweckmässig, weil die Betheiligten in dieser Richtung ein Interesse an der künftigen Entwickelung behalten, das ihnen im Falle der Widmung à fonds perdu verloren ginge.

Uebrigens ist der sehr begreifliche Wunsch ausgesprochen worden, es mögen über die nächsten Absichten der Regierung bezüglich der Förderung des Lokalbahnwesens bestimmte Vorschläge gemacht werden. Ich werde diesem Wunsche selbstverständlich sehr gern nachkommen. Es besteht ja die Absicht, eine Regierungsvorlage sehr bald nachfolgen zu lassen, in welcher die einzelnen Lokalbahnprojekte enthalten sein werden. Dieser Weg ist auch schon durch die Investitionsvorlage vorgezeichnet.

Die dritte Gruppe von Vorschlägen, welche die Staatseisenbahnverwaltung in dieser Investitionsvorlage macht, betrifft Investitionen im allerengsten Sinne, nämlich die für das bestehende Staatseisenbahnnetz; diese sind eine so dringende Nothwendigkeit, dass alles daran gesetzt werden sollte, um sie recht bald der Staatseisenbahnverwaltung zuzuführen. Denn es ist an diesen Investitionen, von denen über 50 Millionen Kronen für die Legung von zweiten und dritten Gleisen, beinahe 100 Millionen für Stationsumbauten und -Erweiterungen und 64 Millionen für Fahrbetriebsmittel bestimmt sind, in der That die grosse, weite Bevölkerung, das ganze Publikum und damit auch das Hohe Haus, welches ja diese Bevölkerung vertritt, auf das allerangelegentlichste betheiligt.

Es sind Sicherheitsmomente, die hier maassgebend sind. Die Herren wissen, dass die Abwickelung des Verkehrs auf eingleisigen Bahnen mitunter sehr schwierig, mitunter so gespannt ist, dass wir aus Sicherheitsrücksichten so bald als möglich in den Besitz der Mittel kommen müssen, damit die längst vorbereiteten Projekte zur Ausführung gelangen können. Die bisherige mühselige Verkehrsabwickelung ist aber auch sehr unökonomisch. Investitionen, welche für Stationsgleise gemacht werden, für Verbesserung von Bahnhöfen und umsomehr für Fahrbetriebsmittel und bessere Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel, durch Erweiterung der Werkstättenanlagen, rentiren sich sofort und zwar so, dass das Erträgniss der Staatsbahnen dadurch sofort verbessert wird, und dieses liegt mir sehr am Herzen. Diese Bedürfnisse sind so dringend und für die Staatseisenbahnverwaltung so wichtig, dass ich sagen muss, es liegt darin die eigentliche Entscheidung über das Wohl und Wehe des Staatsbetriebes in der nächsten Zeit. Diese Investitionen kommen gleichzeitig ebenso, wie die des Baues, auch dem inländischen Gewerbe, den Industrien, den Arbeitskräften zu Gute; das ist ein Geld, welches fruchtbar wirken wird, wo also die Staatseisenbahnverwaltung sich beruhigt sagen kann: die finanziellen Opfer sind theils unmittelbar, theils mittelbar wirklich fruchtbringende, sie werden sich reichlich verzinsen. Und es kommt noch ein Moment dazu, welches auch gerade für diese letzte Gruppe der Investitionen spricht: das ist nämlich der vielfach hervorgetretene Mangel an Arbeit und Beschäftigung.

Das Hohe Haus wird sich den Segen der Bevölkerung erwerben, wenn es in dieser Richtung der Regierung recht bald die Möglichkeit schafft, mit der Ausschreibung von Bauten vorzugehen, auf welche ja besonders in den Kreisen des bedrängten Baugewerbes und der vielfach unbeschäftigten Bauunternehmungen mit der allergrössten Sehnsucht gewartet wird. Damit, meine hochverehrten Herren, lassen Sie mich schliessen. Ich glaube, die Vorlage verdient es, der eingehenden Würdigung und der wohlwollenden Erwägung des Hohen Hauses unterzogen zu werden. Die Vorlage ist eine solche, welche eine technische Arbeit von Jahren mit sich bringt und welche ich daher mit ganz gutem Gewissen der Berücksichtigung des Hohen Hauses empfehlen kann. Und noch zum Schlusse die eine Bitte, dass es nämlich bald möglich sei, die Arbeiten, die ich Ihnen vorgeführt habe, zur Ausführung zu bringen.“ (Lebhafter Beifall und Händeklatschen. Der Minister wird beglückwünscht.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Eisenbahntarife und der deutsch-russische Handelsvertrag.** In der Budgetkommission des Reichstags kam am 15. d. Mts. die vom Abg. Graf v. Klinckowström zum Etat des Reichskanzlers beantragte, von uns in voriger Nummer auf S. 344 ausführlich erwähnte Resolution zur Berathung.

An Stelle der früheren Resolution beantragt Graf v. Klinckowström jetzt mit Unterstützung des Abg. Herold (Centrum) folgende veränderte Fassung: „Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dass innerhalb der reichsverfassungsmässigen Grenzen, bei Abschluss von Handelsverträgen oder bei Anschluss- und Tarifverträgen der Bundesstaaten, Bestimmungen über Eisenbahntarife, bei denen ausländische Produkte auf deutschen Bahnen günstiger gestellt sind als inländische, nur dann aufgenommen oder zugelassen werden, wenn solche ausschliesslich für den Durchgangsverkehr bestimmt sind. Ausnahmen von vorstehender Bestimmung sind zulässig bei Produkten des Bergbaus, ferner bei solchen Bodenprodukten, welche im Deutschen Reiche nicht erzeugt werden, endlich bei solchen Halbfabrikaten, welche in industriellen Betrieben erforderlich sind.“

Ministerialdirektor Möllhausen legte in längerer Ausführung dar, dass die Folge der Annahme des Antrags eine Verschiebung unseres deutschen Ausfuhrhandels nach den russischen Nordhäfen sein würde. Ferner würde eine besondere Kontrole erforderlich sein, welche die Eisenbahnbehörde auszuführen nicht in der Lage sei. Der Antrag werde überdies ohne Wirkung sein, da die Gefahr vorliege, dass das russische Getreide dann über Belgien und Holland doch nach Deutschland eingehen werde. Ferner würde nicht allein der Getreideverkehr der Häfen geschädigt werden, sondern auch der gesammte Verkehr der Seehäfen, also auch die dortige Arbeiterschaft. Die östliche Landwirthschaft würde geschädigt werden, da sie dann die russischen Futtermittel entbehren müsse. Abg. Graf Klinckowström bedauert, dass kein Kommissar des preussischen Landwirthschaftsministers zugegen sei. Den Hauptnutzen des Art. 19 des Schlussprotokolls des russischen Handelsvertrags habe die Spekulation. Der berechtigte Königsberger Handel solle nicht gestört werden. Die Mischung des in- und ausländischen Getreides sei nicht nothwendig, wie das die von der ostpreussischen Landwirthschaftskammer vernommenen Mühlenexperten aussagten. Preussen habe sein Hoheitsrecht, Tarife festzusetzen, an Russland abgetreten, Russland dagegen habe die Wirthschaftspolitik seines Landes richtig geführt. Die Wirkung dieses Vorgehens werde erst dann hervortreten, wenn Russland wieder eine grosse Ernte haben werde. Er bedauere, dass die Regierung sich so wenig in Fühlung halte mit den Landwirthschaftskammern und infolge dessen ungenügend informirt sei. Statt den Export der Provinz Ostpreussen zu fördern, habe der deutsch-russische Handelsvertrag durch Art. 19 des Schlussprotokolls die Einfuhr ausländischen Getreides nach Ostpreussen gefördert und dadurch in Ostpreussen Erbitterung erzeugt.

Auf Antrag des Abg. Dr. Paasche wird die Weiterberathung vertagt und der Wunsch ausgesprochen, dass die preussischen Ministerien für Landwirthschaft und für Handel

Kommissarien zur nächsten Sitzung entsenden. Die Ausführungen des Regierungsvertreters und des Grafen Klinckowström sollen inzwischen gedruckt werden.

— **Der Militärfahrpreis.** Der Bundesrath hat auf Antrag des Reichskanzlers beschlossen, den Eisenbahnfahrpreis für beurlaubte Militärpersonen vom Feldwebel abwärts von 1,5 ₰ auf 1 ₰ für den Mann und das Kilometer herabzusetzen. Diese Aenderung des Militärtarifs, wodurch die zur Zeit bestehende Unterscheidung in den Sätzen für dienstliche und für Urlaubsreisen beseitigt wird, tritt am 1. April d. J. in Wirksamkeit, so dass die während der Osterfeiertage beurlaubten Mannschaften die Fahrpreisermässigung schon geniessen können.

— **Die Ursachen der hohen Rente der preussischen Staatsbahnen.** Gegenüber der in der Etatsdebatte des preussischen Abgeordnetenhauses von einem sozialdemokratischen Redner vorgebrachten Behauptung, die im Vergleich zu den anderen deutschen Bahnen höhere Rente der preussischen Staatsbahnen habe ihren Hauptgrund in dem Ueberschusse aus dem Personenverkehr III. und IV. Klasse, führen die „Berl. Polit. Nachr." die bekannte Thatsache aus, dass der Personenverkehr überhaupt nicht oder kaum einen Ueberschuss gewährt, vielmehr der Güterverkehr in der Hauptsache die Ueberschüsse der preussischen Staatsbahnen liefert. Es wird dargelegt, wie die preussischen Staatsbahnen, die im letzten Rechnungsjahr 1899/1900 eine Einnahme von einer Milliarde und 342 Millionen und einen Ueberschuss von 495 Millionen hatten, weitaus das grösste Verkehrsunternehmen der Welt sind; dann heisst es zum Schluss, die grössere Rente der preussischen Staatsbahnen rühre keineswegs von übertriebener Sparsamkeit her, sondern habe „vielmehr ihre natürliche Ursache in der wirthschaftlichen Ueberlegenheit eines Betriebes von solcher Riesengrösse, wie ihn die preussischen Staatsbahnen jetzt schon darstellen und in der Zukunft in noch ungleich höherem Maasse bilden werden".

— **Die Eisenbahntarife der Seehafen- und Küstenstationen im rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Seehafenverkehr.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich in einem an die königliche Eisenbahndirektion zu Essen gerichteten, den betheiligten Direktionen zur Nachachtung mitgetheilten Erlasse damit einverstanden erklärt, dass die für den Ortsverkehr der Seehäfen geltenden Ausnahmetarife für Eisen und Stahl da, wo sie auch für den Versand von den Seehäfen zugelassen sind, diese Gültigkeit bis auf weiteres behalten. Die Anwendungsbedingungen solcher für beide Richtungen geltenden Ausnahmetarife werden in folgender Fassung, die nach den besonderen örtlichen Verhältnissen zu ergänzen ist, genehmigt: Die Ausnahmesätze, deren Anwendung nicht an die Bedingung der überseeischen Ausfuhr der Sendungen geknüpft ist, gelten in beiden Richtungen, jedoch a) in der Richtung nach den Hafenstationen nur für Sendungen, die auf ihnen entladen und mit Landfuhrwerk oder zu Schiff oder von — — — mit der Kleinbahn — — — abgefahren, also von der Hafenstation nicht unmittelbar mit der Eisenbahn weiter befördert werden, b) in der Richtung von den Hafenstationen nur für Sendungen, die zur Verladung daselbst mit Landfuhrwerk oder zu Schiff oder nach — — — mit der Kleinbahn — — — angefahren, nicht aber mit der Eisenbahn nach der Hafenstation befördert sind.

In die Ausnahmetarife für Küstenstationen ist folgende Fassung aufzunehmen: Der Tarif gilt nur für Sendungen, die auf den oben (hierunter) genannten Empfangsstationen entladen und mit Landfuhrwerk (gegebenenfalls: oder zu Schiff oder von — — — mit der Kleinbahn — — —) abgefahren, also nicht unmittelbar mit der Eisenbahn weiter befördert werden. Solche Kleinbahnen, die den Verkehr zwischen Hafenplatz (Küstenstation) und Bestimmungs- oder Versandort im Wettbewerb gegen eine Eisenbahn vermitteln, würden auszuschliessen sein.

Von Einrichtung des geplanten Ausnahmetarifs für Baumwollensamenöl soll nach dem gleichen Erlasse des Herrn Ministers mit Rücksicht auf die entgegenstehenden Interessen der inländischen Landwirthschaft abgesehen werden.

— **Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat neue, von der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt ausgearbeitete und im Entwurf vorgelegte Vorschriften über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden mit einigen Aenderungen genehmigt.

Die neuen Vorschriften sollen nunmehr im ganzen Bereiche der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen eingeführt werden. Auf den Inhalt der neuen Vorschriften werden wir demnächst zurückkommen.

— **Verschliessen abgehängter Personenwagen.** In Bezug hierauf hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen folgenden Erlass gerichtet: „Es ist wiederholt Beschwerde darüber geführt, dass bei abgehängten, dicht hinter den zur Abfahrt bestimmten Zügen aufgestellten leeren Wagen nicht immer genügende Vorsichtsmaassregeln getroffen werden, um einer irrthümlichen Benutzung durch Reisende vorzubeugen. Zurückbleibende Wagen, deren Stellung zu der Annahme verleiten kann, dass sie zu einem zur Abfahrt bestimmten Zuge gehören, sind in der Regel verschlossen zu halten und der Zugschluss möglichst deutlich auch nach der Seite des Bahnsteigs kenntlich zu machen; auch sind die Reisenden, soweit nöthig, durch die Zug- und Stationsbediensteten in zuvorkommender Weise rechtzeitig aufzuklären und auf die richtigen Wagen zu verweisen."

— **Fernzone für Fahrten über 300 km.** Der Centralausschuss Berliner kaufmännischer, gewerblicher und industrieller Vereine hat Zeitungsnachrichten zufolge an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten den Antrag gerichtet, es möchte innerhalb des Gebietes der preussischen Verkehrsverwaltung eine Fernzone für Fahrten über 300 km eingerichtet werden, dergestalt, dass für Reisen, die eine Länge von 300 km übersteigen, nur der Fahrpreis für 300 km erhoben wird. In der begründenden Denkschrift ist zunächst berechnet, dass die rechnerische Einbusse bei Verwirklichung des Antrages sich auf nur etwa 7 % der Einnahmen aus dem Personenverkehr belaufen würde. Thatsächlich aber würde der voraussichtliche Einnahmeausfall weit geringer sein oder ganz ausgeglichen werden, da anzunehmen sei, dass infolge der beantragten Verkehrserleichterung und Verkehrsverbilligung eine erhebliche Verkehrssteigerung eintreten werde. Nach Auffassung der Antragsteller sind es gerade die weiten Reisen, bei denen der Preis für zahlreiche Bevölkerungskreise, insbesondere für den Mittelstand von Handel und Industrie, eine ausschlaggebende Rolle spielt. Hier empfindet der Handelsstand die hohen Fahrpreise als eine schwere und drückende Fessel, und sehr oft müssen Geschäftsreisen unterbleiben, die von vornherein nicht mit einiger Sicherheit einen Nutzen erwarten lassen, der grösser ist als der Fahrpreis, die sonstigen Reiseunkosten und eine angemessene Entschädigung für die Zeitversäumniss. Die Verwirklichung des Antrages würde auch für die Eisenbahnverwaltung eine beträchtliche Vereinfachung des Betriebes bewirken, insofern bei den grösseren Entfernungen alsdann ein einheitliches Verfahren Platz greifen würde.

So weit der Antrag und seine Begründung, die übrigens beide der Zeitschrift „Zonentarif", Jahrgang 1900, Nr. 8 und 9, Jahrgang 1901, Nr. 1, entnommen sind. Wir können nur unser Erstaunen darüber ausdrücken, dass so mangelhaft begründete und aussichtslose Anträge, die den einfachsten Grundsätzen der Tarifbildung Hohn sprechen, immer wieder ausgesonnen und den Behörden vorgetragen werden. Wo liegt die Berechtigung für die Grenze von 300 km? Warum soll für eine Reise von Berlin nach Hamburg derselbe Preis gezahlt werden, wie für eine solche nach dem doppelt so weit entfernten Königsberg oder Köln, oder gar wie für die fünfmal so grosse Entfernung von Saarbrücken nach Eydtkuhnen? Wo bleibt das Verhältniss zwischen Leistung und Gegenleistung? Welche unvermeidlichen Folgen würde ein solcher Schritt der preussischen Verwaltung haben? Und wozu? Nur damit der Handelsstand für weite Reisen weniger Geld aufzuwenden braucht als bisher! Mit solcher Begründung lassen sich noch viel weitgehendere Forderungen aufstellen!

Lägen wirklich Gründe für eine Verbilligung der Personenfahrpreise vor, so wäre wohl eine so planlose Ermässigung, wie sie hier empfohlen wird, das letzte, worauf man verfallen würde. Wir wollen übrigens zur Vermeidung eines Missverständnisses gern zugeben, dass wir eine staffelweise Bildung der Personenfahrpreise mit fallendem Einheitssatz für grössere Entfernungen keineswegs für unverständig halten. Eine solche liegt in unvollkommener Art ja schon bei den Rundreisekarten und -Heften vor. Aber die Preise bis 300 km lediglich nach der Entfernung zu bemessen und darüber hinaus bis zu der denkbaren Entfernung von rund 1 500 km (Saarbrücken-Eydtkuhnen) den Preis stehen zu lassen, das ist ein Gedanke, der sich wieder dem Verlangen nach dem glücklich überwundenen „Personenporto" nähert; dieses letztere hat vor der Fernzone aber die folgerichtige Durchführung eines wenn auch verfehlten Grundsatzes voraus.

Vermuthlich hat sich der Centralausschuss in seiner Begründung auch auf die bekannte 14. Zone des ungarischen Zonentarifes berufen. Bekanntlich hat man in Ungarn gerade diese Zone längst ändern und ihr sechs weitere Zonen hinzufügen wollen, weil man sich von der Unrichtigkeit der grossen Ausdehnung der 14. Zone überzeugt hat. Man ist davon abgekommen lediglich, weil man mit der beabsichtigten Einführung den Fahrpreis der m i t t l e r e n Zonen ermässigen wollte und vor dem hieraus sich ergebenden Einnahmeausfall sich scheute, der in der als gerechtfertigt anerkannten Vertheuerung der Fernzonen keine Deckung fand. (Siehe Nr. 32 S. 494 und Nr. 46

S. 712 des vorigen Jahrg. d. Ztg.) Der Zonentarif gilt überdies immer nur in Bezug auf die Hauptstadt des Landes, und man verfolgt mit dieser Einrichtung den ausgesprochenen politischen Zweck, die Hauptstadt Budapest zu heben, der Bevölkerung zum massenweisen Reisen dorthin einen Anreiz zu geben. Deshalb ist dort auch jede Unterbrechung der Reise unzulässig. Uebrigens hat sich der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten im Laufe der letzten Jahre so klar und nachdrücklich über die Ziele einer Personentarifreform und über die jetzige Lage ausgesprochen, dass der antragstellende Centralausschuss an den Erfolg seines Antrages selbst schwerlich glaubt. Es handelt sich auch wohl nur darum, immer und immer wieder die bei den mittleren Kreisen so beliebte Herabsetzung der Personenfahrpreise in einer zur Zeit des Herannahens der Sommerreisen besonders schmackhaften Form aufzutischen.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Aus denselben Gründen wie im Januar haben auch im Februar d. J. die Einnahmen im Personenverkehr nur eine geringe Vermehrung — um rund 2 500 *M.* — gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres, und die Gütertransporte einen beträchtlichen Rückgang — um 9 200 t und 27 000 *M.* Einnahme — erfahren. Die Verminderung der Gütertransporte entfällt zu fast zwei Dritteln auf Bauholz und andere Baumaterialien, eine Folge des Ruhens der Bauthätigkeit. Der Verkehr von Hamburg nach Lübeck weist einen Ausfall von rund 1 200 t auf, der fast ganz durch die infolge von Konjunkturverhältnissen eingetretene Verminderung der Transporte von Baumwolle und Mehl nach Russland und Finnland herbeigeführt ist.

— **Ueber Anschlussgleisanlagen in Cuxhaven und die Bahnbeförderung von Hamburg dahin** enthält der Verwaltungsbericht der Hamburg-amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft für 1900 folgendes:

Die Verhandlungen zwischen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung und dem hamburgischen Staate über die Herstellung von Anschlussgleisen nach dem neuen Hafen in Cuxhaven sind endlich zum Abschluss gelangt, so dass mit der Errichtung der für die Nutzbarmachung des Hafens für unseren Betrieb erforderlichen Bauten, die vom Staate ausgeführt werden, während die Gesellschaft die Baukosten zu verzinsen hat, begonnen werden konnte. Die Gesellschaft hofft daher, im Laufe des Jahres 1902 den Schnelldampferbetrieb nach Cuxhaven verlegen zu können.

Da die Beförderung der Fahrgäste der Dampfer auf der Eisenbahnstrecke Hamburg-Cuxhaven viel zu wünschen übrig liess, so ist die Gesellschaft mit der preussischen Staatseisenbahnverwaltung über die Beseitigung der bestehenden Uebelstände in Verhandlungen eingetreten, welche zu dem Abschluss eines Vertrages geführt haben. Die Eisenbahnverwaltung hat sich in entgegenkommender Weise gegen gewisse zu leistende Garantien verpflichtet, die gegenwärtig nur mit einem Gleise versehene Strecke Stade-Cuxhaven zweigleisig auszubauen, auf der ganzen Strecke den Oberbau zu verstärken, ferner den für die Gesellschaft einzustellenden Sonderzügen eine grössere Geschwindigkeit zu geben und sie mit besseren Personenwagen auszustatten.

— Aus Anlass des **80. Geburtsfestes Seiner königlichen Hoheit des Prinzregenten Luitpold von Bayern** wurde der Staatsminister des königlichen Hauses und des Aeussern, Dr. Krafft Freiherr v. Crailsheim, in den erblichen Grafenstand erhoben. Der Generaldirektor der bayerischen Staatseisenbahnen hat demzufolge mit jenem der bayerischen Posten und Telegraphen um eine Audienz zu dem Zwecke gebeten, den obersten Leiter der bayerischen Verkehrsanstalten im Namen des gesammten Verkehrspersonals zu dieser Auszeichnung zu beglückwünschen. Die von dem Minister hierauf erfolgte Antwort lautete im wesentlichen wie folgt:

Der Generaldirektor habe mündlich bereits seine guten Wünsche anlässlich der ihm jüngst durch Allerhöchste Gnade zu Theil gewordenen Auszeichnung ausgesprochen und damit wohl auch zugleich die freundlichen Gesinnungen des Gesammtpersonals der seiner Leitung unterstellten Anstalt vermitteln wollen, er nehme daher alle ihm weiter zugedachten Glückwünsche dankend für empfangen an. „Doch," fährt derselbe fort, „kann ich hierbei nicht unterlassen, einem Gefühle, welches ich bei dem gegenwärtigen Anlasse neuerdings tief empfinde, besonderen Ausdruck zu verleihen. An der Allerhöchsten Anerkennung, die ich in der mir Allergnädigst zugewendeten Auszeichnung erblicken darf, haben wesentlich Theil die Beamten und das sonstige Personal des mir anvertrauten Verkehrsressorts. Der bedeutende Aufschwung, der sich seit Jahren auf allen Gebieten des bayerischen Verkehrswesens vollzogen hat, ist ein beredtes und glänzendes Zeugniss für den trefflichen Geist und das hohe Pflichtbewusstsein, von welchem die Beamten und Bediensteten sowie die Arbeiterschaft sämmtlicher Zweige der königlichen Verkehrsanstalten beseelt sind. Ich ergreife daher mit besonderer Freude die Gelegenheit, um dem gesammten Personal des Verkehrsdienstes für seine in ernster und treuer Pflichterfüllung bethätigte erfolgreiche Mitarbeit den wärmsten Dank und die vollste Anerkennung auszusprechen und ersuche, dieses in entsprechender Weise zur weiteren Kenntniss zu bringen." Im Verfolge vorstehenden Schlusssatzes wurde von Seite des königlichen Generaldirektors dem gesammten Eisenbahnpersonal dieser Erlass des Herrn Staatsministers bekannt gegeben.

— **Der Bau einer Eisenbahn von Gmund nach Tegernsee** wird der „Augsb. Abd.-Ztg." zufolge noch in diesem Jahre begonnen und man hofft bis zum Herbst mit den Hauptarbeiten fertig zu sein, da die Länge der Bahn nicht ganz 4 km beträgt. Die Kosten werden allerdings bedeutende, da die Grunderwerbungen, die zum grösseren Theil nur auf dem Zwangsenteignungswege durchgeführt werden konnten, sehr viel Geld kosteten. Es wird wohl nur eine Zwischenstation in St. Quirin errichtet werden; der Bahnhof in Tegernsee kommt links der Staatsstrasse auf die Anhöhe in unmittelbarer Nähe der dortigen Anwesen. Die Fortsetzung der Bahn bis Rottach und Kreuth ist natürlich nur die Frage weniger Jahre und möglich. Die jetzige Verwaltung der Schaftlach-Gmundener Bahn ist nicht sehr gern daran gegangen, die bisher sehr guten Ertrag gebende Bahn, deren Betrieb verhältnissmässig geringe Kosten machte, bis Tegernsee fortzusetzen, denn sie wird, wenn die Bahn eröffnet sein wird — und dies soll schon im kommenden Herbst, spätestens im Frühjahr 1902 der Fall sein — mehr Maschinen, Wagen und Personal als bisher benöthigen, für die kurze Strecke aber keine grossen, die Ausgaben völlig deckenden Einnahmen haben. Deshalb wird auch die Zahl der Züge vorerst nicht sehr reichlich sein. Die Privatbahn baut aber ein Dampfboot, das auf dem Tegernsee von Gmund aus Fahrten bis Wiessee, Tegernsee und zum Endpunkt des Sees ausführen und den Zugverkehr ergänzen soll.

— **Verkehrsstellen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Nach der soeben erschienenen amtlichen Zusammenstellung ist der gegenwärtige Stand folgender: 33 Güterstationen, 42 Bahnstationen I. Klasse, 208 Bahnstationen II. Klasse, 200 Bahnstationen III. Klasse, 175 Bahnstationen IV. Klasse, 142 Bahnstationen V. Klasse, 109 Haltestellen an Nebenbahnen mit Wärtern, 181 Haltestellen an Nebenbahnen mit Güteragenten, 2 Güterdienststellen ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 2 Ladestellen mit Wagenladungs-, jedoch ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 42 Halteplätze für den Personenverkehr an Hauptbahnen und 180 Halteplätze für den Personenverkehr an Nebenbahnen, endlich 15 Halteplätze sowohl für den Personenals auch für Wagenladungsverkehr an Nebenbahnen, zusammen 1 327 Verkehrsstellen, mehr gegenüber dem Vorjahre um 51 Stellen. Die Gesammtstreckenlänge der bayerischen Staatseisenbahnen ist um 145 km gestiegen und beträgt gegenwärtig 5 865 km; hiervon entfallen 4 091 km auf Haupteisenbahnen und 1 774 km auf Nebeneisenbahnen.

— **Amerikanische Schnellzuglokomotiven für die bayerischen Staatseisenbahnen.** Die bayer. Staatseisenbahnverwaltung hat ausser den in Nr. 3 S. 40 Jahrg. 1900 d. Ztg. erwähnten beiden amerikanischen schweren Güterzuglokomotiven kürzlich auch einige Schnellzuglokomotiven aus den Baldwin-Lokomotivfabriken in Amerika bezogen. Diese Lokomotiven, welche vor wenigen Wochen in einzelne Theile zerlegt in 55 Kisten verpackt in München eintrafen, werden gegenwärtig unter Leitung amerikanischer Ingeniöre in den königlichen Centralwerkstätten zusammengesetzt und machen in ihrer äusseren Erscheinung einen sehr vortheilhaften Eindruck. Hervorzuheben ist namentlich die einfache Herstellung aller Theile, die praktische, sinnreiche Anordnung der vier Cylinder, Verbundsystem Vauclain, und der einfache und solide Rahmenbau. Kessel und Feuerbüchse haben beträchtliche Abmessungen; die Gesammtheizfläche beträgt etwa 210 qm, die Zahl der Siederohre 264 und deren Länge etwa 4,5 m. Die Lokomotiven laufen auf fünf Achsen, wovon zwei gekuppelt sind. Ihre Schnelligkeit soll mit normaler Zugbelastung etwa 120 km in der Stunde betragen können.

— **Zum Eisenbahnunfall bei Station Karlsthor unweit Heidelberg.** Vor der Strafkammer zu Heidelberg fand am 15. d. Mts. die Verhandlung gegen den Expeditionsgehilfen Joseph Weipert statt, welcher beschuldigt war, am 7. Oktober v. J. das Eisenbahnunglück bei der Station Karlsthor verschuldet zu haben. Geladen waren 20 Zeugen und 9 Sachverständige. Nachts um 12 Uhr wurde das Urtheil gefällt. Weipert wurde zu 8 Monaten Gefängniss verurtheilt, auf welche 4 Monate Untersuchungshaft in Anrechnung kommen. Wir werden in einer der nächsterscheinenden Nummern hierüber ausführlicher berichten.

— **Der Jahresbericht der Handelskammer zu Düsseldorf** für 1900, dessen erster Theil soeben in die Oeffentlichkeit gelangt, dessen Ueberreichungsbericht an den Handelsminister aber das Datum des 28. Dezember v. J. trägt, bietet in der knappen und klaren Weise seines schriftgewandten Verfassers

Dr. Brandt lehrreiche Einblicke in das regsame Treiben des niederrheinischen Industriebezirks. Er schildert in der Einleitung die augenblickliche Lage in ihren Hauptzügen wie folgt: „Die Kohlen- und Koksnoth ist vorläufig gehoben, da der Bedarf in der Industrie stark nachgelassen hat; die Preise bleiben aber nach wie vor sehr hoch. Auch der Arbeitermangel ist beseitigt. Die Börse eilte dem Niedergange in der Eisenindustrie voraus, und da trotz aller in früheren Zeiten gemachten bitteren Erfahrungen auch jetzt wiederum die kapitalschwachen Kreise sich in grosse Spekulationen in Industriepapieren eingelassen hatten, so blieb es nicht bei den Kursrückgängen, die der neuen wirthschaftlichen Lage wirklich entsprochen hätten, sondern es brach eine Panik aus, in der vor allem in Kuxen grosse Vermögen verloren wurden, und es ist bezeichnend dafür, dass man in zahlreichen Fällen weit über seine Mittel spekulirt hatte, dass der Differenzeinwand noch nie so häufig gemacht worden ist, wie in den letzten Monaten. — Wenn wir die Gesammtlage heute überblicken, so müssen wir sagen, dass wir an eine nur vorübergehende Abschwächung der Marktlage nicht glauben, sondern der Ansicht sind, dass ein länger dauernder gründlicher Umschwung eingetreten ist, der sich nur nicht in so schroffen Formen äussert, wie früher. Die Ausführungen des Staatssekretärs im Reichsschatzamte, Frhrn. v. Thielmann, im Reichstage am 10. Dezember über die schlechte Finanzlage des Reiches sind dafür nur Bestätigungen von gewiss unparteiischer Seite. Es ist vielleicht nicht ganz richtig, aber auch nicht ganz falsch, von einer Krisis zu sprechen, denn die Aufträge werden der Industrie wohl in mässigerem Umfange wieder kommen, jedoch müssen die Preise, vor allem auch im Ausfuhrgeschäft, auf ganz anderer Basis aufgebaut werden, und es ist noch durchaus unentschieden, welches Schicksal die zahlreichen jungen Werke haben und unter welchen Verhältnissen die Werke weiter arbeiten können, die zu starken Erweiterungen ihres Betriebes geschritten sind. Dieser pessimistischeren Auffassung gegenüber verweist man auf die Ueberschüsse der preussischen Staatseisenbahnen, die 1900: 268 000 000 *M.* gegen 239 000 000 *M.* in 1899 betragen. Es soll uns aufrichtig freuen, wenn wir Unrecht behalten. Diese Zahlen allein können aber unser Urtheil nicht ändern."

Wir haben unserer eigenen Ueberzeugung wiederholt dahin Ausdruck gegeben, dass wir der hier und von manchen anderen Seiten vertretenen ungünstigen Auffassung der Gesammtlage nicht beizupflichten vermögen und in dem — allerdings unleugbaren — Rückgange sowohl der führenden Börsenpapiere wie des Eisenmarktes die Anzeichen oder Vorboten einer eigentlichen Krisis nicht sehen können. Gerade die fortdauernde, beinahe überraschende Festigkeit des Kohlenmarktes spricht dafür, dass noch immer ein sehr hoher Bedarf an Kohlen vorliegt, wie er nur durch die fortdauernde lebhafte Thätigkeit in der Industrie erklärt werden kann.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsrath Ottendorf, früher Mitglied der Eisenbahndirektion in Essen a/Ruhr, ist infolge seiner Ernennung zum Geheimen Finanzrath und vortragenden Rath im Finanzministerium aus dem preussischen Staatseisenbahndienst ausgeschieden.

Der grossherzoglich hessische Eisenbahndirektor Mülwert, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Darmstadt, ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Vorarbeiten für die Wasserstrassen.** Nach dem Wunsche einzelner Parteien des Abgeordnetenhauses sollte die Zustimmung zu den Eisenbahnbauten, die im Investitionsgesetz vorgesehen werden, davon abhängig gemacht werden, dass gleichzeitig auch der Bau der Wasserstrassen gesetzlich sichergestellt werde. Von der Herstellung eines solchen Zusammenhangs zwischen den Eisenbahninvestitionen und Wasserstrassen dürfte indessen abgesehen werden, da es sich bei den Bahnbauten um technisch und finanziell vollkommen ausgereifte, bei den Wasserstrassen aber um in beiden Hinsichten durchaus unfertige Projekte handelt. Allein, wenn auch von einer gleichzeitigen Durchführung der Bahn- und Wasserbauten, von einem Nebeneinander keine Rede sein kann, so soll doch schon jetzt bestimmt werden, dass mindestens ein Nacheinander der Arbeiten stattfinden wird. Darum wird, wie verlautet, seitens der Regierung ein Gesetzentwurf eingebracht werden, in welchem der Bau gewisser Wasserstrassen gesetzlich festgelegt und die Kosten für die erforderlichen Vorarbeiten angesprochen werden.

— **Die Verkehrseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monat Januar d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 9 833 235 Personen und 8 437 049 t Güter befördert; die hierfür erzielte Gesammteinnahme beträgt 43 520 335 Kr., das ist für das Kilometer 2 243 Kr. Im gleichen Monat des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehr von 9 256 162 Personen, 7 608 590 t Güter und einer durchschnittlichen Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes von 19 014 km 42 543 139 Kr. oder für das Kilometer 2 237 Kr., daher sich für den Monat Januar d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0,3 % ergibt.

Die auf Grund der Ergebnisse des Monats Januar ermittelte kilometrische Jahreseinnahme beträgt für das Jahr 1901 26 916 Kr. gegen 26 844 für 1900, das ist für das Jahr 1901 um 72 Kr., mithin um 0,3 % mehr.

Eine bedeutende Zunahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses im Monat Januar d. J. weisen gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres insbesondere die böhmischen Bahnen aus, und zwar die Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) 28,9 % und die Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Lit. A, 18,4 %.

— **Elektrischer Betrieb auf Lokalbahnen.** Die Lokalbahnen Privoz-Mährisch-Ostrau-Wittkowitz und Mährisch-Ostrau-Ellgoth werden auf elektrischen Betrieb umgestaltet, und dürfte letzterer am 1. April aufgenommen werden.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Es verlautete vor kurzem in mehreren Tagesblättern, dass die Bauarbeiten auf der elektrischen Bahn Wien - Pressburg in den nächsten Tagen in Angriff genommen werden und demnächst zwischen den Vertretern der Regierung und den Unternehmern Siemens & Halske die letzten Vereinbarungen bezüglich der elektrischen Anlagen getroffen werden sollen. Demgegenüber wird gemeldet, dass die Konzessionsverhandlungen für dieses Bahnunternehmen sowohl mit dem ungarischen Handelsministerium, als auch mit dem österreichischen Eisenbahnministerium noch nicht abgeschlossen sind, daher selbstverständlich von einem Baubeginne noch nicht die Rede sein könne. Auch sei die Ausführung der elektrischen Einrichtungen nach dem neuen Wechselstromsystem der Firma Ganz & Co. geplant und steht daher die Firma Siemens & Halske zu diesem Unternehmen in keiner Beziehung.

— **Ungarische Güterwagen für Aegypten.** Mit dem durch den österreichischen Lloyd gemietheten Dampfer „Istria" wird eine Anzahl Güterwagen ungarischer Erzeugung nach Alexandrien verfrachtet. Dieser ersten Lieferung nach Aegypten sollen demnächst noch weitere folgen.

Uebrige europäische Länder.

— **Der grosse Wasserbautenplan Frankreichs.** Im Anschluss an unsere Mittheilungen in voriger Nummer S. 348 ist noch folgendes zu erwähnen: Von den im ganzen mit 611 000 000 Franken veranschlagten Kosten des französischen Wasserbautenplanes entfallen 41 000 000 Fr. (etwa 33 000 000 *M.*) auf schon bestehende Wasserwege, nämlich auf die Kanäle zwischen der Schelde und Dünkirchen, die Seine, die Rhone, die Kanäle im Süden und die Garonne; ungefähr 457 000 000 Fr., also der weitaus grösste Theil, auf die Schaffung neuer Wasserwege, die oben aufgezählt wurden, darunter die grösste Summe mit rund 110 000 000 Fr. auf den Kanal von der Loire zur Rhone, rund 80 000 000 Fr. auf den Schelde-Maaskanal, 60 000 000 Fr. auf den Nordkanal, 91 400 000 Fr. auf den Kanal von Marseille zur Rhone. Für diesen Kanal, der zur Hebung von Marseille von allen Parteien in der französischen Kammer für nothwendig erachtet wird, war schon vor 2 Jahren ein Gesetzentwurf eingebracht, aber hingeschleppt worden. Die Rhone mündet nämlich zwar nahe bei Marseille, aber bisher für diese grösste französische Seehandelsstadt nutzlos in einem Sumpfdelta, während der Strand zudem gefährliche Klippen birgt. So ist der Marseille-Rhonekanal schon seit 20 Jahren von Marseille aus verlangt worden. Seine Länge soll 80 km betragen. Die Stadt bezw. die Handelskammer von Marseille würde wegen der Hälfte des Kostenbeitrags zur Erhebung einer Kanalabgabe berechtigt sein, wie übrigens alle zu den Kosten der übrigen Kanalbauten beitragenden Gemeinden, Departements oder Handelskammern. Weiter ist der Chierskanal mit 40 000 000 Fr. veranschlagt, die Verlängerung des Ourcqkanals mit 36 000 000 Fr. usw. Von den Hafenbauten entfällt gleichfalls die Hauptsumme mit etwa 34 000 000 Fr. auf Marseille, dann folgen Dünkirchen mit 26 000 000 Franken, Havre mit 16 000 000 Fr. usw.

— **Pariser Gürtelbahn.** Bisher hat sich die Leitung geweigert, Arbeiterwochenkarten zu schaffen, und sich darauf beschränkt, Rückfahrkarten zu ermässigten Preisen für bestimmte Züge auszugeben. Auf Gesuche aus Arbeiterkreisen hat der Arbeitsminister aufs neue bei der Gesellschaft die Einführung

von Zeitkarten angeregt, welche der Einrichtung der Wochenkarten auf allen Netzen entsprechen würde.

— Aenderung des schweizerischen Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes. Nachdem schon vor fünf Jahren vom Bundesrath ein Revisionsentwurf eingebracht, von der Bundesversammlung aber eine gründlichere Abänderung des geltenden Rechts auf diesem Gebiet gewünscht worden war, ist nunmehr eine weitere Regierungsvorlage für die Volksvertretung fertiggestellt. Als Grundlage hat ihr ein vom Justizdepartement eingeholtes Gutachten des Professors Dr. Rossel gedient. Gegenwärtig gilt, so führt die „N. Zürcher Ztg." aus, für die Haftung aus dem Eisenbahnbetriebe der Grundsatz der Haftpflicht aus dem Gesetz (ohne Rücksicht auf Vertrag oder Verschulden), während für die Haftpflicht aus dem Bau der Eisenbahnen der gemeinrechtliche Grundsatz, wonach der Nachweis eines Verschuldens verlangt wird, Anwendung findet. Der neue Entwurf will nun diesen Unterschied aufheben und Bau und Betrieb in Bezug auf die Haftpflicht einander vollständig gleichstellen. Damit findet also auch keine Beschränkung des Umfanges des Schadenersatzes von Seiten der Bahnunternehmung bei der Eisenbahnbau-Haftpflicht statt. Die betreffende bundesräthliche Botschaft erachtet, dass hier die Bestimmungen des Fabrik-Haftpflichtgesetzes nicht Platz greifen können. Die höhere Belastung, welche man der Industrie s. Zt. nicht zumuthen durfte, könne von den Eisenbahnen mit Grund nicht abgelehnt werden. § 1 des Entwurfs lautet: „Wenn beim Bau oder Betrieb einer Eisenbahn oder bei Hilfsarbeiten, welche mit dem Betrieb in Zusammenhang stehen, ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Inhaber der konzessionirten Unternehmung für allen daraus entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Getödteten oder Verletzten erfolgt ist. Als Dritte im Sinne dieses Artikels sind nicht anzusehen das Personal der Eisenbahnverwaltung oder die Personen, deren sie sich zum Betrieb des Transportgeschäfts oder zum Bau der Bahn bedient." Die bisherige Beschränkung des Anspruchs aus Verletzungen bei mit dem Betrieb zusammenhängenden Hilfsarbeiten auf 6 000 Fr. fällt also fort. Die zweite Neuerung von grundsätzlicher Bedeutung liegt in der Uebertragung der Grundsätze des Obligationenrechts auf die Bemessung des Schadenersatzes, womit vor allem im Falle des Todes der Kreis der klageberechtigten Personen gegenüber dem bestehenden Gesetz erweitert wird. Sonst ist hervorzuheben der Artikel 15, welcher besonders mit Rücksicht auf nicht im Kanton wohnende Schweizer oder Ausländer einen Gerichtsstand des Unfalls schafft.

— Die Holmenkollenbahn. In Christiania ist seit neuerer Zeit, wie die „Elektrotechnische Zeitschrift" meldet, eine elektrische Bahn in Betrieb gesetzt worden, die den Verkehr nach der berühmten Waldlandschaft und den Aussichtspunkten von Holmenkollen und Frognersäterveien vermittelt und den zahlreichen Turisten, welche jetzt alljährlich die norwegische Hauptstadt besuchen, eine willkommene Erleichterung gewähren wird. Auf dieser Bahn ist der Gipfel des Holmenkollen in kurzer Zeit erreichbar, und hier bietet sich jener wundervolle Rundblick auf den Christianiafjord und seine Ufergelände (mare velivolum terrasque jacentes), der unter den vielgepriesenen Schönheiten des dem Reiseverkehr neuerschlossenen Nordlandes eine so hohe Stelle einnimmt. Die Bahn ist von der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm Schuckert & Co. in Nürnberg erbaut und beginnt 1 km nördlich von Christiania bei Majorstuen, wo sie an das dort bereits bestehende Kraftwerk des „Christiania Elektrisk Sporvei" angeschlossen wurde. Der neuen Unternehmung wurde durch ein mit der älteren Gesellschaft getroffenes, für beide Theile vortheilhaftes Abkommen die Anlage eines eigenen Kraftwerkes erspart, indem ihr der erforderliche Betriebsstrom von letzterer gegen einen bestimmten jährlichen Kostenbeitrag geliefert wird. Die Leistungsfähigkeit der betreffenden Kraftstation musste zu diesem Zwecke vertraglich auf annähernd die doppelte Stärke gebracht werden. Der Wagenpark der Holmenkollenbahn besteht aus 12 Motor- und 10 Anhängewagen, und dass seine Benutzung auch während des Winters nicht ruhte, dafür sorgte der Verkehr nach Frognersäter, auf dessen malerischen Waldwegen die lebenslustigen Bewohner Christianias Tag für Tag in grosser Anzahl dem Ski- und Schlittensport huldigten.

— Das Petersburger Ringbahnprojekt. Erst in der Nr. 20 S. 317 d. Ztg. haben wir unseren Lesern über ein Projekt berichtet, das für St. Petersburg eine Ringbahn vorsieht. Schon heute finden wir in der deutschen „St. Petersburger Zeitung" einen Bericht über die kommissarische Berathung und deren Ergebniss. Danach schloss bereits die zur Berathung des Ringbahnprojektes eingesetzte Regierungskommission ihre Sitzungen. Die Kommission brachte dem Projekt die grösste Theilnahme entgegen, indem sie den grossen wirthschaftlichen Werth desselben uneingeschränkt anerkannte. Offen blieb die Frage der Befreiung vom Zoll des nöthigen Eisenmaterials. Während der Finanzminister die Befreiung vom Zoll strikt zurückwies und die Verwendung inländischen Materials zur Hauptbedingung für die Verwirklichung des Projektes machte, war die Kommission der Ansicht, dass 66 % des nöthigen Eisenmaterials zollfrei eingeführt werden sollten.

Die Vertreter der Stadt verlangten vom Ingeniör Balinski, dem Vertreter des Projektes, eine höhere Zahlung zum Besten der Stadt, als die in Aussicht gestellten 5 % von der Reineinnahme. Balinski gestand der Stadt schliesslich folgende Forderungen zu: a) den Bau von zwei eisernen Brücken über die Newa sowie von einigen anderen über andere Wasserläufe der Stadt; die Brücken müssen so angelegt werden, dass sie für den Fahr- und Fussgängerverkehr benutzt werden können; b) die Kanalisation der Strassen, durch welche die Ringbahn geht; c) die elektrische Beleuchtung der Strassen im Gebiete der Bahn; d) die Pflasterung dieser Strassen. Die Stadt tritt das Obuchow'sche Hospital für 4 000 000 R. ab. Sie behält sich das Recht vor, die Ringbahn vor Ablauf der Konzession auszukaufen, wobei sie zur Bedingung macht, dass die ganze Anlage nach Ablauf der Konzession in den Besitz der Stadt übergeht. Die Regierungskommission nahm die letzteren Rechte für den Fiskus in Anspruch.

Es unterliegt kaum einem Zweifel, meint unsere Quelle, dass die noch nicht erledigten Punkte des Projektes in der nächsten Zeit in einem alle Theile befriedigenden Sinne der Lösung entgegengeführt werden. Von dem grossartigen Nutzen der Bahn zu sprechen, hiesse Eulen nach Athen tragen. Es genüge darauf hinzuweisen, dass die Grossstädte Westeuropas ihren grossen wirthschaftlichen Aufschwung in hervorragendem Maasse den städtischen und Ringbahnen verdanken. Der Nutzen der Bahn in gesundheitlicher Beziehung liegt ebenso offen auf der Hand.

Was Ingeniör Balinski der Stadt bietet, ist so ungeheuer wichtig für sie, dass ihre Vertreter sich besinnen sollten, den einseitig selbstsüchtigen Interessen der Hausbesitzer das Wort zu reden und kleinliche Vortheile für sich herauszuschlagen. Schon so manches gemeinnützige Unternehmen ist im Keime erstickt worden, weil man es ausschliesslich als Steuerobjekt behandelte und ihm in verblendeter Kurzsichtigkeit oft die unsinnigsten Schwierigkeiten in den Weg legte. Man bietet der Stadt eine Anlage, die sie in absehbarer Zeit selbst herzustellen nicht imstande ist, eine Anlage, die, es ist kaum zuviel gesagt, eine neue Aera für Petersburg bedeutet; da sollte sie nicht erst versuchen, in kleinlicher Weise allerlei sogenannte Vortheile für sich herauszusuchen, sondern den Unternehmern in jeder Weise entgegenzukommen. Petersburg ist doch allmählich aus den Verhältnissen herausgewachsen, in denen die vorsintfluthlichen, einer Residenzstadt unwürdigen Verkehrsmittel genügten.

Soweit die „Petersburger Zeitung". Uns scheint es noch garnicht so zweifellos zu sein, dass alle Schwierigkeiten beseitigt werden, denn der Widerstand des Finanzministeriums steht offenbar in zwei Punkten fest: einmal bezüglich der zollfreien Einfuhr des erforderlichen Eisens und sodann wegen des Ueberganges der Ringbahn nach Ablauf der Konzessionsfrist an die Stadt statt an den Staat. Beides sind aber sehr wichtige Punkte, über die hinweg zu kommen garnicht leicht sein wird, weil in beiden Fällen wahrscheinlich nicht nur fiskalische Beweggründe, sondern vielleicht sogar grundsätzliche Bedenken entgegenstehen.

Es ist auch nicht zu verkennen, dass es immerhin eigenartig ist, dass die Ringbahn, in die sämmtliche in Petersburg auslautende Bahnen, die gleichzeitig Staatsbahnen sind, münden, für alle Zeit den Charakter einer Privatbahn behalten soll und damit bis zu einem bestimmten Grade dem unmittelbaren, staatlichen Einflusse entzogen werden soll. Nach allem scheint es so, als müsse sowohl der Unternehmer, als auch die Stadt noch recht erhebliche Opfer bringen, bevor das Unternehmen unter Dach und Fach gebracht sein wird.

— Schädigung der russischen Staatseisenbahnverwaltung. Aus Kiew wird der „Rossija" telegraphirt, dass eine Bande von Betrügern auf den Weichsel-, Polessje-, Libau-Romny- und Südwesteisenbahnen grossartige Spitzbübereien verübt hat. Den Eisenbahnen sind Verluste im Betrage von vielen Millionen Rubeln zugefügt. Auf vielen Eisenbahnstationen fehlen Centesimalwaagen, und diesen Umstand hat die Bande zu ihren Betrügereien ausgenutzt. Sie hat nicht volle Wagenladungen und Waaren abgesandt, aber über volle Wagenladungen lautende Frachtbriefe zu erhalten gewusst und auf Grund derselben späterhin gegen die Verwaltung der Staatseisenbahnen Forderungen geltend gemacht, weil angeblich unterwegs ein Theil der Frachten aus den Eisenbahnwagen abhanden gekommen sei. Die Verwaltung der Staatseisenbahnen hat bis jetzt auf solche betrügerische Forderungen etwa 3 000 000 R. ausgezahlt. In einem Telegramm wird noch erwähnt, dass ein Rechtsanwalt mit seinen drei Gehilfen von seinem Amt entfernt sei. Somit scheint es klar, dass man bei der Untersuchung noch andere Schuldige

ausser der Betrügerbande gefunden hat, und wahrscheinlich wird man noch weitere unangenehme Entdeckungen machen. Es ist ganz unmöglich, dass die Betrügereien ohne Mitwisser und Helfershelfer verübt werden konnten, denn es handelt sich hier nicht um einen oder einige Fälle, sondern um eine systematische Schädigung der Verwaltung der Staatseisenbahnen. Wir sehen wieder einem sensationellen Monstregerichtsprozess entgegen, schreibt die „Petersburger Zeitung"; vermuthlich werden daneben wunde Stellen aufgedeckt werden. Die Tagesblätter bringen häufig Mängel und Fehler des Eisenbahnwesens in Russland ans Tageslicht, und wie sehr Recht die Presse hat, eine Besserung zu wünschen, beweist am augenfälligsten der gegenwärtige Aufsehen erregende Fall.

Fremde Welttheile.

— **Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft.** Dem Bundesrath ist der angekündigte Gesetzentwurf, betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie des Reiches für das Anlagekapital einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro, zugegangen. Der Entwurf lautet: § 1. Behufs Ausführung des Baues und des Betriebes einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro durch die auf Grund der beigedruckten Bau- und Betriebskonzession und Satzungen zu bildende ostafrikanische Eisenbahngesellschaft wird den Antheilseignern der genannten Eisenbahngesellschaft die Garantie des Reiches für a) eine Verzinsung des in diesem Unternehmen anzulegenden Kapitals bis zur Höhe von 24 000 000 ℳ. mit 3 % vom Tage der Einzahlungen, b) die Zahlung des um 20 % erhöhten Nennbetrages der jeweilig geloosten und als solche abzustempelnden Antheilscheine nach näherer Maassgabe der vorbezeichneten Konzession hiermit bewilligt. § 2. Der Reichskanzler ist mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

In der Begründung der Vorlage wird gesagt: Die Budgetkommission des Reichstages hat am 9. d. Mts. den Entwurf einer Konzession für eine ostafrikanische Eisenbahngesellschaft zur Kenntniss genommen und nach Ablehnung der als erste Rate zur Herstellung einer Bahn von Dar-es-Salaam geforderten 2 000 000 ℳ. folgende Resolution beschlossen: „Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, behufs Erbauung einer Bahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro entweder auf Grund eines mit einem Privatunternehmer abgeschlossenen Vertrages oder mit Hilfe des Privatkapitals auf annehmbarer Grundlage dem Reichstag eine Vorlage zu machen." Der darin an erster Stelle angedeutete Weg, den Bau der Bahn auf Grund eines mit einem Privatunternehmer abzuschliessenden Vertrages auszuführen, würde längerer Vorbereitungen bedürfen und den Bahnbau selbst auf unbestimmte Zeit hinausschieben. Die als nothwendig anerkannte unverzügliche Inangriffnahme des Bahnbaues wird sich nur auf dem in der Resolution an zweiter Stelle angedeuteten Wege, den Bahnbau mit Hilfe des Privatkapitals auszuführen, erreichen lassen. Die Verhandlungen der Budgetkommission haben nicht den Eindruck erwecken können, als ob nicht die vorliegenden mit einem Syndikat Berliner Banken getroffenen Vereinbarungen wegen einer Bau- und Betriebskonzession für eine ostafrikanische Eisenbahngesellschaft eine geeignete Unterlage für ein mit dem Reichstage zu vereinbarendes Gesetz nach Maassgabe der vorliegenden Resolution der Budgetkommission bilden könnten. Den während der Verhandlungen der Budgetkommission über den Gegenstand geäusserten Wünschen ist bereits in den folgenden Punkten durch die mit dem Bankkonsortium wieder eingeleiteten Verhandlungen entsprochen worden: 1. In den §§ 20 und 24 der Satzungen ist bestimmt, dass sämmtliche Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsrathes die deutsche Reichsangehörigkeit besitzen müssen. 2. In die Konzession ist ein neuer § 13 des Inhalts aufgenommen, dass die Festsetzung der Grundsätze, nach welchen Ländereien und Bergwerksrechte zu veräussern sind, der Genehmigung der Aufsichtsbehörde unterliegt. 3. Im § 23 der Konzession ist durch eine redaktionelle Aenderung klargestellt, dass der Gesellschaft ein Vorzugsrecht auf die Fortsetzung der Eisenbahn vor anderen Bewerbern nur dann eingeräumt wird, wenn sie die von anderen Bewerbern angebotenen Bedingungen auch ihrerseits annimmt. In der Vorlage wird die Garantie des Reiches für eine Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitales von 24 000 000 ℳ. mit zusammen 3,396 306 % jährlich nach näherer Maassgabe des beigefügten veränderten Konzessionsentwurfs ausgesprochen. Von dem Verlaufe der parlamentarischen Verhandlungen wird es abhängen, über welche einzelnen Punkte etwa noch weiter mit den betheiligten Bankinstituten verhandelt werden könnte.

Zur Vorlage über die ostafrikanische Eisenbahn ist dem Bundesrath nachträglich noch eine ausführlichere Begründung zugegangen, der wir das folgende entnehmen:

Das jetzt in Aussicht genommene Kapital von 24 000 000 ℳ. setzt sich wie folgt zusammen: 1. reine Baukosten bei theilweise weniger provisorischer Ausführung als nach dem der Etatsforderung angefügten Kostenanschlag 16 500 000 ℳ., 2. zur Deckung für Risiko und Gewinn des Bauunternehmers 1 500 000 ℳ., 3. für den Betrieb von durchschnittlich 100 km jährlich zu Lasten des Baufonds für 3 Jahre je 1 000 ℳ. = 300 000 ℳ., 4. für die Verzinsung des Baukapitals in durchschnittlicher Höhe von 9 000 000 ℳ. während 5 Jahre zu 4 % 1 800 000 ℳ., 5. Fonds für in den ersten Betriebsjahren sich als nothwendig herausstellende, noch dem Baufonds zur Last fallende Ersatz- und Ergänzungsbauten 1 500 000 ℳ., 6. Reserven für etwaige Betriebsunfälle in den ersten Betriebsjahren 1 000 000 ℳ., 7. Betriebsfonds 500 000 ℳ. und 8. zur Deckung unvorhergesehener Ausgaben, insbesondere mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Bauausführung im tropischen Klima 900 000 ℳ., zusammen 24 000 000 ℳ. Die sichere und rechtzeitige Fertigstellung der Bahn zu Lasten der Gesellschaft bedingt eine nicht zu knappe Bemessung der Mittel, welche auch insofern im Interesse des Reiches liegt, als dieses die Zinsgarantie lediglich den Antheilseignern gewährt, so dass in den ersten Jahren die Gesellschaft bei der Beschaffung weiterer Mittel voraussichtlich auf erhebliche Schwierigkeiten stossen würde. Andererseits ist es ausgeschlossen, dass der Gesellschaft aus etwaigen Bauersparnissen ein Gewinn erwächst. Solche Ersparnisse sind vielmehr einem Reservefonds zuzuführen, welcher unter Genehmigung des Reichskanzlers zinsbar angelegt werden muss und bezüglich dessen Zinsen der Reichskanzler alljährlich bestimmt, ob sie dem Fonds selbst oder den Betriebseinnahmen zufliessen sollen. Die Rückzahlung der geloosten Antheile zu 120 % wurde von den Banken als unumgänglich bezeichnet, wenn das Gesammtkapital dem Reiche zu pari überwiesen, dagegen die Zinsgarantie nicht über 3 % erhöht werden sollte.

Der Bundesrath hat inzwischen in seiner Sitzung vom 16. d. Mts. dem Gesetzentwurf seine Zustimmung ausgesprochen.

— **Die Transvaalbahn und die englische Regierung.** Unter dieser Ueberschrift bringt die „Voss. Ztg." in ihrem Finanz- und Handelstheil einen längeren Aufsatz, in welchem der Gerüchte gedacht wird, die über ein mögliches oder vielleicht gar schon vollzogenes Abkommen zu Gunsten der deutschen Aktionäre umlaufen. Der Verfasser, als welchen das Blatt seinen holländischen Mitarbeiter bezeichnet, weist mit vollem Rechte die vielfach verbreitete Lesart zurück, als ob während der Anwesenheit Kaiser Wilhelms in London ein deutsch-englisches Abkommen getroffen sei, durch welches den deutschen Antheilseignern (etwa 7 Millionen Gulden) ein hoher Preis bewilligt werde, die den Schutzvereinigungen nicht gehörigen Aktien (etwa 5 Millionen Gulden) aber als Eigenthum der Transvaalregierung ohne weiteres konfiszirt würden. Dieses Gerücht trägt u. E. den Stempel höchster Unglaubhaftigkeit an sich, da, wie die „Voss. Ztg." mit Recht hervorhebt, die Konfiskation von Aktien, die Gegenstand des Handelsverkehrs sind, einen Rückfall in mittelalterliche Zustände bedeuten würde; denn dass die betreffenden Aktien thatsächlich Staatseigenthum der Transvaal-Republik gewesen sind, steht bislang in keiner Weise fest. Auch ist nicht anzunehmen, dass England sich dazu verstehen wird, den deutschen Aktienbesitzern Vorzugsrechte zu bewilligen, die es den Angehörigen anderer Staaten vorenthält.

Ueber das Verfahren der Transvaalbahn-Gesellschaft ihren deutschen Angestellten gegenüber, die durch die englischen Behörden aus Südafrika ausgewiesen worden sind, erfährt die „Nordd. Allg. Ztg.", dass die Gesellschaft ihren Angestellten unterm 25. Januar d. J. folgende Mittheilung hat zugehen lassen:

„Die durch das Gericht ernannten Verwalter halten es für erforderlich, die kündbaren kontraktlichen Verbindlichkeiten zu lösen, soweit dies ohne Störung unserer Verwaltung geschehen kann. Wir sind deshalb zu unserem Bedauern verpflichtet, Ihnen mitzutheilen, dass das Dienstverhältniss der nicht mehr im aktiven Dienst der Gesellschaft befindlichen Beamten und Angestellten, wie es in den Rechten und Pflichten näher angegeben ist, am 31. März 1901 sein Ende nehmen soll. Zugleich theilen wir Ihnen mit, dass die Zulagen, die nicht schon früher infolge vorhergegangener Ankündigungen aufgehört haben, den Beamten und Angestellten zum letzten Male am 31. März d. J. ausgezahlt werden. Wenn die Umstände es möglich machen sollten und die Nothwendigkeit es erfordert, sind wir bereit, das Dienstverhältniss zu erneuern. Inzwischen halten wir es für nützlich, Sie darauf aufmerksam zu machen, dass — obgleich wir für den Augenblick nicht befugt sind, andere Zahlungen als die oben erwähnten Zulagen zu leisten — durch diese Maassregel nichts geändert wird: 1. an dem Recht auf Erstattung der verauslagten Kosten der Hinaussendung für diejenigen, die darauf auf Grund des Dienstkontrakts Anspruch haben und an welche diese Erstattung noch nicht erfolgt ist; 2. an dem Recht auf Vergütung der Kosten der Rückreise nach den Niederlanden für

diejenigen, die darauf auf Grund des Dienstkontrakts Anspruch haben und keine freie Passage von den englischen Behörden haben erhalten können; 3. an den Rechtsvortheilen, welche dem Personal eventl. noch zufallen könnten, wenn später günstigere Bedingungen, als jetzt zu erlangen möglich ist, für dasselbe geschaffen werden können; 4. an dem Recht auf die Auszahlung, die das im Dienst gebliebene Personal bei einer eventuellen Auflösung des Spar- und Unterstützungsfonds würde erhalten haben. Die Versicherung in Gemässheit der Statuten dieses Fonds im Falle der Invalidität oder im Sterbefalle hört indessen mit dem 31. März d. J. auf . . . .“

Wenngleich die Gesellschaft durch dieses Schreiben ihre vertraglichen Verpflichtungen anerkennt, so bleibt noch immer unaufgeklärt, mit welchem Recht die deutschen Angestellten s. Z. von den englischen Behörden ausgewiesen sind.

— **Kongobahn.** „Engineering“ theilt über die Betriebsergebnisse dieser Bahn folgendes mit: In dem Betriebsjahre 1899/1900 betrugen ihre Anlagekosten 2 997 426 £ (= 59 948 520 ℳ) gegen 2 874 538 £ (57 490 760 ℳ) im Betriebsjahre 1898/99, sie steigerten sich also in dem Jahre um 122 888 £ (2 457 760 ℳ). Die Einnahmen der Bahn beliefen sich im Jahre 1897/98 auf 212 187 £ (4 243 740 ℳ), im Jahre 1898/99 auf 404 341 £ (8 086 820 ℳ), im Jahre 1899/1900 auf 527 312 £ (10 546 240 ℳ). Der grösste Theil der Einnahme stammt aus dem Güterverkehr; die Einnahmen aus dem Personenverkehr beliefen sich im Jahre 1897/98 auf nur 23 239 £ (464 780 ℳ) und im Jahre 1899/1900 auf 47 795 £ (955 900 ℳ). Die Verkehrssteigerung hat zum grössten Theil ihren Grund in der allmählichen Vollendung einzelner Bahnabschnitte, und so ist eine Einnahme von 527 312 £ (10 546 240 ℳ) im Jahre 1899/1900 entschieden ermuthigend. Die reinen Betriebsausgaben sind im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen auch niedrige, da sich erstere für das Jahr 1899/1900 auf nur 160 945 £ (3 218 900 ℳ) beliefen. Der Betriebskoeffizient beträgt also für dieses Jahr nur 30,5 %! Die Ausgaben für Schuldzinsen usw. (financial charges) betrugen in dem Betriebsjahre 1899/1900 79 134 £ (1 582 680 ℳ), doch blieb nach Aufstellung verschiedener Nebeneinnahmeposten noch immer ein Ueberschuss von 320 060 £ (6 401 200 ℳ) zur Ueberweisung an den Reservefonds und die Dividenden des Aktienkapitals verfügbar.

Interessant ist auch die Thatsache, dass die Bahn von Eingeborenen unter Leitung belgischer Beamten gebaut worden ist und dass in grossem Umfange auch Eingeborene zum Betriebe verwandt werden sollen. Die Kongobahngesellschaft erhielt zur Unterstützung ihres Unternehmens Land, zu dessen Nutzbarmachung Verhandlungen zwischen der „Congo Company for Commerce and Industry“ und der „Belgian Company for Commerce on the Upper Congo“ gepflogen worden sind, die zu einem Vertrage geführt haben. Die Regierung des Kongofreistaates hat ihre Einwilligung zu den in dem Vertrage enthaltenen Bedingungen noch nicht gegeben, doch sieht man einer günstigen Lösung entgegen. Auf der Kongobahn hat sich schon ein bedeutender Verkehr entwickelt, und die Steigerung ihrer Einkünfte berechtigt zu den schönsten Hoffnungen für die Zukunft, so dass man der Regierung des Königs Leopold nur Glück wünschen kann.

— **Türkische Bahnen.** Dem „Hamb. Korresp.“ zufolge will die türkische Regierung die Eisenbahn Damaskus-Mzerib käuflich erwerben. Von Mzerib aus begann die Türkei den Bau der geplanten Mekkabahn. Doch will die Pforte den Ausgangspunkt der Bahn nach Damaskus verlegen. Von den anfangs geforderten 10 000 000 ging die Beirutbahn auf 7 600 000 Fr. herunter, während die Pforte nur 6 000 000 bietet. Eine demnächstige Einigung ist sehr wahrscheinlich.

In der letzten Aufsichtsrathssitzung der anatolischen Eisenbahn wurden nach einer Meldung der „Frkf. Ztg.“ aus Konstantinopel die Verträge genehmigt, durch welche die Gesellschaft die gegenwärtige Direktion, bestehend aus Geheimrath Dr. Zander als Präsident, Huguenin als Vizepräsident, weiter auf sieben Jahre gesichert hat.

— **Eisenbahnbauten in Korea.** Das stille „Land der Morgenruhe“, das nächst Tibet wohl noch immer das unbekannteste Reich Asiens ist, verspürt doch auch allmählich die Wehen einer neuen Zeit. Mit dem japanischen Kriege ist ein Geist der Neuerung ins Land gezogen, der im Laufe der Zeit die Koreaner aus ihrer Verschlafenheit und Zurückgezogenheit aufwecken und ihrem Lande eine Verjüngung zu Theil werden lassen wird, wie sie die beiden grossen stammverwandten Nachbarländer schon durchmachen. Dass Korea einmal eine Eisenbahn bekommen würde, erschien noch vor zehn Jahren nicht recht glaublich. Heute ist nun nicht nur die Hauptstadt Söul mit ihrem Hafen Tschemulpo durch die Schienen verbunden, sondern auch Fusan, der südliche, Japan gegenüberliegende Vertragshafen, soll mit der Hauptstadt verbunden werden. Der Hauptgründer dieses neuen grossen Unternehmens ist der „Köln. Ztg.“ zufolge der japanische Finanzmann Schibasawa, der auch der Präsident der Bahn Söul-Tschemulpo ist. Ein amerikanischer Unternehmer, Morse, wird die Bahn fertigstellen. Er übernahm den Bau am 9. April 1899 und hat bis jetzt 40 km in 350 wirklichen Arbeitstagen hergestellt. Ueber den Hanfluss hat er eine grosse eiserne Brücke von 690 m gebaut, deren Herstellungskosten 400 000 Yen (1 Yen = 2,07 ℳ) betragen. Das für den Bahnbau zur Verfügung stehende Kapital beträgt 725 000 Yen, während die Kosten auf 2 238 281 Yen angeschlagen worden sind, wovon 1 800 000 Yen auf den Unternehmer entfallen, als Preis der von ihm gekauften Konzession. Es heisst, dass der König Lihsi selbst an dem Bahnbau finanziell betheiligt sei. Man sagt, die Japaner hätten ihm 1 000 oder 1 500 Antheilscheine verkauft. Wahrscheinlicher ist, dass die fremden Unternehmer dem Könige eine gewisse Bezahlung in der Form von Aktienüberweisungen haben geben wollen für die ihnen gewährte Erlaubniss, an allen vierzig Haltepunkten der Strecke japanische Siedelungen anzulegen bis zur Grösse von hundert Häusern. In Fusan, wo schon seit Jahrhunderten eine grössere japanische Kolonie von mehr als 5 000 Einwohnern vorhanden ist (ungefähr ebenso viel japanische Fischer besuchen ausserdem alljährlich den Hafen), haben zwei japanische Ingeniöre, Tatoschima und Sabo, von der koreanischen Regierung den Auftrag erhalten, gegenüber der Insel Tetsuye (Deer Island), die nach Süden die Fusaner Bucht abschliesst, diese aufzufüllen. Von dem Flächenraum, der dadurch gewonnen wird, soll die Hälfte der japanischen Siedelung zu gute kommen, auf dem anderen Stück sollen die Baulichkeiten für den Endpunkt der Bahn Söul-Fusan angelegt werden.

— **Siamesische Eisenbahnen.** Wir haben in Nr. 74 S. 123 Jahrg. 1900 d. Ztg. über die Eisenbahnlinie Bangkok-Korat berichtet, die damals schon bis Pakdjong, Kilometer 180, im Betriebe war und zum 1. Oktober bis nach dem etwa 60 km weiter östlich liegenden Korat eröffnet werden sollte. Diese Eröffnung hat nun einige Monate später, am 21. Dezember v. J., stattgefunden. Ueber die Feier entnehmen wir einem Bericht der Münchener „N. Nachr.“, dass der König in der von ihm verlesenen Eröffnungsurkunde den Beamten für ihre Pflichttreue und für die Ausdauer, die sie bei dem schwierigen Werke bewiesen hätten, dankte, den jähen Tod des ehemaligen Direktors Bethge erwähnte und dann die neue Linie dem allgemeinen Verkehr übergab.

Der Bericht fährt dann fort: „Für uns Deutsche war dieser Festtag zugleich ein Ehrentag im besten Sinne des Wortes, denn deutsche Kunst und Thatkraft haben diesen Schienenweg durch die Urwälder und Gebirge des nordöstlichen Siams gelegt und damit ein gewaltiges Stück Land der westlichen Kultur zugänglich gemacht. Allen Anfeindungen des Wettbewerbes hat deutsches gründliches Wissen und deutsche Ehrlichkeit und Unbestechlichkeit siegreich Stand gehalten. Die neueröffnete Koratbahn ist ein neues Blatt im Ruhmeskranze deutscher Technik. Ehre den deutschen Pionieren im fernen Siam!“

Ueber die wirthschaftliche Bedeutung der Bahn sagt unsere Quelle folgendes: „Der Hauptreichthum des Landes besteht in ungeheuren Reisfeldern, auf denen jährlich zweimal geerntet wird und die infolge der günstigen klimatischen und Wasserverhältnisse fast nie die Hoffnungen der Reisbauern zu Schanden machen. Die Reisausfuhr ist jetzt schon eine ganz bedeutende und wird, sobald den Provinzen Gelegenheit geboten sein wird, ihren Vorrath auf den Markt zu bringen, sich noch um das Dreifache steigern. Der König weiss also ganz wohl, was er thut! Wir Deutsche aber haben insofern noch ein besonderes Interesse an dieser rastlosen Erschliessung Siams, als der ganze Bahnbau nicht nur, sondern auch die Betriebsleitung in den Händen deutscher Ingeniöre und deutscher Beamten ruht. Auch die beiden grössten Reisfirmen am Platze sind deutsch, die Reisausfuhr geschieht zumeist unter deutscher Flagge, und es ist keine Frage, dass, sofern unsere auswärtige Politik sorgsam darüber wacht, auch für Siam die ‚offene Thür‘-Politik zu erhalten, der deutsche Handel langsam, aber sicher sich die erste Stelle hier erringen wird. Der Reichthum dieses gesegneten Landes ist geradezu unerschöpflich, und es leuchtet ein, dass es für Deutschland von grosser Bedeutung ist, diesen Goldstrom seinen Häfen zuzuleiten. Gewähr für das Gelingen dieses Projektes kann nur ein freies, selbständiges Siam bieten! Noch ist Siam das mûang thái, d. h. das Land der Freien, und deutsches Interesse erfordert gebieterisch, dass es das bleibt!“

— **Ueber den Panamakanal** hat im Londoner Ingeniörverein (Institution of Civil-Engineers) das Vereinsmitglied J. T. Ford einen Vortrag gehalten, über dessen Inhalt „Engineering“ einen ausführlichen Bericht gibt. Wir entnehmen ihm, dass die jetzt mit der Fortsetzung des einstmals verlassenen Werkes befasste Gesellschaft ihre Thätigkeit auf folgende drei Hauptpunkte richtet: Erhaltung derjenigen Hochbauten und der auf dem Isthmus noch vorfind-

lichen Maschinen, die für eine Wiederaufnahme des Werkes noch Werth haben können, sodann Bildung einer technischen Ingeniörkommission behufs Herstellung genauer Bodenuntersuchungen und meteorologischer Beobachtungen, um die Durchführbarkeit des Planes auch nach diesen Richtungen hin unbedingt sicherzustellen, drittens die Fortsetzung derjenigen Ausschachtungen, die für den Kanal unter allen Umständen unentbehrlich sein werden, also namentlich der Einschnitte von Culebra und Emperador, deren technische Ausführbarkeit so vielfach angezweifelt und beanstandet worden ist. Der Redner entwickelte hierbei eine dem neu in Angriff genommenen Unternehmen durchweg günstige Auffassung, die in der Darlegung gipfelte, dass die für die Vollendung des grossen Werkes erforderliche Arbeit durch die ältere Gesellschaft trotz aller von ihr begangenen Fehler thatsächlich zur Hälfte schon beschafft worden sei. Namentlich aber hätten die neuerdings geführten Untersuchungen in Betreff der dem Werke entgegenstehenden drei Hauptschwierigkeiten ein völlig befriedigendes Ergebniss erbracht und dargethan, dass diese dem heutigen Stande der Technik gegenüber keineswegs unbesiegbar seien. Erstens sei es bei Herstellung einer Scheitelhaltung in 62 m Seehöhe, wie sie überhaupt für die Kanalführung am vortheilhaftesten sei, sehr wohl möglich, den erforderlichen Wasservorrath auch in der trockenen Jahreszeit zuzuführen; zweitens könnten die so gefürchteten Hochwasser des Chagresflusses durch geeignete Nebenbauten sehr wohl ohne Nachtheil abgeführt werden, und drittens seien die Bodenverhältnisse am Culebra- und am Emperadoreinschnitte jetzt als solche ermittelt, welche die Herstellung eines haltbaren Kanalbettes zweifellos gestatteten. Der Redner schloss mit einem Hinweis auf die erfreuliche Thatsache, dass sich die gesundheitlichen Verhältnisse auf dem Isthmus unter der Einwirkung der bislang fertiggestellten Kanalstrecke wesentlich gebessert hätten, und gab sodann die Höhe der Kosten, die für die Vollendung des Werkes noch aufzubringen sein würden, auf Grund eingehender Berechnungen und Anschläge auf 21 860 000 £ (420 000 000 ℳ) an.

Allgemeines.

— Eine verbesserte **Kontroleinrichtung für Streckenwärter** bei Bahnbetrieben ist seit etwa einem Jahr im Bezirk der preussischen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken probeweise in Betrieb und soll sich bisher gut bewährt haben. Bekanntlich wird die Kontrole der Streckenwärter auf den preussischen Staatsbahnen dadurch ausgeübt, dass der Wärter beim jedesmaligen Erreichen der Grenze seines Bezirks eine mit einer Nummer versehene Blechtafel, welche die letzt verflossene Stunde anzeigt, an einem dazu bestimmten Kontrolpfahl aufzuhängen hat. Dieses System hat jedoch verschiedene Unzuträglichkeiten, da einige unzuverlässige Streckenwärter das Aufhängen der Tafeln durch zufällig über die Strecke kommende Arbeiter oder Hilfsbeamte besorgen liessen, andere auch Aushilfstafeln besassen, welche in der Nähe des Pfahls versteckt gehalten und von Eingeweihten gelegentlich angehängt wurden. Auch für die nothwendigen Umlaufbücher hatte man bisher keinen geeigneten Ort; diese wurden hinter die Nummertafel gesteckt oder in der Nähe des Kontrolpfahls auf den Bahnkörper gelegt und mit einem Stein beschwert, wodurch sie, von Regen und Schnee durchnässt, sehr bald unbrauchbar wurden. Um diese Uebelstände zu beseitigen, hat der Bahnmeister I. Kl. Gross in Merzig an der Saar eine Einrichtung getroffen, welche aus einem an den jetzigen Kontrolpfählen anzubringenden Eisenkasten besteht, in dem sich zwei Satz die Nummern von 1—12 tragende Blechtafeln sowie ein Raum zur Aufnahme der Umlaufbücher befinden. Jeder Satz Tafeln steckt, ähnlich wie die Tafeln der Stationsanzeiger der Berliner Stadtbahn, auf einer Drehachse. Die beiden Drehachsen liegen, von vorn nach hinten im Kasten verlaufend, in gleicher Höhe so zu einander, dass die 12 Tafeln für den einen Wärter finger- oder kammförmig zwischen die 12 Tafeln für den anderen Wärter greifen, wenn sie waagerecht liegen. Jede Tafel kann auf die Drehachse ferner hochgerichtet werden und in der einen wie der anderen Lage wird jede Tafel durch eine Sperrwinkelwelle festgehalten. Jede Tafel hat nach der Vorderseite des Kastens zu ihre Nummeraufschrift, die bei hochgerichteter Tafel aufrecht lesbar hervortritt. Die Sperrwinkelwelle jedes Satzes von Nummertafeln ist vorn mit verschiedenartig geformten Schlüsseln versehen, so dass nur der im Besitz des Schlüssels befindliche Wärter das Umstellen der Tafeln besorgen kann. Der Schlüssel muss an einer plombirten Messingkette in der Patronentasche, welche der Wärter im Dienst stets bei sich tragen muss, mitgeführt werden und ist auf Verlangen des Vorgesetzten stets vorzuzeigen. Will der Wärter eine Nummerntafel umstellen, so löst er vermittelst des Schlüssels durch eine Rechts- oder Linksdrehung die Klinkenwelle aus, die die bisher sichtbar gewesene Tafel zum Umlegen frei gibt. Die neue Tafel wird alsdann — von Hand — aufgestellt und nach dem Loslassen des Schlüssels geht die Klinkenwelle wieder in ihre alte Stellung zurück und verschliesst sämmtliche Tafeln. Neben den Vortheilen, welche diese Erfindung im Interesse der Betriebssicherheit bietet, sollen auch die Unterhaltungskosten billiger sein als die der jetzigen Einrichtung; wie angegeben wird, sollen sie weniger als $^1/_4$ der früheren betragen.

— **Ueber die Leistungsfähigkeit der amerikanischen Baldwin-Lokomotivwerke** bringen die „Railway News" einige Mittheilungen. Hiernach wurden daselbst im verflossenen Jahre 1 217 Lokomotiven hergestellt, wovon 48 Stück für elektrischen Betrieb und 6 Stück für Pressluft eingerichtet waren. Allein 363 Stück, d. i. mehr als die Jahreserzeugung der grössten Lokomotivfabrik Deutschlands, waren für das Ausland bestimmt. Das Reingewicht der 1 217 Maschinen betrug 87 101 t, einschliesslich der Abfälle stellte sich das Gewicht des gesammten verbrauchten Materials auf mehr als 90 000 t; rund 45 000 t hiervon entfielen allein auf Schmiede- und Gusseisen. Der jährliche Kohlenverbrauch des gewaltigen Werkes wird auf 80 000 t angegeben. Wenn man die durchschnittliche Länge einer Lokomotive einschliesslich Tender zu 18 m annimmt, so stellt die obengenannte Jahreserzeugung einen Zug von 21 906 m oder rund 22 km Länge dar. Das durchschnittliche Fertiggewicht einer Lokomotive einschliesslich Tender betrug 71,7 t, was gegen das Durchschnittsgewicht des Jahres 1890 mit rund 48 t eine Zunahme von 50 % bedeutet. Das Zuggewicht, welches eine solche Lokomotive auf gerader Strecke befördern kann, wird auf 4 000 t, auf einer Steigung 1 : 100 auf 1 000 t angegeben.

Bücherschau.

— **Elektrizität und Recht im Deutschen Reich.** Versuch einer systematischen Darstellung von Regierungsrath A. Wengler. Leipzig. Duncker & Humblot. 1900. 478 S. (9,60 ℳ.)

Grosse industrielle Umwälzungen haben stets einen längeren Zeitraum von Rechtsunsicherheit im Gefolge. Der Erfahrungen in dieser Zeit bedarf es, um die nothwendigen neuen Rechtsbegriffe abzuklären, so dass eine gesetzliche Ordnung und Abgrenzung eintreten kann. In dieser Uebergangszeit befinden sich jetzt die Rechtsbegriffe, welche durch die Elektrizität unmittelbar beeinflusst sind; der Mangel an Sondervorschriften hat bereits zahlreiche Streitfragen entstehen lassen, die durch die anschliessende Rechtsprechung keineswegs stets zufriedenstellend gelöst sind.

In dem vorliegenden, z. Th. rechtswissenschaftlichen und z. Th. staatswirthschaftlichen Buche hat Wengler die bisher erlassenen Bestimmungen nebst der gesammten einschlägigen Rechtsprechung in ein System zu bringen versucht. Er unterscheidet die rechtlichen Wirkungen der Elektrizität nach ihrer Bestimmung für den Nachrichtenverkehr einerseits: Telegraphen- und Telephondienst, und für Kraftleistungs- und Uebertragungsanlagen zu beförderungsindustriellen und Beleuchtungszwecken.

Durch die eingehende und umfassende Bearbeitung dieses Sonderrechts und die Sammlung aller in Frage kommenden Bestimmungen hat Verfasser ein Handbuch geschaffen, das allgemein als Nachschlagebuch empfohlen werden muss.

— **Italienischer Sprachführer.** Konversationswörterbuch von Dr. Rudolf Kleinpaul. Dritte Auflage, neubearbeitet von Prof. Dr. Berthold Wiese. Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut. Preis geb. 2,50 ℳ.

In der Meyer'schen Sammlung ist kürzlich der „italienische Sprachführer" von Dr. Kleinpaul in neubearbeiteter Auflage erschienen. Dr. Kleinpaul lehnte die Neubearbeitung seines Buches mit der Begründung ab, dass er nicht mehr in so enger Fühlung mit Italien wie früher stände, um ohne grosse Opfer an Zeit und Arbeit seiner Aufgabe gerecht werden zu können, und an seiner Statt übernahm sie Dr. Berthold Wiese, Lektor der italienischen Sprache an der Universität Halle. Die allgemeinen Vorzüge der Meyer'schen Sprachführersammlung sind so bekannt, dass sie kaum einer Erwähnung bedürfen; jedes Buch derselben enthält in handlicher Form alle für die Bedürfnisse des Reisenden nöthigen Redewendungen, die unter alphabetisch geordneten Stichworten, wie Bahnhof, Gepäck, Hotel, Wäsche, Zimmer usw., ganz leicht zu finden sind. Am Fusse der Seiten werden die eigenartigen Verhältnisse von Land und Leuten in kurzer Weise geschildert. Jedes Buch enthält ausserdem noch ein fremdsprachlich-deutsches Wörterbuch und einen grammatischen Anhang. Selbstverständlich muss jede neue Auflage immer wieder den Anforderungen der Zeit und den Bedürfnissen des Reisenden, die sich ja auch von Jahr zu Jahr

ändern und erweitern, gerecht werden, und so enthält denn auch diese neue Auflage des „italienischen Sprachführers“ zahlreiche, durch die Vervollkommnung der Verkehrsverhältnisse, den Radfahrsport, den Fernsprecher usw. veranlasste Ergänzungen im Wortschatze, neue Redewendungen, praktische Winke. Ausserdem zeichnet sie sich auch durch die durchgängig eingeführte Aussprachebezeichnung und die nützliche Scheidung der Sprach- und Schreibbetonungen aus. Das Buch in einem Umfange von 575 Seiten und zu dem sehr mässigen Preise von 2,50 M. ist durchaus geeignet, allen Italienreisenden einen guten Dienst zu erweisen, und kann aufs wärmste empfohlen werden.

— **Uebersichtskarte der Verwaltungsbezirke der königlich preussischen Eisenbahndirektionen** und der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz. Bearbeitet im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. (4 Blätter, Maassstab 1:1 000 000, Preis: unaufgezogen 5 M., aufgezogen mit Stäben oder in Mappe 13 M.) Verlag von Max Pasch, Berlin SW., Ritterstrasse 50.

Wie alljährlich, so ist auch diesmal die in tadellosem Stich ausgeführte Karte, welche die Linien der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft nach den Verwaltungsbezirken und dem Stande vom 1. April d J. in zwölffachem Farbendruck darstellt, pünktlich zur Ausgabe gelangt. Sie gewährt nicht nur ein getreues und übersichtliches Bild des Netzes der gesammten preussischen und hessischen Staatsbahnen, sondern auch der deutschen Eisenbahnen überhaupt. In grösseren Maassstäben beigefügte Sonderpläne der Bergwerksreviere, Eisenbahnknotenpunkte und grösseren Bahnhofsanlagen tragen noch besonders zur Erhöhung ihres Werthes bei, da sie auch über die verzwickten Streckenlabyrinthe jener Gebiete und Bahnhöfe einen vortrefflichen Ueberblick geben. Allen am Eisenbahnverkehr Betheiligten wird daher die Karte ein willkommenes Hilfsmittel sein.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Schliessung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Hard = Fussach und Lustenau an der Linie Bregenz - St. Margrethen gelegene Haltestelle Birkenfeld wird am 1. April d. J. geschlossen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 822 vom 11. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 16. März d. J.).

Nr. 917 vom 15. März d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den II. Entwurf neuer, vom 1. Juni 1901 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 15. März d. J.).

Nr. 917a vom 15. März d. J. an die zur Prüfung des zweiten Entwurfs neuer Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1901 berufenen Stellen, betreffend den II. Entwurf neuer, vom 1. Juni 1901 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 15. März d. J.).

Nr. 995 vom 12. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 70 des Ausschusses für technische Angelegenheiten — Bozen, den 27./28. Februar 1901 — (abgesandt am 16. März d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 26. Juni 1901 in Amsterdam abgehalten werden.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Gesammtverkehrs auf der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach.

Nachdem am 18. Dezember 1900 die Eröffnung der schmalspurigen Nebenbahn von Möckmühl nach Dörzbach für den Güterverkehr stattgefunden hat, soll nunmehr auch vom 15. März d. J. ab der allgemeine Verkehr für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und lebenden Thieren auf dieser Bahn eröffnet werden.

Die örtliche Leitung des gesammten Betriebes erfolgt durch unsere Betriebsverwaltung in Dörzbach und sind an diese Adresse auch alle auf Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten bezughabenden Schriftstücke zu richten.

Heilbronn, den 12. März 1901. (685H&V)
Der Vorstand
der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach.
Oberingenieur Kökert.

2. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 21. März d. J. treten im Gruppentarif I (Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg) für die Beförderung von Weizen und Roggen von Stationen an und innerhalb der Linie Dirschau-Güldenboden-Mohrungen-Allenstein-Ortelsburg-Soldau-Jablonowo-Graudenz-Laskowitz-Dirschau nach den Stationen Langfuhr, Oliva, Zoppot, Praust, Straschin=Prangschin und Kahlbude an Stelle der bisherigen anderweite ermässigte Frachtsätze und erleichterte Bedingungen widerruflich in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze und die Bedingungen für die Anwendung derselben ertheilen die vorgenannten Stationen Auskunft.

Bromberg, den 13. März 1901. (686)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der übrigen königlichen Eisenbahndirektionen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Mit dem 1. April l. J. wird die Station Wernigerode des Direktionsbezirks Magdeburg in die Holzausnahmetarife B und C einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 12. März 1901. (687)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif Elberfeld-Essen (Gruppe VII).

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. wird die Station Listernohl als Versandstation in den Ausnahmetarif 5b für Pflastersteine des Gruppen-Gütertarifs Elberfeld-Essen aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 17. März 1901. (688)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. April d. J. ab werden der Frachtberechnung ab Station Löwenberg i. d. M. für Kartoffeln und Grubenholz in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Stationen der Löwenberg-Lindower Kleinbahn die Sätze des Rohstofftarifs und, soweit bei kürzeren Entfernungen die Sätze des Spezialtarifs III gelten, diese Sätze unter Kürzung von je 0,02 M. für 100 kg zu Grunde gelegt, und zwar:

für Kartoffeln im Verkehr nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie den Stationen Gransee, Oranienburg, Schönholz, Potsdam, Duisburg, Bochum, Dortmund, Krefeld, Gronau, Salzbergen und Herbesthal,

für Grubenholz im Verkehr nach den Stationen Wanne, Dahlbusch=Rotthausen, Gelsenkirchen, Schalke (Süd), Herne, Recklinghausen, Peddenberg, Oberhausen und Essen.

Stettin, den 15. März 1901. (689)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 1. April 1901 treten im oben genannten Tarifhefte folgende direkte Frachtsätze für Drainröhren (Ausnahmetarif Nr. 62) bei 10 t-Ladungen in Kraft:

Nach → Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn / Von ↓ (Frachtsätze für 100 kg in Pfennig)	Brims	Christofsgrund	Gabel	Grosswalten	Grünau	Karlswald	Kriesdorf	Nimes (Stadt)	Ringelshain	Rosenthal-Johannesthal	Schönbach-Seifersdorf
Kunzendorf N. L. . . .	60	48	57	59	61	46	48	63	54	45	51
Lugknitz	59	47	56	58	60	45	47	62	53	44	50

Breslau, den 15. März 1901. (690)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.
Verkehr Elsass-Lothringen-Frankreich.

Am 1. Mai d. J. tritt an Stelle des seit 1. März 1890 gültigen Reglements und Tarifs für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen andererseits ein neuer Tarif. Derselbe kann ab 1. April d. J. von unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 13. März 1901. (691)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die im Gütertarif Waldshut-Mittel- und Westschweiz vom 1. April 1893 für den Verkehr zwischen Waldshut einerseits und Entlebuch, Escholzmatt, Littau, Malters, Menznau, Rothenburg, Schüpfheim, Sempach-Neuenkirch, Wiggen und Wolhusen andererseits enthaltenen Frachtsollen demnächst erhöht werden.

Die gegenwärtigen Frachtsätze werden deshalb frühestens mit dem 30. April l. J. ungültig.

Karlsruhe, den 15. März 1901. (692)
Gr. Generaldirektion.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof.

Am 1. April 1901 tritt zu vorbezeichnetem Tarif der Nachtrag III in Kraft. Er enthält eine Ergänzung der reglementarischen Bestimmungen bezüglich der Zahlung von Nachnahmen in anderer als Frankenwährung und eine Ergänzung der Tarifbestimmungen über die Gewährung der Frachtsätze der Schnitttafel I im Rückvergütungswege bei solchen Sendungen, die nur theilweise von Wien nach Serbien usw. weiter befördert werden. Exemplare des Nachtrages können von den betheiligten Verwaltungen kostenlos bezogen werden.

Breslau, den 12. März 1901. (693)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 werden den Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B sowie der Spezial- und Ausnahmetarife für Wagenladungen von und nach den Gemeinschaftsstationen Greifswald und Grimmen, soweit sich deren Verkehr über Strecken der Greifswald-Grimmener Eisenbahn bewegt, 0,02 ℳ für 100 kg zugeschlagen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. März 1901. (694)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer und Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Der Frachtzuschlag von 1 ℳ für den Wagen im Verkehr mit Stationen der Crefelder Eisenbahn wird über den 31. März d. J. hinaus vorläufig bis Ende März 1904 weitererhoben.

Cöln, den 14. März 1901. (695)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Zum Gütertarif Basel S. C. B.-badische Staatsbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. April 1901 der Nachtrag IX ausgegeben.

Derselbe enthält ausser den seit Erscheinen des VIII. Nachtrags bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs eine geänderte Fassung der Anwendungsbestimmungen des Ausnahmetarifs Nr. 15 (Petroleum). Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 13. März 1901. (696)
Grossh. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. März bezw. 1. April l. J. werden für Steine, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 genannt, im Verkehr zwischen Busenbach einerseits und Freiburg i/Br. und Mannheim anderseits ermässigte Frachtsätze unter den für den Ausnahmetarif 3 (auf Seite 7 des Nachtrags II zum Gütertarif badische Staatsbahn - badische Nebenbahnen im Privatbetrieb) bestehenden Bedingungen eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 13. März 1901. (697)
Grossh. Generaldirektion.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.
Theil II, Heft 1.

Am 1. April l. J. tritt an Stelle des am 15. März 1901 aufgehobenen Ausnahmetarifs Nr. 14 A für Rohpetroleum ein neuer Ausnahmetarif Nr. 14 A für Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blauöl und Grünöl in Kraft. Die Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifs 14 A sind zum Theil höher als die des aufgehobenen früheren Ausnahmetarifs 14 A. Der neue Ausnahmetarif 14 A hat in dem am 1. April 1901 zum Tarifheft 1 erscheinenden Nachtrag II, dessen sonstiger Inhalt bereits veröffentlicht worden ist, Aufnahme gefunden. Der Nachtrag ist nunmehr zum Preise von 35 ₰ bei den betheiligten Abfertigungsstellen und dem Auskunftsbüreau in Berlin zu beziehen.

Breslau, den 12. März 1901. (698)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Die in Nr. 15 dieses Blattes vom 20. Februar 1901 unter fortl. Nr. 452 verlautbarten Frachtsätze für die Beförderung von flüssigem Kastanienholz-Extrakt in Fässern mit Herkunft von Couze und La Rochette, von Verrières trans. und Genf trans. nach Saaz, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, gelten auch für Saaz, Station der aussch. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Wien, am 14. März 1901. (699)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.
Aufhebung des Ausnahmetarifes für Eier im Tarif Theil II, Heft 1 sowie des Tariftheiles II, Heft 2 (Getreide etc.).

Der im Tariftheile II, Heft 1, vom 1. Juni 1899 enthaltene Ausnahmetarif für Eier, sowie der Tariftheil II, Heft 2, vom 1. Januar 1897, treten mit 1. Mai 1901 ausser Kraft.

Ueber die Einführung des Ersatztarifes erfolgt später besondere Bekanntmachung.

Wien, am 14. März 1901. (700)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Für Citronensäure bei Aufgabe in beliebigen Mengen, mit der Bestimmung nach Deutschland und darüber hinaus, treten ab 1. April 1901 folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Stockerau nach Tetschen transit . . . . 333 ₰
„ Stockerau nach Reichenberg transit . . . . . 328 „
„ Stockerau nach Seidenberg transit . . . . . 364 „
„ Stockerau nach Liebau transit . . . . 283 „

Wien, am 14. März 1901. (701)
Oesterr. Nordwestbahn.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.
Verschiebung des Einführungstermines der neuen Tarife.

Der mit Kundmachung in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 9 vom 30. Januar 1901, Seite 141 und 142, Pos. 286 für die Einführung der neuen Tarife im obenbezeichneten Verkehre in Aussicht genommene Termin per 1. April 1901 wird auf den 1. Mai 1901 bezw., insoweit Frachterhöhungen

eintreten, auf den 1. Juni 1901 verschoben.

Die bestehenden gleichnamigen Tarife bleiben demnach noch bis zum 30. April bezw. 31. Mai 1901 in Kraft.

Wien, am 15. März 1901. (702)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Tarifen.

Mit 30. April 1901 treten folgende Tarife vorläufig ohne Ersatz ausser Wirksamkeit:

1. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. Februar 1893 sammt Nachtrag I und Anhang;
2. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht vom 1. Dezember 1893 sammt Nachtrag I;
3. der Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln vom 1. Februar 1895 sammt Anhang;
4. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem, und Pflaumenmus vom 1. November 1896 sammt Nachtrag I.

Wien, am 15. März 1901. (703)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerisch-südbadischer Güterverkehr bezw. Tirol-Vorarlberg-schweizerisch-südbadischer Güterverkehr.

Aufhebung von Tarifen.

Mit 30. April 1901 treten folgende Tarife ausser Wirksamkeit:

1. der Tarif, Theil I vom 1. August 1886 sammt Nachtrag I;
2. der Tarif, Theil II, Tarifheft Nr. 2 vom 1. September 1886 sammt den Nachträgen I—VII.

Wien, am 15. März 1901. (704)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Lokal-Personenverkehr.

Am 1. Mai 1901 wird ein neuer Personen- und Gepäcktarif, Theil II, enthaltend u. a. neue Bestimmungen und Preise für Monatskarten, eingeführt. (705)

Ludwigshafen a/Rh., den 14. März 1901.
Die Direktion
der pfälzischen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. gelangt zum Tarif für den Main-Neckarbahn-bayerischen Personen- und Gepäckverkehr der Nachtrag I zur Einführung.

Darmstadt, den 14. März 1901. (706)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Vom 1. Mai d. J. ab wird der Fahrpreis für Marktfahrkarten (Rückfahrkarten mit eintägiger Gültigkeitsdauer) von Grabe nach Mühlhausen i. Th. von 30 auf 35 ₰ erhöht. (707RM)

Mühlhausen i/Th., den 13. März 1901.
Der Vorstand.

4. Verdingungen.

Lieferung von Oberbaumaterialien.

Die Anlieferung von:

10 500 Stück	Hakenplatten Nr. 3 aus Flusseisen oder Flussstahl,
10 500 „	Hakenplatten Nr. 4 aus Flusseisen oder Flussstahl,
10 500 „	Klemmplatten Nr. 0 aus Flusseisen oder Flussstahl,
10 500 „	Klemmplatten Nr. 1 aus Flusseisen oder Flussstahl,
5 200 „	Laschenschrauben aus Schweisseisen,
21 000 „	Hakenschrauben aus Schweisseisen,
27 000 „	einfachen Federringen aus Flusseisen f. Oberbau Normal Pr. St. Eis. 8a E,

ferner von

20 000 Stück	Schienennägeln aus Schweisseisen,
18 000 „	Unterlagsplatten für Holzschwellen, aus Flusseisen oder Flussstahl,
500 „	Schwellenschrauben aus Schweisseisen

nach besonderen Zeichnungen ist zu vergeben.

Zeichnungen und Bedingungen sind gegen postfreie Einsendung von einer Mark von unserem Technischen Büreau zu beziehen.

Versiegelte, mit der Aufschrift: „Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehene Angebote, in welchen gleichzeitig die kürzesten Liefertermine, 3 Monate nicht übersteigend, anzugeben sind, müssen bis zum 28. März d. J., 11 Uhr Vorm., an uns eingesendet sein. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 8. März 1901. (708)
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Lieferung von ungefähr 120 000 kg langsam bindendem Portlandcement soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können von unserem Centralbüreau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Cement“ bis zum Eröffnungstermin

Mittwoch, den 27. März l. J.,
Vormittags 11 Uhr,

hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist 10. April l. J.

Mainz, den 12. März 1901. (709)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Verkauf von alten Werkstättematerialien.

Die beim Hauptmagazin Esslingen, bei den Werkstätten Aalen, Cannstatt, Esslingen, Friedrichshafen, Heilbronn, Rottweil, Stuttgart, Tübingen, Ulm und bei der Dampfschifffahrtsverwaltung Friedrichshafen lagernden Altmaterialien, und zwar: altes Feuerbüchsenkupfer, Kupferabfälle und Kupferspähne, Messing- und Rothgussabfälle, Messing- und Rothgussspähne, Rothgussabschaum und Rothgusssand, Kompositionsspähne und Kompositionsasche, altes Zink und Blei, alte Radreifen, Radsterne und Rollwagenräder, altes Schmiedeisen und Eisenblech, alte Roststäbe und Siedröhren, alte Ketten, altes Gusseisen, Eisen- und Stahldrehspähne, Federstahl- und sonstige Stahlabfälle, sowie Gummiabfälle werden dem Verkauf ausgesetzt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Materialverzeichniss werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Kaufgebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf alte Werkstättematerialien“ spätestens

bis zum 29. März d. J., Mittags 12 Uhr,

hierher einzureichen; die Eröffnung derselben findet am gleichen Tage Nachmittags 2 Uhr statt. Die Bieter bleiben bis zum 20. April d. J. an ihre Angebote gebunden.

Esslingen, den 13. März 1901. (710RM)
K. Hauptmagazinsverwaltung.

Die Lieferung des Bedarfs an:

Besen, Bürstenwaaren und Pinseln

für das Rechnungsjahr 1901 soll vergeben werden.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 26. März, Vorm. 10 Uhr, hierher einzureichen.

Bedingungen liegen im diesseitigen Zahlmeister-Geschäftszimmer aus, auch können dieselben von dort bezogen werden. (711)

Militär-Eisenbahn.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Verkauf ausrangirter Lokomotiven, Wagen und Radsätze.

Am Montag, den 25. März 1901 werden durch Submission 2 Lokomotiven, 4 Personenwagen, 11 Güterwagen und 117 Radsätze verkauft werden.

Verkaufsbedingungen sind kostenfrei zu beziehen vom Maschinendienst der Verwaltung in Amsterdam, Centraal Administratiegebouw, Droogbak. (712)

Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor.

Verkauf alter Lokomotiven.

Die in den Hauptwerkstätten Breslau 2, 3 und Lauban stehenden ausgemusterten 7 Stück Lokomotiven sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden. Der Bietungstermin findet am 21. März d. J., Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofes, hier, statt. Verkaufsbedingungen, Angebotsbogen und ein Verzeichniss der zum Verkauf ausgeschriebenen Lokomotiven nebst Gewichtsangaben können gegen porto- und bestellgeldfreie Zusendung von 80 ₰ von unserem Technischen Büreau (Zimmer 18) während der Dienststunden von 8—3 Uhr bezogen werden. Die Angebote sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ versehen an uns einzusenden.

Breslau, den 8. März 1901. (713)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 24. | 23. März 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 9 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung und der Rückkaufswerth der schweizerischen Nordostbahn.

Von Dr. O. Ballerstedt.

Mit dem im vorigen Jahre zwischen der Eidgenossenschaft und der Centralbahngesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommen wegen freihändigen Rückkaufes ist die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung, nach langen Wirren und Streitigkeiten, in ein ruhigeres und gedeihlicheres Fahrwasser gekommen. Wenn man übrigens Vergleiche mit der zwei Jahrzehnte früher geschehenen grossen Verstaatlichung in Preussen ziehen will, die sich ganz anders glatt und schnell und ohne jeden nennenswerthen Prozess vollzog, so gebietet die Gerechtigkeit, anzuerkennen, dass der preussische Erfolg nicht nur an der sehr geschickten Einleitung und Durchführung, sondern wohl noch mehr an den Zeitumständen lag. Ende der siebziger Jahre waren nach längerem wirthschaftlichen Niedergang die Kurse der deutschen Eisenbahnwerthe so tief gedrückt, dass der preussische Staat für die Bahnen sehr anständige, die damaligen Börsennotirungen noch weit übertreffende und die Aktionäre wohl befriedigende Preise zahlen konnte und doch ein gutes Geschäft machte. Jetzt aber fällt die früher mehrfach gescheiterte Verstaatlichungsaktion der Schweiz in eine für den Staat ungünstigere, für die Besitzer der schweizerischen Eisenbahnwerthe dagegen vortheilhaftere Periode des Aufschwunges und guten Gedeihens der schweizerischen Eisenbahnen, die einen höheren Rückkaufswerth rechtfertigte und zudem durch die Börsenspekulation noch übermässig ausgebeutet wurde. Im Jahre 1888 machte der Bundesrath der Nordostbahn ein Kaufanerbieten für das ganze Unternehmen, wonach für die Prioritätsaktie 600 und für die Stammaktie 500 Franken in zu pari berechneten eidgenössischen Obligationen bezahlt werden sollten. Damals hatte die Gesellschaft kaum erst eine schwere Krisis überwunden, während eines vollen Jahrzehnts hatten die Stammaktien gar keine Dividende erhalten, schwer lasteten die Bauverpflichtungen für die Moratoriumslinien auf dem Unternehmen. Heute steht es innerlich gefestigt da, das Netz ist fast vollständig ausgebaut und trägt eine befriedigende Rente mit noch besseren Zukunftsaussichten. „Und da sollten sich die Aktionäre der Nordostbahn heute mit einer annähernd gleichen Rückkaufsentschädigung zufrieden geben, wie sie ihnen damals — unter ganz anderen, weitaus ungünstigeren Verhältnissen — geboten wurde?“ Dieser Protest von einer die Interessen der Gesellschaft vertretenden Seite ist wohl begreiflich.

Mit dem Erwerb der Centralbahn hat sich die schweizerische Bundesregierung grundsätzlich für gütliche Vereinbarungen ausgesprochen. Der Leiter des Eisenbahnwesens im Bundesrath, Herr Zemp, erklärte am 12. Dezember v. J. im Nationalrath: Die Genehmigung des vorliegenden Vertrages werde der Bundesrath als Einladung auffassen, auf der betretenen Bahn weiter zu gehen. Der glückliche Abschluss mit der ersten Bahn müsste als gutes Omen für weitere Verstaatlichungsoperationen gelten. Es bestehe begründete Hoffnung, dass die Regierung mit dem gleichen Vertrauen auch mit den übrigen Gesellschaften unterhandeln könne. Schon die bisherigen Besprechungen mit einigen Bahnen liessen den Schluss zu, dass man zu einem befriedigenden Ergebniss gelangen dürfte. Die Gotthardbahn, für welche der nächste Kündigungstermin erst auf den 1. Mai 1908 fällt, kommt vorerst wenig in Betracht. Verhältnissmässig einfach liegen die Dinge bei der Jura-Simplonbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen.

Viel weiter gehen die Ansichten und die Schätzungen betreffs der Nordostbahn auseinander. Die vom Bundesrath zwecks Erleichterung des konzessionsmässigen Rückkaufes betriebene, von der Gesellschaft aber nicht gewollte Zusammenlegung der verschiedenen, für einzelne Linien der Gesellschaften ertheilten Konzessionen ist bei der Nordostbahn nicht, wie bei den anderen Bahnen, geglückt, obwohl mit dem neuen Rechnungsgesetz ein scharfer Druck auch nach dieser Richtung ausgeübt werden konnte. Nach dessen Annahme kam 1896 ein Uebereinkommen über die Zusammenlegung der Konzessionen mit den Vereinigten Schweizerbahnen zu Stande. Nicht so mit der Nordostbahn, da deren Netz aus einer grösseren Zahl von einzelnen Konzessionsobjekten sich zusammensetzt, als bei den anderen Bahnen der Fall, und verwickeltere Rechtsfragen usw. vorliegen. Auch fürchtete die Nordostbahn, die Zusammenlegung würde den Reinertrag und damit den Rückkaufspreis der guten Linien zu sehr herabdrücken und die in den Konzessionen niedergelegte Gewähr, wonach die Gesellschaft beim Rückkauf entweder den kapitalisirten Reinertrag oder das Anlagekapital beanspruchen kann, vereiteln. Schliesslich entschloss sich, wie konzessionsmässig zulässig, der Bundesrath, zunächst für 1903 nur einen Theil, und zwar die besseren Linien der Nordostbahn, anzukaufen.

Da sonach bei der Nordostbahn besondere Verwickelungen, aber auch besonders interessante Fragen vorliegen, so ergeben sich von selbst, auch vor der grossen Oeffentlichkeit, neuerliche Bemühungen zur Aufklärung und Vereinbarung. In dieser Beziehung verdient eine kürzlich erschienene Schrift „Untersuchungen über den Rückkaufswerth der schweizerischen Nordostbahn“ von Dr. Eugen Curti*) weitere Beachtung, und das um so mehr, als sie zugleich werthvolle Ausblicke auf die Verstaatlichungsaktion der Schweiz im allgemeinen wirft. Der Verfasser ist Mitglied des Verwaltungsrathes der Nordostbahn; er bemerkt allerdings ausdrücklich, dass „die vorliegende Schrift auf eigener Arbeit und Ueberzeugung beruhe und nicht etwa als eine offizielle oder auch nur offiziöse Emanation der Nordostbahnverwaltung betrachtet werden dürfe“. Immerhin ist selbstverständlich, dass Dr. Curti als Anwalt der Interessen der Nordostbahn auftritt, und jedenfalls ist er fachmännisch zu der Aufgabe befähigt wie wenige. Dr. Curti war im Verein mit Dr. Wrubel Schriftleiter des seiner Zeit vom Verwaltungsrathspräsidenten der schweizerischen Nordostbahn und dem Erbauer der Jungfraubahn Guyer-Zeller begründeten Fachblattes „Die Schweizer Bahnen“, das er nach dem Tode Guyer-Zeller's bis zum Schluss des Jahres 1900 herausgab.

Der Verfasser erklärt, auf eine Kritik der schweizerischen Verstaatlichungsaktion nicht eintreten zu wollen, nachdem die Bundesbehörden selbst in ihrer Verstaatlichungspolitik eine bedeutsame Wendung zur freundlichen Verständigung gemacht haben. Indess streift er doch das bisherige Vorgehen der Bundesleitung von vorn herein mit einigen bitteren und scharfen Worten; er sagt: „Durch eigene Kraft, in stetem Schaffen und Ringen haben die Privatgesellschaften unter Aufwendung gewaltiger Geldmittel das gegenwärtig beinahe völlig ausgebaute Netz der schweizerischen Normalbahnen geschaffen. Nach Ueberwindung von Schwierigkeiten und Krisen aller Art würde nun endlich für diese Unternehmungen eine Periode ruhiger Fortentwickelung und wachsenden Gedeihens beginnen. Doch heisst es auch hier: sic vos non vobis! Denn eben jetzt, da für die Gesellschaften die Zeit der Ernte beginnen sollte, entschloss sich der Bund, von seinem Rückkaufsrecht Gebrauch zu machen. Die Nordostbahn namentlich wäre als Aktiengesellschaft, nach dem Ausbau ihres prächtigen Netzes, einer glänzenden Zukunft entgegen gegangen — und deshalb muss ihr Besitz auch für den Staat von hohem Werthe sein. In Sturm und Drang haben sich bisher die Vorbereitungen für die Verstaatlichung unserer Eisenbahnen vollzogen. Unter der Herrschaft eigens geschaffener Ausnahme- und Gelegenheitsgesetze wurden von den Bundesbehörden allerlei Pressionsmittel angewendet, um die Aktionäre mürbe zu machen. Die Wirkungen dieses Verfahrens waren wenig erfreulich. Der Rückkauf selbst fand keine wesentliche Förderung. Wohl aber wurden die Eisenbahnaktien, die einen nicht unbeträchtlichen Theil des Nationalvermögens bilden, empfindlich entwerthet.“ Es ist immerhin bemerkenswerth, dass eine Korrespondenz des Berner „Bund“, dem man freundliche Beziehungen zum Bundesrath nachsagt, trotz vorstehender freimüthiger Kritik an der Curti'schen Schrift rühmt: Wohlthuend sei der ruhige und gebildete Ton, in dem sie geschrieben ist, und verschiedene Betrachtungen allgemeiner, volkswirthschaftlicher und eisenbahnpolitischer Natur könnten auf allgemeine Beistimmung rechnen, so namentlich seine Ausführungen über die Wünschbarkeit des Rückkaufs des gesammten Ostbahnnetzes. Letztere liege ebenso sehr im Interesse aller Betheiligten und werde von der Bevölkerung der betheiligten Gegenden so sehr gewünscht, dass eine gütliche Verständigung durch die Verhältnisse gegeben sei. In dem genannten Berner Blatt wird betreffs des von Dr. Curti ausgerechneten Rückkaufswerthes zugegeben, dass die Verhältnisse der Nordostbahn seit der Rückkaufsbotschaft sich wesentlich günstiger gestaltet haben; einen Aktienbetrag von 830 Fr., den Dr. Curti herausrechnet, erwarteten aber gewiss die Aktionäre der Gesellschaft selbst nicht. Dagegen werde der Bund das Nordostbahnnetz, das über die verkehrsreichste Gegend der Schweiz verzweigt und wie kaum ein anderes vollkommen ausgebaut und vor Konkurrenzlinien völlig geschützt sei, ohne ehrenhafte Entschädigung an sich zu ziehen nicht imstande sein. „Nicht fanatische Gesellschaftsrechner, aber auch nicht fanatische Bundesrechner (welche sich wohl auch noch zum Worte melden würden) würden den Kaufpreis feststellen, sondern billig denkende, ruhige, politische Männer.“ Wir erwähnen zur Kennzeichnung der Stimmung in der Schweiz aus den angesehensten Blättern des Landes ferner, dass auch die „N. Zürcher Ztg.“ nach einer Reihe von wohlwollend gehaltenen Artikeln über die Curti'sche Broschüre doch zu dem Ergebniss kommt: die nicht zu bezweifelnde Verständigung werde nicht auf der Grundlage des von Herrn Dr. Curti gewonnenen Rückkaufswerthes erfolgen können.

Das Stimmrechtsgesetz und das Rechnungsgesetz, welche dem Bund den Rückkauf der Bahnen erleichtern sollten, haben bekanntlich über die Schweiz hinaus auch in den Kreisen der zahlreichen deutschen Besitzer schweizerischer Eisenbahnwerthe viel böses Blut gemacht. Schliesslich wurde diese Gelegenheitsgesetzgebung vom schweizerischen Bundesgericht selbst einigermaassen verleugnet. Gegen die bundesräthlichen Aufstellungen für die Berechnung des konzessionsmässigen Reinertrages hatten die betroffenen fünf Hauptbahnen den „Rekurs“ an das Bundesgericht ergriffen. Letzteres entschied in den meisten Punkten zu Gunsten des Bundesraths, entschied aber grundsätzlich in seinem Urtheil betreffs der Centralbahn, dass lediglich die Konzessionen, nicht die Vorschriften des Rechnungsgesetzes, die Grundlage für die Berechnung der Rückkaufsentschädigungen bilden könnten, da diese nach dem Rechnungsgesetze selbst im Sinne der Konzessionen stattgefunden habe. Damit hat das höchste schweizerische Gericht das vielangefochtene Rechnungsgesetz im Grunde als überflüssig, wenn nicht verfehlt anerkannt. Nach dem Beschlusse des Bundesraths soll übrigens der durchschnittliche Reinertrag in der Weise berechnet werden, dass der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben der 10 in Betracht fallenden Jahre zusammengezählt und der hieraus sich ergebende Gesammtüberschuss durch 10 getheilt wird. Die Gesellschaften wollten diese Rechnungsweise nur anerkennen, wenn das Anlagekapital sich während der maassgebenden 10 Jahre nicht verändert habe. Meinungsverschiedenheiten herrschten vornehmlich auch über die Einlagen in den Erneuerungsfonds, eine Reihe von Prozessen hat stattgefunden, und noch viel mehr müssen folgen, wenn man sich nicht freundschaftlich einigt.

*) Zürich. Verlag von Zürcher & Furrer. 122 Seiten und eine Uebersichtskarte.

Im einzelnen können wir hier den Berechnungen des Herrn Dr. Curti nicht folgen. Er sucht zunächst den konzessionsmässigen Rückkaufswerth der nach Maassgabe des Bundesrathsbeschlusses gekündigten oder noch zu kündigenden Linien möglichst genau zu bestimmen; in zweiter Linie stellt er einen „angemessenen“ Kaufpreis für jede einzelne der nicht gekündigten Linien auf. Er sagt selbst, dass in letzterer Beziehung, wie bei jedem freihändigen Kaufe, ex boro et aequo bestimmt werden müsse. Hier wird also um so mehr mit subjektiven Annahmen, nicht mit unbestreitbaren Daten gearbeitet. Dass Herrn Curti's sehr schätzenswerther Beitrag zur Nordostbahnfrage immerhin eine Parteischrift ist — woraus dem Verfasser, der überzeugungstreu die Interessen eines von ihm mitgeleiteten Unternehmens vertritt, durchaus kein Vorwurf gemacht werden soll —, geht u. a. auch aus einem gewissen Widerspruch hervor, in welchen er sich betreffs der nicht gekündigten Linien setzt. Ganz richtig führt er aus, dass der Bundesrath selber die gleichzeitige Verstaatlichung des gesammten Netzes der Nordostbahn wünscht und wünschen muss und den theilweisen Rückkauf nur aus taktischen Rücksichten angekündigt hat. Aber er sagt anfangs (Seite 10): „Die Zusammenlegung hätte den Reinertrag und damit den Rückkaufspreis der guten Linien gewaltig herabgedrückt.“ Zum Schluss (Seite 119) dagegen: „. . . Wie aber nachher, wenn ihr (der Nordostbahn) nur ein zerstückeltes Netz übrig bleibt? Unseres Erachtens sind die Befürchtungen in dieser Hinsicht theils übertrieben, theils unbegründet.“ Er führt aus: für die Eventualität des Fortbetriebes komme namentlich in Betracht, dass sich die finanziellen Ergebnisse der Nebenbahnen in den letzten Jahren in unerwarteter Weise entwickelt haben; die durchschnittliche Qualität der der Nordostbahn eventuell verbleibenden Linien sei keineswegs geringer, als jene einer Reihe von Nebenbahnen, die den Kampf ums Dasein mit Erfolg bestehen. Dr. Curti fällt es natürlich nicht ein, für den partiellen Rückkauf zu plädiren; nur „der weitverbreiteten irrigen Vorstellung will er entgegentreten, als befinde sich die Nordostbahn infolge der partiellen Kündigung in einer Zwangslage und müsse sich am Ende gar gefallen lassen, dass ihr der Bundesrath den Kaufpreis für die nicht gekündigten Linien diktire“. Denn jedenfalls müsse die Gesellschaft vom Bund für die gekündigten Linien den Kaufpreis von etwa 250 000 000 Fr. in baar bekommen damit könne sie alle Schulden tilgen und noch etwa 60 000 000 Fr. übrig behalten, während aus den ungekündigten Linien bereits für 1899 etwa 2 200 000 Fr. Ueberschuss erzielt seien. Im übrigen kann sich der Verfasser u. a. auf einen Artikel berufen, welchen Herr Weissenbach über die Entwickelung der Eisenbahnfrage in der Schweiz im „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1898 veröffentlicht hat. Es heisst darin: „Wenn der Bundesrath für einmal nur den Rückkauf der fünf Hauptbahnen beantragt, war er nicht der Ansicht, dass der Bund bei dieser Aktion für immer stehen bleiben soll. . . . Die Schweiz hat mit vollem Bewusstsein den Boden des Privatbahnsystemes verlassen und sich dem Staatsbetrieb zugewandt; es steht ausser Zweifel, dass auf die Uebernahme der Hauptbahnen durch den Bund in kürzerer Zeit der Anschluss der wichtigeren Nebenbahnen folgen wird.“ Betreffs der nicht gekündigten Linien meint Dr. Curti, die Billigkeit erheische es, „dass den bisherigen Besitzern die von ihnen aufgewendeten Kosten erstattet werden“. Er will sie also auf der Grundlage des Anlagekapitals zurückgekauft wissen. Diesen Weg hat aber der Bundesrath bisher stets zurückgewiesen. Auch durch die Behandlung der Abzüge und des Erneuerungsfonds kommt Dr. Curti zu einem wesentlich höheren Betrag zu Gunsten der Nordostbahn, als die Berechnungen der bundesräthlichen Rückkaufsbotschaft.

Curti gelangt zu dem Ergebniss, dass für die gekündigten Linien eine Rückkaufsentschädigung von 252 375 294 Fr., für die nichtgekündigten nach der höheren Schätzung eine solche von 84 362 054 Fr., nach der niedrigeren Schätzung eine solche von 71 024 657 Fr. zu gewähren sei. Unter Annahme der letzteren würde sich die Gesammtrückkaufssumme auf 323 399 951 Fr. belaufen, nach Verrechnung der Schulden und Abzüge auf rund 133 000 000 Fr. oder 832 Fr. für die Aktie. Curti berechnet, dass der Bund selbst bei dieser Leistung noch mehr herauswirthschaften und wesentliche Vortheile haben werde. Die Nordostbahn hat unter den schärferen Maassnahmen der Aufsichtsbehörden während der Vorbereitung des Rückkaufes ihren Aktionären in den Jahren 1896 bis 1899 Dividende von 6, 5,5, 4,5 und 5 % ausrichten können. Wie Bundesrath Zemp in seiner oben angeführten Rede zu dem Schlusse kam, es bestehe begründete Hoffnung, dass der Bund, wie bei der Centralbahn auch mit den anderen Bahnen zu einem gütlichen Einvernehmen gelange, so schliesst Dr. Curti noch zuversichtlicher: „Uebrigens ist gar nicht daran zu zweifeln, dass eine für beide Theile annehmbare Verständigung erzielt werden wird.“ Man wird sich dieser Erwartung allseitig gern anschliessen, damit die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz für alle Theile besser endige, als sie begonnen hat.

Ein Mahnruf in Sachen der deutschen Eisenbahnen.

Der „Schwäbische Merkur“, das hochangesehene deutschnationale Blatt Württembergs, veröffentlicht in seiner Beilage, der „Schwäbischen Kronik“, vom 15. d. Mts. unter obiger Ueberschrift eine mit dem Verfasserzeichen A. B. versehene interessante Darlegung, welche sich in der Richtung der von uns in Nr. 17 S. 261 d. Ztg. wiedergegebenen „Stimmen aus Süddeutschland“ bewegt und die durch eine deutsche Eisenbahngemeinschaft zu erzielenden Vortheile vor Augen führt. Nach einem geschichtlichen Rückblick auf das Scheitern der Reichseisenbahnidee des Fürsten Bismarck, auf die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft sowie den bisher vergeblichen Versuch der Einigung über die Personentarifreform heisst es weiter:

„Es sind Vortheile hauptsächlich von dreierlei Art, die uns durch die jetzige Zerfahrenheit in unserem Bahnwesen bisher entgehen und die durch einen engeren Zusammenschluss erreicht werden können. Erstens Macht und Einfluss nach aussen. Wie in politischen oder militärischen Dingen das Reich mit ganz anderem Gewicht nach aussen auftreten kann, als die einzelnen Staaten, so liegt es auch auf wirthschaftlichem Gebiet. Deutschland, mitten in Europa gelegen und mit seinem gewaltigen Verkehr, könnte für alle umliegenden Staaten den maassgebendsten Einfluss ausüben, während die einzelnen Verwaltungen Süddeutschlands, theilweise mit einander konkurrirend, sich oft dem Ausland gegenüber als zu schwach erwiesen. Während allerwärts der Einfluss der Centralregierung auf die Bahnen wächst, selbst die kleine Schweiz die Bahnen als Bundessache angesehen wissen will, kann ohne Nachtheil die bisherige Zerfahrenheit in Deutschland nicht fortbestehen. Nur eine einheitliche Eisenbahnpolitik wird Deutschland seinen Einfluss auf die Nachbarstaaten sichern, ihm gestatten, die Wege, die sein Handel nehmen soll, zu wählen und vorzuschreiben, in den Fragen der Bahnanschlüsse und in Konkurrenzkämpfen seinen Willen durchzusetzen.

In zweiter Linie seien die volkswirthschaftlichen Vortheile erwähnt. Heute werden Geld und Kräfte zersplittert und werden dem Handel und Verkehr künstliche Hindernisse bereitet, während der Zweck alles Transportwesens doch nur die möglichst billige und rasche Beförderung sein kann. Nur als Beispiel, wie es nicht sein soll, sei an die etwa 100 Stationen Deutschlands erinnert, wo an den Landesgrenzen der Uebergang von einer Bahn an eine andere stattfindet. Was hat die Errichtung dieser Stationen gekostet, welche unnöthige Auslagen

verursacht deren Erhaltung und welcher Zeitverlust für den Personen-, noch weit mehr aber für den Frachtenverkehr ist damit verbunden! Wie viel besser das Personal und das rollende Material von Seite einer grösseren Verwaltung ausgenutzt werden, wie die Konkurrenz zwischen den einzelnen Verwaltungen vermieden, wie der Verkehr weit nützlicher für die Gesammtheit auf die einzelnen Linien vertheilt werden könnte, wenn die Bahnen einheitlich geleitet würden, ist oft ausgeführt worden. Handel und Industrie können die Vortheile rascher Durchgangszüge über weite Strecken, gleichmässiger Tarife und, wo es nöthig wird, auch wieder besonderer Begünstigungen auf allen deutschen Linien nie hoch genug anschlagen. Diese und noch andere Vortheile für die Gesammtheit sind in gewissem Maasse Imponderabilien: man kann deren Werth auf Heller und Pfennig nicht ausrechnen; aber der Fachmann wird sie als von allergrösster Bedeutung bezeichnen. Es wäre Sache der Regierung, hierüber das statistische Material beizuschaffen oder Expertisen einzuleiten, deren Ergebniss nicht verfehlen kann, jeden, der der Sache unbefangen gegenübertritt, davon zu überzeugen, dass jedes Jahr des jetzigen Zustandes Deutschland an Ansehen und Geld, an seinem Handel und Verkehr schädigt.

Der dritte Vortheil, der zu erreichen ist, kommt den Finanzen der einzelnen Staaten zu Gute. Hier ist es leicht, mit Ziffern zu wirken und auf Hessen zu verweisen, das durch den Bahnanschluss an Preussen sein Budget um mehr als 3 000 000 *M.* verbessert sieht. Es ist dies der Ausdruck für die anerkannte Thatsache, dass jedes grosse Bahnnetz weit billiger verwaltet wird als ein kleines. Wenn der preussische Staat von seinen Bahnen ein Erträgniss von 7,5 % bezieht, während die anderen Staatsbahnen Deutschlands nur 3 bis 4 % tragen, so liegt dies gerade auch an den Ersparnissen, die die einheitliche Verwaltung grosser Strecken mit sich bringt. Von den Einnahmen kommen eben in Preussen etwa 57 bis 58 % als Kosten des Betriebs in Abzug, in Württemberg 68 %. Wer möchte nicht die Differenz von 10 % an den württembergischen Bruttoeinnahmen in Ersparung bringen?

Legt man sich nun bei so klar zu Tage tretenden Vortheilen die Frage vor, woran bisher jeder engere Zusammenschluss der Bahnen scheiterte, so muss zunächst der in der menschlichen Natur gelegene Wunsch nach Macht und Einfluss berücksichtigt werden. Schon bei der Verstaatlichung von Privatbahnen zeigte es sich, dass vielleicht die Aktionäre dafür stimmten, die Direktionen sich dagegen sträubten. Dasselbe gilt für Ministerien und Direktionen der einzelnen Staatsbahnen. Sie besitzen jetzt eine grosse Machtfülle, und Konzessionen, die dieselbe beschränken, fallen ihnen schwer. Man kann hier nur an die bessere Einsicht, an das Pflichtgefühl und die patriotische Selbstverleugnung appelliren, die die Einzelregierungen in ähnlichen Fällen bewiesen haben. Schwerer zu überwinden sind wohl gewisse Gefühlsströmungen, die in weiten Kreisen Süddeutschlands herrschen. Können aber Gefühle in wirthschaftlichen Fragen bestimmend sein? Wird der Kaufmann nicht dort kaufen und verkaufen, wo der beste Vortheil winkt? Wenn eine Arbeit gut und nützlich ist, darf man sie verwerfen, weil uns die Mitarbeiter nicht gefallen? In Deutschland, das ein Verkehrs-, ein Zollgebiet bildet, ist die Trennung des Verkehrswesens eine Anomalie, deren baldige Beseitigung der Gewerbetreibende wie der Staatsmann wünschen muss.“ Verfasser führt dann aus, dass die Interessen des gesammten deutschen Verkehrs gegenüber denen des Innenverkehrs der einzelnen Netze jetzt nicht genügend berücksichtigt würden und fährt fort: „Die grossen benachbarten Bahnkomplexe, insbesondere die einheitlich verwalteten norddeutschen Bahnen, haben schon heute einen mächtigen Einfluss gewonnen, der noch weiter wachsen muss. Im vorigen Jahre zeigte es sich bei dem Staffelgütertarif, dass ein Widerstand Süddeutschlands nicht möglich war, und manche selbständig vorgehende Bahnverwaltung mag es damals wohl empfunden haben, dass ihre Interessen besser vertreten gewesen wären, wenn sie einen vertragsmässigen Einfluss auf das Bahnwesen des ganzen Deutschland hätte nehmen können.

Darauf scheint eben alles anzukommen, dass die einzelnen Staaten und Bahnen sich bei gegenseitiger Annäherung die Möglichkeit sichern, ihre Ansichten und Interessen zu vertreten, sich Vortheile zu verschaffen, ohne Gefahr zu laufen, fremden Interessen untergeordnet zu werden. Dringt erst in weite Kreise, in die Kammern und Ministerien die Ueberzeugung, dass etwas geschehen muss, ist im Süden und Norden der gute Wille vorhanden, so wird auch die Form für die anzustrebende Einigung gefunden werden. Wir empfehlen heute weder dem hessischen Beispiel zu folgen, noch möchten wir bezüglich der Form die möglichen anderen Wege erörtern. Es ist uns nur darum zu thun, die dringende Nothwendigkeit einer grösseren Einigung im deutschen Bahnwesen zu betonen und unsere Handelskreise, unsere Abgeordneten und vor allem die Eisenbahnfachleute zu bestimmen, diese Frage fortan im Auge zu behalten und nach Kräften auf deren Lösung hinzuarbeiten. Lange genug hat sie geruht; wer könnte, wenn er zur Mitwirkung berufen ist, die Verantwortung einer weiteren Verschleppung auf sich nehmen!“

Diese Ausführungen sind uns, von einigen unwesentlichen Einzelheiten abgesehen, ganz aus der Seele geschrieben; hoffen wir, dass die Arbeit an der Lösung der wichtigen nationalen Frage unermüdlich fortgesetzt werde und in nicht zu ferner Zeit zu einem Erfolg führe!

Unmittelbar nach Niederschrift obiger Zeilen geht uns die „Schwäbische Kronik“ vom 20. dieses Monats zu, in welcher der erste Theil der Besprechung einer soeben erschienenen kleinen Schrift: „Der preussisch-hessische Eisenbahnvertrag. Den Süddeutschen zur Nutzanwendung, von Ferroviarius“ enthalten ist. Wie schon der Titel zeigt, bewegt sich die von einem Eisenbahnmann verfasste Schrift in der Richtung der obigen Ausführungen und auch der bis jetzt vorliegende Theil der Besprechung stimmt diesen Gedanken durchaus zu. Wir werden jedenfalls alsbald auf die Sache zurückkommen.

Der Baubericht der preussischen Eisenbahnverwaltung.

Dem preussischen Abgeordnetenhause ist der Baubericht der Eisenbahnverwaltung für den Zeitraum vom 1. Oktober 1899 bis dahin 1900 nebst den Rechenschaftsberichten über die Verwendung der ausserordentlichen Dispositionsfonds für das Etatsjahr 1900 unter dem 8. Januar d. J. zugegangen. Die Vorlage gibt einen Ueberblick über die von der gedachten Verwaltung seit dem Jahre 1883 auf ihrem weiten Gebiete entfaltete rastlose Thätigkeit, vermöge deren sie im Laufe der letzten 18 Jahre mehr als 500 Neubaulinien und grössere Erweiterungsbauten in Angriff nahm und — soweit thunlich — zur Ausführung brachte. Wir gewinnen dabei den Eindruck, dass bei der Vorbereitung und Veranschlagung dieser Bauten mit der äussersten Gewissenhaftigkeit und Umsicht verfahren worden ist: denn es sind bei den durch besondere Gesetze bereitgestellten 1 515 Millionen Mark Ueberschreitungen der Anschlagssummen nur in ganz seltenen Fällen vorgekommen und es weisen die meisten der vollständig oder nahezu vollendeten Bauten nur geringe Ueberschüsse und Restbeträge auf — ein Zeichen, dass über den betreffenden Vorarbeiten grosse Sorgfalt und Sachkenntniss waltet. Es würde weit über den uns gesteckten engen Rahmen hinausführen, wollten wir hier eine Uebersicht der noch schwebenden Baukredite geben; doch können wir es uns nicht versagen, auf diejenigen Neuanlagen kurz einzugehen, bei denen ein erheblicher Verkehr oder sonstige wichtige Interessen in Betracht kommen und bei denen zugleich gegenwärtig noch höhere Beträge verfügbar geblieben sind. Zu ihnen gehören:

1. Die Eisenbahn von Hohenstein in Ostpreussen nach Marienburg mit Abzweigung nach Maldeuten. Von den durch Gesetz vom 11. Mai 1888 für diesen Zweck bewilligten 15 000 000 *M.* sind noch 1 250 000 *M.* im Bestande, welche durch die zur Erweiterung des Bahnhofs Marienburg und die Restarbeiten auf den übrigen Bahnhöfen sowie durch Grunderwerb und Ablösung der Wegelast theilweise — jedoch nicht völlig —

Verwendung finden werden. — 2. Die Eisenbahn von Arnstadt nach Saalfeld, für welche durch das gleiche Gesetz 10 700 000 M. bereit gestellt wurden, verfügt noch über einen Restbestand von 1 200 000 M., der zur Bestreitung der Erweiterungsbauten auf den Anschlussbahnhöfen Saalfeld und Arnstadt ausreichend sein wird. — 3. Für die Erweiterung der Brücken und der Bahnhöfe zu Dirschau und Marienburg sind zusammen aus Reichs- und preussischen Staatsmitteln 12 750 000 M. verausgabt, und von diesem Betrage entfallen 5 100 000 M. auf den von Preussen übernommenen Antheil von 6 000 000 M. Die Brücke bei Marienburg ist am 25. Oktober 1890, die bei Dirschau ein Jahr später dem Betriebe übergeben. Zur schlüssigen Vollendung des grossartigen Werkes sind jetzt nach Regelung des Grunderwerbs zur Zeit noch Restbauten auf Bahnhof Dirschau im Gange, für welche die bewilligten Mittel ausreichende Deckung bieten.

4. Für den Umbau und die Erweiterung der Bahnhofsanlagen zu Hamburg und Altona wurden durch das Gesetz vom 8. April 1889 zunächst 15 900 000 M. zur Verfügung gestellt, zu denen noch 400 000 M. kommen, die für die Bahnhofserweiterung in Altona (Ottensen) bereits durch Gesetz vom 1. April 1887 bewilligt wurden. Von diesen Beträgen sind 15 400 000 M. verausgabt, so dass noch 900 000 M. für die noch rückständige Erweiterung des Rangirbahnhofes Wilhelmsburg im Bestande sind. An diese Arbeiten haben sich aber inzwischen die grossartigen Pläne angeschlossen, welche auf eine völlige, zeitgemässe Umgestaltung der Hamburger Bahnhofsverhältnisse hinzielen und für welche nach der Veranschlagung noch 36 500 000 M. erforderlich sein werden. Für diese Bauten sind 1893. 1899 und 1900 Bauraten im Gesammtbetrage von 11 000 000 Mark bereits bewilligt worden, und zur Erlangung von Entwürfen für das Empfangsgebäude zu Hamburg wurde im Herbst 1900 ein Wettbewerb unter den deutschen Architekten ausgeschrieben, über dessen Ausfall wir in Nr. 21 d. Ztg. näher berichteten.

5. Die Linie Rogasen-Dratzig, für welche das Gesetz vom 10. Mai 1890 eine Bausumme von 7 000 000 M. anweist, und die Bahnen von Callies, einerseits nach Wulkow, andererseits nach Arnswalde, für welche 8 100 000 M. bestimmt sind, erfordern noch zahlreiche Restarbeiten auf den Bahnhöfen und auf der Strecke, wozu noch je 2 600 000 M. zur Verfügung stehen. Von diesen Beträgen werden jedoch voraussichtlich grössere Summen erspart werden. — 6. Zum Ausbau der Strecke Hagenow-Oldesloe, zu dessen Kosten durch das obengedachte Gesetz 11 500 000 M. bewilligt sind, befinden sich noch 1 200 000 M. im Bestande, die für die noch erforderlichen Arbeiten ausreichen werden. — 7. Der Bau der Eisenbahn Remscheid-Solingen, für welche obiges Gesetz rund 5 000 000 M. anweist, hat bislang eine Ueberschreitung der Anschlagsumme um 500 000 M. nothwendig gemacht, die sich voraussichtlich durch Nacharbeiten bis auf 650 000 M. steigern wird. Diese Bahnstrecke hat bekanntlich durch den Bau der das tiefeingeschnittene Wupperthal überspannenden Müngstener Brücke Schwierigkeiten und Kosten verursacht, die zu ihrer Länge ausserhalb jedes Verhältnisses stehen und im vorhinein nicht übersehbar waren. Von den Mehrkosten sind 400 000 M. für das Etatsjahr 1897/98 und die weiteren Beträge in den Folgejahren bei den ausseretatsmässigen, ausserordentlichen Ausgaben nachgewiesen, und in gleicher Weise wird mit den ferneren Ueberzahlungen verfahren werden. — 8. Die Eisenbahn Hermeskeil-Wemmetsweiler — Bausumme laut obigen Gesetzes 7 600 000 M. — hat bislang einen Aufwand von 6 400 000 M. erforderlich gemacht. Von dem Restbetrage sind 200 000 M. als erspart gelöscht; die übrigen 1 000 000 M. werden für die weiteren, noch längere Zeit erfordernden Arbeiten ausreichen. — 9. Für die Vereinigung des oberschlesischen und des rechten Oderufer-Bahnhofes zu Beuthen O/S. und die Herstellung einer besseren Verbindung von dort über Chorzow nach Kattowitz sind durch das mehrgenannte Gesetz 5 400 000 M. genehmigt, von welchen erst 3 200 000 M. haben zur Verwendung gebracht werden können. Doch werden die Bauten und das für die Strecke Chorzow-Kattowitz eingeleitete Enteignungsverfahren nach Thunlichkeit gefördert. — 10. Für Breslau sind behufs Herstellung einer viergleisigen Verbindungsbahn, auf welcher der oberschlesische Kohlen- und Güterverkehr südlich um die Stadt und ihre Bahnhöfe herumgeleitet wird, sowie zur Herstellung eines Rangirbahnhofs in Brockau rund 20 000 000 M. bewilligt. Der weitere Ausbau dieser letzteren Anlage sowie der Umbau des am Westende der Umgehungslinie liegenden Bahnhofs Mochbern haben während des Berichtsjahres umfassende Arbeiten nothwendig gemacht. Verfügbar sind zur Zeit noch 3 500 000 M., mit deren restlicher Verwendung erst verfahren werden kann, wenn das in Vorbereitung begriffene Projekt eines Umbaues des Breslauer Hauptbahnhofs zur Durchführung gelangt. (S. auch nachstehend unter Nr. 30.)

11. Für den Bau einer Bahn von Fordon nach Schönsee in Westpreussen mit Ueberbrückung der Weichsel sind durch das Gesetz vom 20. Juni 1891 aus Mitteln des preussischen Staats 12 400 000 M. zur Verfügung gestellt, der übrige Bedarf ist aus Reichsmitteln bewilligt. Nachdem jetzt für diesen Bau 8 200 000 M. für preussische Rechnung zur Verwendung gekommen sind, bleiben für Preussen noch 4 200 000 M. im Bestande, die durch die noch rückständigen Arbeiten voraussichtlich nicht ganz aufgebraucht werden.

12. Der Bau einer Eisenbahn von Geestemünde nach Stade, für welchen durch Gesetz vom 6. Juni 1892 der Betrag von 6 600 000 M. bereitgestellt wurde, ist bis auf den Ausbau der Anschlussbahnhöfe Stade und Geestemünde und die durch den Neubau bedingten Werkstättenerweiterungen fertiggestellt. Der für diese Zwecke noch verfügbare Betrag von 1 000 000 M. wird voraussichtlich ausreichen. — 13. Für die Anlage des zweiten Gleises von Thorn bis Korschen in Ostpreussen bewilligt dasselbe Gesetz die Summe von 4 800 000 M., von welcher jetzt nach Inbetriebnahme des Gleises noch 1 400 000 M. verfügbar geblieben sind, die durch die nothwendigen Nacharbeiten schwerlich ganz Verwendung finden werden. Einschliesslich des aus Reichsmitteln hierzu bewilligten Betrages wurden bislang hierzu 8 600 000 M. verausgabt. — 14. Zu grösseren Neu- und Umbauten im oberschlesischen Kohlenrevier, namentlich zur Herstellung einer direkten Verbindung von Morgenroth nach Karf und zu den nothwendigen Erweiterungsbauten auf den Bahnhöfen Morgenroth, Borsigwerk, Beuthen, Karf usw. sind 7 400 000 M. bewilligt worden. Sämmtliche Strecken sind im Vorjahre in Betrieb genommen. Die verfügbare Restsumme beträgt 1 500 000 M. und wird voraussichtlich ausreichen. — 15. Ausser diesen Bahnerweiterungen sah das gedachte Gesetz mehrfache Erweiterungen von Werkstätten — namentlich in Ponarth, Guben, Lingen, Breslau, Siegen, Gotha, Limburg, Nippes und Saarbrücken — vor, für welche im ganzen 2 500 000 M. bewilligt wurden. Dieser Betrag ist durch Fertigstellung der betr. Bauten nahezu vollständig aufgebraucht.

16. Die Bahn von Rothfliess nach Rudczanny, für welche das Gesetz vom 3. Juli 1893 die Summe von 6 700 000 M. bewilligt, hat bislang einen Aufwand von 4 000 000 M. erforderlich gemacht. Der Restbestand von 2 700 000 M. wird voraussichtlich nicht ganz erforderlich sein. — 17. Der Bau der Linie Berent-Bütow ist zur Zeit soweit gefördert, dass die Theilstrecke Berent-Lippusch dem Verkehr hat übergeben werden können. Von dem 5 700 000 M. betragenden Baufonds ist die grössere Hälfte mit 3 000 000 M. für die Reststrecke Lippusch-Bütow und für die auf den Anschlussstrecken erforderlichen Bahnhofsumbauten noch verfügbar. — 18. Bei den für die anderweite Führung des zweiten Gleises auf der Strecke Bochum-Wanne durch Gesetz vom 20. Juni 1891 bewilligten 750 000 M. hatte sich eine Ueberschreitung des Anschlages um rund 77 000 M. herausgestellt, welche durch das Gesetz vom 3. Juli 1893 nachbewilligt wurden. Das Gleis ist inzwischen dem Betriebe übergeben und der nachbewilligte Betrag wird voraussichtlich nicht gänzlich aufgebraucht werden.

19. Der durch Gesetz vom 29. April 1894 genehmigte Bau einer Bahn von Pattburg und Tingleff nach Sonderburg, für welche 2 600 000 M. zur Verfügung gestellt sind, wies am Schlusse der Berichtsperiode noch einen Bestand von 1 800 000 M. auf. Doch werden die Bauarbeiten so gefördert, dass die Betriebseröffnung im Sommer 1901 voraussichtlich wird erfolgen können.

20. Für den Bau der Eisenbahn von Riesenburg nach Jablonowo mit einer Abzweigung nach Marienwerder setzt das Gesetz vom 8. April 1895 den Betrag von rund 6 000 000 M. aus. Die Bahn ist seit dem 15. Januar 1900 im Betriebe, und von der Bausumme sind 4 600 000 M. verausgabt. Der verfügbare Bestand von 1 400 000 M. wird voraussichtlich zur Bestreitung der Restbauten zureichend sein.

Aus den im Laufe der letzten vier Jahre beschlossenen und bewilligten Neubauprojekten mögen dann noch die folgenden, für den gemeinen Verkehr wichtigeren Neubauten hervorgehoben werden, über deren derzeitigen Stand der Baubericht nachstehendes ergibt:

21. Für den Bau einer Eisenbahn über das Riesengebirge, die im Anschluss an die Zweigbahn Hirschberg-Petersdorf über Schreiberhau nach Ober-Polaun hinüberführen und hier an das nordböhmische Bahnnetz anschliessen soll, sind durch das Gesetz vom 8. Juni 1897 im ganzen 6 760 000 M. zur Verfügung gestellt. Mit dem Bau des Bahnkörpers ist begonnen, und die Vorbereitungen für den Tunnelbau durch den Kamm des Gebirges sind bereits getroffen. Es hat sich jedoch schon jetzt herausgestellt, dass die bewilligten Mittel nicht ausreichen werden, und die Feststellung des Mehrbedarfs ist im Gange. — 22. Die für den Bau einer Bahn von Münster i/W. nach Coesfeld bewilligten Mittel von 3 600 000 M. konnten noch nicht zur Verwendung kommen, weil die gesetzlichen Vorbedingungen noch nicht erfüllt sind. Dagegen sind die betr. Vorbedingungen für den Bau der Bahnlinien von Coesfeld nach Borken i/W. und von Borken nach Empel am Rhein jetzt erfüllt, und die letztere Bahn ist bereits von Empel bis Isselburg für den Wagenladungsverkehr eröffnet. — 23. Für den Bau einer Bahn von Hermeskeil nach Kirchberg i/Hunsrück sind durch das erwähnte Ge-

setz 7.000 000 *M.* zur Verfügung gestellt, und es hat der Bahnbau im Berichtsjahre nach erfolgter Beendigung der ausführlichen Vorarbeiten auf der ganzen Strecke in Angriff genommen werden können.

24. Für den Bau einer Bahn von Treuenbrietzen nach Nauen und den gleichzeitigen Ausbau der Zweigbahn Jüterbog-Treuenbrietzen zur Hauptbahn sind im Gesetz vom 20. Mai 1898 im ganzen 11 580 000 *M.* ausgeworfen. Der Bau ist zunächst auf der Theilstrecke Wustermark-Wildpark begonnen worden, und hier ist der Bahnkörper bereits auf 21 km Länge fertiggestellt, auch sind die Brückenbauten in Angriff genommen. Für die Strecke Wustermark-Nauen sind die ausführlichen Vorarbeiten fertiggestellt, während sie auf der Südstrecke Wildpark-Treuenbrietzen noch im Gange sind. — 25. Der Bau der Bahn von Angerburg in Ostpreussen nach Bischdorf, für welchen 6 000 000 *M.* zur Verfügung gestellt sind, konnte noch nicht in Angriff genommen werden,weil die Verhandlungen wegen Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen noch nicht zum Abschluss gebracht sind.

26. Der Bau einer Hauptbahn von Hamm nach Osterfeld in Westfalen, der auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1900 erfolgen soll, ist dazu bestimmt, die Bahnen des rheinisch-westfälischen Kohlenreviers von dem durchgehenden Güterverkehr zu entlasten. Die wenig mehr als 70 km lange Strecke wird einen Aufwand von 18 200 000 *M.* erforderlich machen, also rund 250 000 *M.* für das Kilometer. Die ausführlichen Vorarbeiten sind im Gange und für die Strecke von Osterfeld bis Recklinghausen bereits fertiggestellt.

Von grösseren in Angriff genommenen Bauten, für welche die erforderlichen Gelder nicht kraft besonderer Gesetze, sondern im Extraordinarium der alljährlichen Etatsgesetze bewilligt wurden, sind noch folgende zu erwähnen:

27. Die Erweiterung des Stettiner Bahnhofs in Berlin. Für diesen Bau, der auf 8 850 000 *M.* veranschlagt ist, sind bereits vier Bauraten im Gesammtbetrage von 8 000 000 *M.* bewilligt und bis auf einen Restbetrag von 1 800 000 *M.* verwendet. — 28. Für Ausbau der an den Schlesischen Bahnhof in Berlin angrenzenden Strecken der Ostbahn und der schlesischen Bahn, zu welchem ein anschlagsmässiger Betrag von 8 800 000 *M.* erforderlich sein wird, sind in den fünf letzten Jahren zusammen 6 000 000 *M.* bewilligt worden, von denen noch 1 500 000 *M.* im Bestande sind. Der Grunderwerb ist bis auf einen noch schwebenden Prozess geregelt und die einzelnen Bauausführungen theils fertig gestellt, theils in Angriff genommen. — 29. Die Herstellung besonderer Vorortgleise der Anhalter Bahn von Gross-Lichterfelde nach Berlin behufs Einführung des Vorortverkehrs in den Ringbahnhof am Potsdamer Bahnhof zu Berlin wird rund 6 000 000 *M.* erfordern. Der Bau ist zu seinem grösseren Theile fertig gestellt. Wir werden auf dies interessante Werk, bei welchem eine der am stärksten belasteten Bahnstrecken, so zu sagen, unter den Rädern umgebaut wird, und das daher an die Umsicht der Bauleiter ganz besonders hohe Anforderungen stellt, in nächster Zeit zurückkommen. — 30. Für den Umbau des oberschlesischen (Central-) Bahnhofs in Breslau und der anschliessenden Stadtverbindungsbahn ist ein anschlagsmässiger Betrag von 6 500 000 *M.* erforderlich, auf welchen bislang drei Jahresraten in einer Gesammthöhe von 3 500 000 *M.* bewilligt sind. Im Berichtsjahre sind die Erdarbeiten zur Aufhöhung des Bahnhofsgeländes in Angriff genommen und die Aufnahme der übrigen Bauarbeiten steht in nächster Zeit bevor. (S. auch vorstehend unter Nr. 10.) — 31. Für die Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Neuss wurde bereits durch das Gesetz vom 20. Juni 1891 1 000 000 *M.* zur Verfügung gestellt, die bis auf einen Restbetrag von 180 000 *M.* inzwischen verwendet ist. Das ganze, für den linksrheinischen Güterverkehr hochwichtige Projekt wird indessen einen anschlagsmässigen Aufwand von 10 500 000 *M.* erfordern, auf welchen Betrag neuerdings zwei Raten von zusammen 1 600 000 *M.* bewilligt sind. — 32. Die Erweiterung des Hauptbahnhofs in Essen (früher Essen B M) macht einen Aufwand von 5 300 000 *M.* erforderlich, auf welchen Betrag in sechs verschiedenen Jahresraten 5 100 000 *M.* bewilligt wurden. Von denselben sind nach erfolgter Durchführung des grössten Theils der Bauten noch 900 000 *M.* im Bestande. Der Bau des neuen Empfangsgebäudes ist in Angriff genommen. — 33. Die Erweiterung des Bahnhofs in Dortmund (Dortmund K M und B M), welche auf 11 500 000 *M.* veranschlagt ist, wurde mit den dazu bewilligten Mitteln — drei Jahresraten in Höhe von zusammen 2 000 000 *M.* — ebenfalls in Angriff genommen und namentlich durch die Anschüttungsarbeiten zur Erweiterung des Rangirbahnhofs K M und den Ausbau der anschliessenden Linie nach Huckarde gefördert. — 34. Ein bezeichnendes Bild, in welchem Maasse der Verkehr und damit die Arbeitslast der Bahnbehörden im Ruhrkohlenrevier anwachsen, gewährt der Umstand, dass für das völlig neuerbaute Direktionsgebäude zu Essen bereits 1899 ein Erweiterungsbau hat in Angriff genommen werden müssen, der einen Aufwand von 210 000 *M.* erforderlich gemacht hat. Derselbe ist seit Mitte September 1899 in Benutzung genommen. — 35. In Wiesbaden haben die verwickelten Bahnhofsverhältnisse einen Erweiterungsbau nothwendig gemacht, der 1898 in Angriff genommen ist und einen Aufwand von 10 900 000 *M.* in Anspruch nehmen wird. Auf diesen Betrag sind inzwischen 5 000 000 *M.* bewilligt und durch die rüstig voranschreitenden Bauten auch bereits zur grösseren Hälfte zur Verwendung gelangt.

Seit dem Jahre 1878 ist die Zusammenfassung der Weichen und Signale unausgesetzt seitens der Staatsbahnverwaltung in thatkräftiger und zielbewusster Weise betrieben worden. In dieser Zeit wurden für den gedachten Zweck im ganzen 17 300 000 *M.* bewilligt und von diesem Betrage haben inzwischen 13 500 000 *M.* Verwendung gefunden. Dass dieses für die Erhöhung der Betriebssicherheit so bedeutungsvolle Streben auch im Berichtsjahre nicht geruht hat, dafür gibt die Thatsache den Belag, dass derartige Anlagen auf 80 Stationen fertiggestellt und auf 83 Stationen in Angriff genommen oder verbessert worden sind.

Eine dem Berichte nachgefügte Gesammtübersicht ergibt, dass der preussischen Staatsbahnverwaltung seit dem Jahre 1883 für Neu- und Erweiterungsbauten und grössere Betriebsmittelbeschaffungen bewilligt worden sind: a) durch besondere Gesetze: 1 515 000 000 *M.*; b) durch das Extraordinarium des Etats 259 000 000 *M.*, im ganzen 1 774 000 000 *M.* Von diesem Betrage wurden bis zum 30. September 1900 verausgabt 1 327 000 000 *M.* Es blieben also damals im Bestande 447 000 000 *M.* Von den letzteren entfallen auf Bahnen und Bauten, für welche die gesetzlichen Vorbedingungen zur Zeit noch nicht gegeben oder die Vorarbeiten noch nicht vollständig beschafft sind, 157 000 000 *M.*, so dass 290 000 000 *M.* zur sofortigen Verwendung bereit gestellt sind. Davon sind für Betriebsmittelbeschaffungen 33 000 000 *M.* bestimmt, und fernere 62 000 000 *M.* entfallen auf Bauten, die im wesentlichen erledigt sind; für neue, im Bau begriffene Bahnen und Anlagen bleiben also verwendbar 195 000 000 *M.* Von diesen entfallen auf neue Bahnen 95 000 000 *M.*, auf zweite Gleise usw. 16 000 000 *M.* und auf andere Bauten rund 84 000 000 *M.*

Hagena.

Das Heidelberger Eisenbahnunglück vor Gericht.

Am Freitag, den 15. März d. J., fand vor der Strafkammer zu Heidelberg die Verhandlung gegen den Expeditionsgehilfen Albert Weipert statt, dem das schwere Eisenbahnunglück bei Station Karlsthor vom 7. Oktober v. J. zur Last gelegt wird. An jenem Tage, einem wundervollen Herbstsonntag, waren unzählige Schaaren von Ausflüglern aus Heidelberg und Mannheim ins Neckarthal gewandert, die nun Abends mit den Zügen heimkehrten, so dass diese sehr überfüllt wurden. Dies war auch bei dem um 6.00 Uhr in Neckargemünd abfahrenden Lokalzug XVI a der Fall, so dass derselbe am Signalmast der Station Karlsthor einige Minuten halten musste, da die Schaffner mit der Fahrkartenausgabe im Zuge nicht rechtzeitig fertig wurden (in Lokalzügen findet diese im Zuge selbst statt). Nachdem er etwa zwei Minuten dort gehalten, kam der um 6.29 Uhr in Karlsthor fällige Personenzug 126 a herangebraust und fuhr mit voller Wucht auf den haltenden Lokalzug auf, so dass die hintersten Wagen zertrümmert und ihre Insassen zum grossen Theil getödtet oder verletzt wurden. 6 Todte wurden gleich vom Platze getragen (3 Schwerverletzte starben noch nachträglich) und 115 Reisende meldeten sich als verletzt, von denen 35 schwer, 30 erheblich, die übrigen leichter verwundet waren. Ausserdem entstand der Verwaltung ein Materialschaden von 12 000 *M.*

Dies schwere Unglück veranlasst zu haben, wurde der auf Station Karlsthor dienstthuende Beamte, Expeditionsgehilfe Weipert, beschuldigt, der den Personenzug 126 a für seine Station angenommen hatte, bevor daselbst der vorausgehende Lokalzug XVI a eingetroffen war. Deshalb hatte sich der Angeklagte wegen Gefährdung eines Eisenbahntransports, fahrlässiger Tödtung sowie fahrlässiger Körperverletzung (§§ 222, 230, 316 des Reichsstrafgesetzbuchs) zu verantworten.

Neun Uhr Morgens begann die Verhandlung, die Landge

richtsdirektor Dr. West leitete. Die Anklage vertrat Staatsanwalt Sebold, Vertheidiger waren der bekannte Karlsruher Rechtsanwalt und Vorkämpfer der Eisenbahnreform Frühauf und Rechtsanwalt Dr. Schottler. Vom Gericht waren 20 Zeugen und 9 Sachverständige geladen, darunter grossherzoglicher Regierungsrath Hornung-Karlsruhe, Oberfinanzrath v. Leo-Stuttgart, Direktionsrath Geyer-Ludwigshafen a/Rh., Betriebskontrolör Manke-Frankfurt a/M.

Nach Verlesung der Anklageschrift begann das Verhör des Angeklagten Weipert. Er ist 21 Jahre alt und gibt über seine Vorbildung an: Er sei im Jahre 1896 von der Schule abgegangen und zunächst in den Güterabfertigungsdienst der Frachtgüterstation Heidelberg eingetreten. Nach dreimonatigem Dienst sei er dem Hauptbahnhof Heidelberg zur weiteren Ausbildung im Telegraphendienst und hierauf der Station Karlsthor zur Ausbildung im Stationsdienst überwiesen worden. Er habe den Dienst jedesmal ohne Anstände durchgeführt. Auch an dem ersten Sonntage, dem 30. September, also 8 Tage vor dem Unglück, sei dies geschehen. Nur das Telegraphiren habe er nicht gut verstanden, da er etwas aus der Uebung gekommen sei. Er schilderte auf Befragen des Präsidenten nun die Zeit seines Dienstes auf Station Karlsthor während der dem Unglückstag vorausgegangenen Woche. An jenem Sonntag selbst hatte er Dienst von 3/41 Uhr Mittags bis 1/28 Uhr Abends und während dieser Zeit 24 Züge abzufertigen. Ueberarbeitet war er nicht; doch ward der Dienst durch die durchfahrenden Hilfsmaschinen (in der Richtung nach dem Hauptbahnhof besteht eine Steigung, die Nachschub für schwere Güterzüge bedingt) ziemlich erschwert. Ausserdem hatte Weipert mehrere andere dienstliche Obliegenheiten, wie die Schalteraufnahme und den Kassenabschluss, welchem Geschäft er mehr Aufmerksamkeit als billig zuwendete, soviel, dass er darüber den viel wichtigeren Fahrdienst vernachlässigte und die Eintragung mehrerer Züge ins Zugmeldebuch unterliess. Erschwerend wirkte der Umstand, dass er an dem fraglichen Nachmittag den Besuch eines Freundes, eines früheren Kollegen, empfangen hatte, dem er die verschiedenen Apparate erklärte und mit dem er sich lange Zeit unterhielt. Dies gestattete auch Weipert's Vorgesetzter, Stationsverwalter Hofmann, der an dem Nachmittag dienstfrei war, aber gegen 6 Uhr in das Dienstzimmer trat.

Gegen Abend des verhängnissvollen Sonntags drängten sich die Züge in ziemlicher Anzahl. Weipert nahm den Lokalzug XVI a, der etwas Verspätung hatte, an, liess das Einfahrtssignal ziehen, vergass jedoch, die Annahme des Zuges XVI a ins Zugmeldebuch einzutragen. Unterdess wurde vom Hauptbahnhof Zug XVII a angemeldet. Auch dessen Eintragung unterliess er. Zu seiner Entschuldigung gab er an, er habe beide Züge zusammen eintragen wollen, dies aber in der Aufregung, die sich seiner bemächtigte, vergessen. Diese Aufregung entstand, als der folgende Personenzug 126 a von Schlierbach angeboten wurde. Weipert glaubte, der Lokalzug XVI a sei gemeint, der nochmal angemeldet werde, und n a h m d e n Z u g a n. Doch schien er sein Versehen zu merken: er fragte in Schlierbach an, erhielt eine verkehrte Antwort (man hatte ihn dort missverstanden), konnte aber weiteren Bescheid nicht erhalten.

Jedenfalls nahm man in Schlierbach keinen Anlass, den Zug 126 a zurückzuhalten. Dieser wurde auch ordnungsmässig abgeläutet. Weipert versuchte nochmals mit Schlierbach zu sprechen. Es war bereits zu spät. 126 a befand sich schon auf der Fahrt, und nach wenigen Minuten — etwa 6 Uhr 35 Minuten Abends — erfolgte der furchtbare Zusammenstoss vor dem Signalmast der Station Karlsthor. Dass der Lokalzug vor dem Signalmast halten werde, war dem Angeklagten nicht bekannt. Sein Vorgesetzter, Stationsverwalter Hofmann, versäumte es, ihn hierauf aufmerksam zu machen, that überhaupt nichts, um den ihm untergebenen, jungen, unerfahrenen Beamten besser zu unterweisen und bei jenem schweren Sonntagsdienst, wenn nöthig, mit Rath und That zu unterstützen.

Von den zahlreich vernommenen Zeugen sagten die früheren Vorgesetzten und Kollegen des Weipert im ganzen günstig über ihn aus. Von der Vertheidigung war auch der Heidelberger Oberbürgermeister und Eisenbahnbudgetberichterstatter der zweiten badischen Kammer, Dr. Wilckens, geladen, der über das Wesen des Lokalzugverkehrs auf den badischen Staatseisenbahnen Bescheid geben sollte. Danach machte auf die Anfrage der Budgetkommission in betreff einer weiteren Ausdehnung desselben die gr. Generaldirektion darauf aufmerksam, dass eine solche unthunlich erscheine mit Rücksicht auf die g r o s s e D i c h t i g k e i t d e r Z ü g e auf den Hauptstrecken d e r b a d i s c h e n B a h n e n, d i e i n g a n z D e u t s c h l a n d n u r v o n d e r B e r l i n e r S t a d t b a h n ü b e r t r o f f e n werde.

Eingehend erörtert wurde auch die Frage des ausserfahrplanmässigen Haltens der Lokalzüge auf freier Strecke. Die Sachverständigen äusserten sich dahin, dass dies an und für sich nicht objektiv betriebsgefährlich sei, dass aber beim geringsten Versehen eines Beamten, bei der kleinsten Verletzung der Bestimmungen für die Betriebssicherheit ein Unglück leicht geschehen könne. In Gebrauch war diese Sitte oder vielmehr Unsitte des Haltens der Züge auf Anordnung des Zugpersonals seit 1894, obwohl eine dasselbe regelnde Verordnung nicht bestand. Sachverständiger v. Leo meinte, bei anderen Bahnen gehöre ein solches Halten zu den Dingen, die unbedingt ausgeschlossen seien, und Sachverständiger Geyer hielt es für einen glücklichen Zufall, dass es in den sieben Jahren des Bestehens dieses Brauches noch zu keinem Unfall gekommen. Demgegenüber glaubte Staatsanwalt Sebold mit Recht zur Ehre der badischen Bahnbeamten betonen zu müssen, die Thatsache, dass sich bisher kein Unglück ereignet habe, sei ein ehrendes Zeugniss für die badischen Beamten, die also stets die Vorschriften der Betriebsbeamten genau befolgt hätten.

Der Staatsanwalt beantragte am Schlusse seiner Ausführungen zwei Jahre Gefängniss für den Angeklagten, da er sich durch Annahme des Zuges 126 a, bevor Zug XVI a auf Station Karlsthor eingetroffen war, eine „bodenlose Liederlichkeit“ zu Schulden habe kommen lassen und daher das Unglück in seiner ganzen Schwere ihm zur Last zu legen sei. Rechtsanwalt Frühauf suchte die Schuld an dem Unglück den obersten Bahnbehörden zuzuschreiben, die mit der Anweisung, die Lokalzüge sollten, wenn wegen der Fahrkartenausgabe nöthig, langsam fahren oder ganz halten, einen schweren Verstoss gegen grundlegende Bestimmungen der Fahrordnung verschuldet hätten. Ausserdem sei es Sache der Vorgesetzten des jungen Weipert gewesen, denselben von diesem Gebrauche in Kenntniss zu setzen. Wenn es nach dem Antrag des Staatsanwalts ginge — so schloss der Vertheidiger —, werde die öffentliche Meinung sagen: „Die Kleinen hängt man, die Grossen lässt man laufen!“ Der zweite Vertheidiger des Angeklagten bat um milde Beurtheilung des Falles.

Nach Beendigung der Verhandlung — es war bereits 3/411 Uhr Abends — zog sich der Gerichtshof zur Berathung zurück. Um Mitternacht ward das Urtheil verkündet, das gegen Weipert auf acht Monate Gefängniss, abzüglich vier Monate Untersuchungshaft, erkannte. Die Befähigung, ein Eisenbahnamt zu bekleiden, wurde ihm nicht abgesprochen. In der Urtheilsbegründung war ausgeführt, dass g e g e n Weipert vor allem die zu frühzeitige Annahme des Zuges 126a, ferner die Vernachlässigung des Fahrdienstes zu Gunsten der Schalteraufnahme spreche, f ü r ihn sein jugendliches Alter und der Umstand, dass Stationsverwalter Hofmann ihn weder genügend beaufsichtigt, noch ihn auf die Sitte des Haltens der Lokalzüge aufmerksam gemacht hatte. Dem Antrag des Vertheidigers auf vorläufige Freilassung Weipert's wegen seines angegriffenen Gesundheitszustandes gab das Gericht statt.

So weit die uns von einem ausserhalb der Eisenbahnkreise stehenden Berichterstatter zugehende Darstellung der Gerichtsverhandlung. Die Vorgänge nach der Annahme des verunglückten Zuges und dem darauf folgenden telegraphischen Schriftwechsel sind weder durch obige Darstellung, noch durch das, was wir in anderen Zeitungen darüber finden, vielleicht überhaupt nicht genügend aufgeklärt. Klar aber ist e i n e s, und das ist die Hauptsache: der Angeklagte hat einen zweiten auf demselben Gleise fahrenden Zug angenommen, ehe der erste auf der Station eingetroffen war; er hat damit einen der ersten und selbstverständlichsten Grundsätze des Eisenbahnbetriebsdienstes schwer verletzt, und es konnte sich daher bei dem Urtheil des Gerichtshofes nur darum handeln, welche strafmildernden Umstände in Betracht kamen. Dass neben der Jugend die mangelhafte Unterweisung durch den Stationsverwalter Hofmann in Betracht kam, ist nach obiger Darstellung vollkommen gerechtfertigt. Gegenüber den vielfachen Angriffen, die gegen diesen letzteren Beamten von der Vertheidigung und der Presse gerichtet sind, scheint es aber angezeigt, darauf aufmerksam zu machen, dass der Stationsverwalter Hofmann an dem fraglichen Sonntag Nachmittag dienstfrei war, und dass ihn lediglich Pflichteifer und vielleicht eine gewisse Besorgniss, dass Weipert dem Dienst nicht ganz gewachsen sei, veranlasste, sich um den Dienst zu kümmern. Die Verantwortung für den Stationsdienst übernahm er damit nicht, die behielt Weipert, und Hofmann mochte bei der starken Inanspruchnahme Weipert's durch den Dienst gewiss allen Grund haben, ihn nicht durch Eingriffe und Belehrungen zu stören und dadurch die unbedingt nothwendige Aufmerksamkeit auf die unmittelbaren Vorgänge des Dienstes anderweit abzulenken.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die dritte Lesung des Etats der preussischen Staatsbahnverwaltung** im Abgeordnetenhause, welche am 19. d. Mts. stattfand, bot wenig erwähnenswerthes. Auf den von dem natl. Abg. Böttinger ausgesprochenen Wunsch, bei dem Bau von Arbeiterwohnungen den Kasernenstil zu vermeiden und den einzelnen Wohnungen getrennte Zugänge zu geben, versprach Minister v. Thielen, die Projekte der Bauten nochmals zu prüfen. Der freikonserv. Abg. v. Christen beschwerte sich über eine Verfügung der Eisenbahnverwaltung, dass das Publikum auf kleinen ländlichen Stationen sein Gepäck selbst am Gepäckwagen in Empfang nehmen solle. Der Minister erklärte darauf, die Verfügung sei von der Centralinstanz nicht erlassen, ihm auch nicht bekannt; er werde aber aus den Anregungen Anlass nehmen, sich danach zu erkundigen und das Geeignete veranlassen. Der Centrumsabg. v. Strombeck verbreitete sich über die Frage der Wachsamkeit der Bahnhofswärter, des Ruhetags und der Gelegenheit zum Besuch des Gottesdienstes, er empfahl die Verbesserung der Dienstverhältnisse der Wärter dem Wohlwollen des Ministers. Dieser erklärte, wenn auch 13 Stunden Dienstzeit in gewissen Fällen festgesetzt seien, so bedeute das doch noch lange nicht 13 Stunden wirklicher Arbeit. Wegen erhobener Beschwerden, wenn diese begründet, werde gegen die Arbeiter keineswegs vorgegangen. Schliesslich brachte der natl. Abg. Zuckschwerdt die Versetzung des Zuckers von Spezialtarif I in III zur Sprache. Diese habe die Handelskammern in Halberstadt, Halle und Magdeburg in Aufregung versetzt, wenngleich für den Bezug von Rohzucker eine entsprechende Frachtermässigung gewährt werden solle. Trotzdem bleibe die Gefahr bestehen, dass der Rohzucker zum Einlagern mehr den Seehäfen zugeführt und dadurch den Raffinerien der Bezug ihres Rohmaterials erschwert und vertheuert werde. Die Elbschiffer, die sich über die Detarifirung beschwerten, erhielten den Bescheid, sie sollten wiederkommen, wenn sie sich geschädigt fühlten. Der Zuckerindustrie könne nur geholfen werden durch Vermehrung des Verbrauchs im Inlande, nicht durch Ausnahmetarife. Er bäte, die Detarifirung wieder aufzuheben. Der Minister erwiderte, dass die Ermässigung der Frachten für den Zucker zur Ausfuhr eine der dringendsten und schon seit längerer Zeit gehegten Wünsche der gesammten Landwirthschaft sei. Die Staatsregierung habe nach sehr eingehenden Untersuchungen und Prüfungen der etwa entgegenstehenden Bedenken geglaubt, zu dieser Tarifmaassregel sich entschliessen zu müssen, um so mehr, da die Wettbewerbsfähigkeit des inländischen Zuckers auf den ausländischen Märkten immer mehr zurückgedrängt wurde durch den fremden Zucker. Die Maassregel war daher nicht länger hinauszuschieben. Unter den Gründen, die gegen diese Maassregel sprächen, seien hauptsächlich die Nachtheile betont, die die Elbschifffahrt erleiden würde, und die Beeinträchtigung der bisher hervorragend günstigen Stellung der Zuckerproduktion an den Ufern der Elbe und Saale. Bei der Elbschifffahrt handle es sich nicht um Millionen von Tonnen, sondern nach den sehr eingehend aufgestellten Statistiken in dem Direktionsbezirk Magdeburg je nach dem Wasserstande um 17 000 bis 33 000 t, die von der Elbe übergehen würden auf die Eisenbahn. Aus dem Direktionsbezirk Halle würden ganz geringe Mengen nur in ganz besonderen Fällen überhaupt übergehen. Es sei richtig, dass einzelne Umschlagplätze voraussichtlich einen wenn auch nicht sehr erheblichen Nachtheil erleiden würden. Wie gross derselbe sein wird, könne nur durch die Erfahrung festgestellt werden. Eine Wiederaufhebung der Maassregel sei unthunlich. Nachdem noch von verschiedenen Seiten einige Wünsche rein örtlicher Natur zur Sprache gebracht waren, wurde die Erörterung über den Etat der Eisenbahnverwaltung geschlossen und dieser genehmigt.

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat Februar d. J. stellen sich auf 94 296 000 *M.* und waren um 1 621 000 *M.* geringer als im gleichen Monat des Vorjahres. Der Personenverkehr brachte 20 150 000 (— 321 000) *M.*, der Güterverkehr 66 640 000 (— 966 000) *M.* und aus sonstigen Quellen flossen 7 506 000 (— 334 000) *M.* Die Gesammteinnahme seit dem 1. April v. J. stellt sich auf 1 273 220 000 *M.* und ist um 60 120 000 *M.* höher als im Vorjahre. Der Personenverkehr ergab ein Mehr von 24 377 000 *M.*, der Güterverkehr ein solches von 40 215 000 *M.*, aus sonstigen Quellen flossen 4 472 000 *M.* weniger als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Februar 1901 ergibt für 70 Bahnen, die schon im Februar 1900 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 772,46 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	M.	*M.*	*M.*	*M.*	%
für alle Bahnen im Februar 1901					
aus dem Personenverkehre	26 661 003	— 464 511	620	— 22	— 3,43
aus dem Güterverkehre . .	82 875 978	— 2 276 667	1 899	— 80	— 4,04
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1900 bis Ende Februar 1901					
aus dem Personenverkehre	402 640 181	+ 28 357 538	11 069	+ 603	+ 5,76
aus dem Güterverkehre . .	929 933 894	+ 43 109 756	25 100	+ 746	+ 3,06
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Februar 1901					
aus dem Personenverkehre	8 231 412	— 222 661	1 311	— 52	— 3,82
aus dem Güterverkehre . .	19 985 674	— 1 291 152	3 133	— 244	— 7,23

— **Der Nothstandstarif für Futter- und Streumittel,** welcher, wie wir s. Zt. in Nr. 13 S. 197 d. Ztg. mittheilten, von der preussischen Eisenbahnverwaltung für die Zeit vom 6. Februar bis 30. Juni d. J. in Kraft gesetzt worden ist, hat in kaufmännischen und industriellen Kreisen Veranlassung zu lebhaften Erörterungen gegeben. Durch diesen Tarif sind die Frachtsätze für verschiedene Arten von Futter- und Streumitteln bei Sendungen in Wagenladungen nach den Provinzen Westpreussen, Pommern, Schlesien und Posen, nach dem Regierungsbezirk Frankfurt a/O. und den Kreisen Zauch-Belzig, Jüterbog-Luckenwalde, Beeskow-Storkow, Nieder- und Ober-Barnim, Jerichow I und II, Bitterfeld, Delitzsch, Torgau, Liebenwerda, Herzberg, Wittenberg, Worbis, Saarbrücken, Saarlouis und Merzig erheblich herabgesetzt, wenn der Frachtbrief den Zusatz trägt „zu Futterzwecken (Streuzwecken) im eigenen landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers“ oder wenn innerhalb dreier Monate der Nachweis geführt wird, dass die Sendung im landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung gefunden hat oder von einer landwirthschaftlichen Genossenschaft zu diesem Zwecke an ihre Mitglieder abgegeben worden ist. Namentlich haben die Handelskammer zu Magdeburg und die Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin an den Minister der öffentlichen Arbeiten Eingaben gerichtet, in welchen die Berechtigung dieser Maassnahmen angezweifelt und bestritten wird, weil sie nicht auch den Handelskreisen zu gute komme. In letzterer Eingabe wird dabei geltend gemacht, dass nach dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 und § 7 der Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 „alle zur Fortschaffung aufgegebenen Waaren ohne Unterschied der Interessenten für die angenommenen Sätze zu befördern sind“. Auch würden durch die Vorschrift, dass der ermässigte Tarif nur für Wagenladungen gilt, die kleineren Landwirthe, die nur einen geringeren Bedarf hätten und grösstentheils den landwirthschaftlichen Genossenschaften nicht angehören, geradezu benachtheiligt.

In jenen Ausführungen wird u. E. übersehen, dass es sich im vorliegenden Falle um einen Nothstand handelt, der nicht die gesammte Einwohnerschaft der von ihm betroffenen Gegenden, sondern innerhalb derselben nur bestimmte Erwerbskreise erfasst hat. Der neue Tarif ist erstellt, um den Landwirthen, welche durch den eingetretenen Misswachs von Futter- und Streumitteln in jenen Bezirken in Bedrängniss gerathen sind, in möglichst schneller, unmittelbarer und ausgiebiger Weise zu helfen, und die Staatsbahnverwaltung handelt nur pflichtgemäss, wenn sie sich in dieser Beziehung die Kontrole vorbehält. Dies ist auch bei allen in den letzten zehn Jahren bei ähnlichen Veranlassungen auf kurze Zeiträume gewährten Nothstandstarifen in gleicher Weise geschehen, und es liegt also im gegenwärtigen Falle keineswegs eine Neuerung vor. — Wenn aber gesagt wird, dass die kleineren Landwirthe durch die Beschränkung des Tarifs auf Wagenladungen und den Ausschluss des Zwischenhandels von den Vortheilen des Tarifs ausgeschlossen sind, so müssen wir bemerken, dass aus den Kreisen dieser letzteren, soweit uns bekannt, Klagen und Beschwerden hierüber noch nicht laut geworden sind.

— **Ueber die künftige finanzielle Entwickelung der preussischen Staatsbahnen** beabsichtigen, wie die „Berl. Pol. Nachr.“ melden, der Finanzminister und der Minister der öffentlichen Arbeiten angesichts der Bedeutung, welche die vor dem Eintritt in die Berathung des **Mittellandkanals** in Aus-

sicht genommenen finanzpolitischen Erörterungen in der Kanalkommission beanspruchen, dieser Kommission noch weiteres zuverlässiges Material zur Beurtheilung zugehen zu lassen. Es wird daher bei den jetzigen Kommissionsverhandlungen die finanzielle Seite der Wasserwirthschaftspolitik ungleich eingehender behandelt werden als im Jahre 1899 und demzufolge auch das Plenum des Abgeordnetenhauses in der Lage sein, sich mehr als damals ein eigenes Urtheil darüber zu bilden, wie wenig begründet in Wirklichkeit die finanzpolitischen Bedenken sind, welche bei der Ablehnung des Rhein-Elbekanals im Jahre 1899 eine verhängnissvolle Rolle spielten.

— **Die preussische Staatseisenbahnverwaltung und die Industrie.** Die „B. P. N." schreiben: Wie weise es war, dass in den guten Jahren in der Eisenbahnverwaltung starke Reserven für schlechtere Zeiten angesammelt worden sind, wird ersichtlich, wenn man bedenkt, dass unsere Industrie, insbesondere auch die Eisenindustrie, zur Zeit mit Absatzschwierigkeiten kämpft und daher besonderen Werth darauf zu legen hat, dass die Bestellungen für die Staatsbahnen nicht auch noch eingeschränkt werden, wie dies ohne solche Reserven bei ungünstigerer Gestaltung des Staatshaushaltsetats zweifellos nothwendig werden würde. Dank der überreichen Dotirung des preussischen Eisenbahnetats verfügt die preussische Eisenbahnverwaltung zu einmaligen Ausgaben ausser den zur Erweiterung des Staatsbahnnetzes bestimmten Krediten noch über mehr als 100 000 000 *M.* an Resten aus den Vorjahren und 101 000 000 *M.*, welche durch den Etat des Jahres 1901 flüssig gemacht werden. Ausserdem kann, sofern dazu ein Bedürfniss vorhanden ist, aus dem Ueberschusse des Jahres 1900 ein Betrag von 30 000 000 *M.* für unvorhergesehene Ausgaben der Eisenbahnverwaltung flüssig gemacht werden. Endlich waren in den letzten Jahren auch die Ausgabetitel für Unterhaltung und Erneuerung der stehenden Anlagen und des Betriebsmaterials der Staatsbahnen so reich dotirt, dass die ausgeworfenen Summen nicht entfernt voll verwendet werden konnten, vielmehr auch hier noch Reste von sehr erheblicher Höhe zur Verwendung für die nächsten Jahre zur Verfügung stehen. Es unterliegt daher gar keinem Zweifel, dass, auch wenn in der Folge bei der Etatsaufstellung eine grössere Beschränkung in den Ausgaben eintreten müsste, der Eisenbahnverwaltung die Mittel voll zur Verfügung stehen werden, um noch auf Jahre hinaus Bestellungen und Anschaffungen in derselben überdurchschnittlichen Höhe machen zu können, wie dies in den letzten Jahren geschehen ist. So wird unsere Industrie jetzt nicht zu fürchten haben, dass, wie in früheren Jahren, aus Knappheit der verfügbaren Geldmittel die Eisenbahnverwaltung ihre Bestellungen gerade in einer Zeit einschränkt, in welcher wegen der im allgemeinen eingetretenen Abschwächung des Absatzes eine solche Maassregel in der Industrie besonders drückend empfunden würde.

— **Verhütung von Waldbränden.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat von neuem die königlichen Eisenbahndirektionen auf die zur Sicherung der Waldungen gegen Feuersgefahr erforderlichen Vorkehrungen hingewiesen. Namentlich ist auf das Wundhalten der Schutzstreifen und Schutzgräben mit Nachdruck zu halten, in Staatsforsten wie in anderen Waldungen. In der Zeit der Dürre ist in gefährdeten Waldstrecken für eine vermehrte Streckenbewachung durch Einstellung von Brandwächtern zu sorgen. Diese Strecken sind, soweit es noch nicht geschehen ist, dem Fahrpersonal durch besondere Merkmale zu bezeichnen, die am zweckmässigsten an den Telegraphenstangen, soweit erforderlich, mit Zustimmung der Reichstelegraphenverwaltung angebracht werden. Auch sind den Lokomotivführern die Bestimmungen wegen rechtzeitiger Benutzung der Sicherungsvorrichtungen gegen Funkenauswurf erneut einzuschärfen.

— **Eine neue Ausgabe der Finanzordnung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung** mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird in nächster Zeit den königlichen Eisenbahndirektionen zugehen. Durch die neue Finanzordnung werden vielfache Vereinfachungen in den Rechnungsgeschäften eintreten und diese die Eintheilung der Arbeitsraten und die Bemessung des Personals in den Büros beeinflussen. Bei der Zumessung des Personals des inneren Dienstes für das Jahr 1901 ist im Ministerium hierauf bereits insoweit Rücksicht genommen, als von dort aus der Minderbedarf an Arbeitskräften mit Bestimmtheit ermittelt werden konnte. Die Eisenbahndirektionen sollen aber prüfen, bei welchen Büros und Dienststellen die vorgenommenen Abstriche zu gering sind und daher noch weitere Personalverminderungen einzutreten haben. Die Anordnungen zur Einführung der neuen Vorschriften sollen unverzüglich getroffen werden.

Auf den Inhalt der neuen Vorschriften und die dazu erlassene Einführungsverfügung werden wir noch ausführlicher zurückkommen.

— **Kurhospitäler und Genesungsheime für Staatsbahnbeamte.** Im preussischen Abgeordnetenhause haben Abg. Ernst und Genossen (fr. Vp.) den Antrag gestellt, die Regierung zu ersuchen, zur Erbauung von Kurhospitälern und Genesungsheimen für Subaltern- und Unterbeamte der Staatseisenbahnen eine entsprechende Summe in den nächstjährigen Staatshaushalt einzustellen.

— **Betriebseröffnungen.** Die theils im Königreich Württemberg, theils im Grossherzogthum Baden gelegene, im Privatbetriebe befindliche und bisher nur für den Güterverkehr benutzte 38,59 km lange schmalspurige Nebeneisenbahn Möckmühl-Dörzbach mit den Stationen Möckmühl, Ruchsen, Widdern, Olnhausen, Jagsthausen, Berlichingen, Schönthal, Bieringen, Westernhausen, Winzenhofen, Marlach, Gommersdorf, Krautheim, Klepsau und Dörzbach ist am 15. d. Mts. auch für den Personenverkehr in Betrieb genommen werden.

Am 1. April d. J. sollen eröffnet werden:

1. von der im Bau begriffenen vollspurigen Nebeneisenbahn Berent-Bütow (Eisenbahndirektionsbezirk Danzig), deren Anfangsstrecke Berent-Lippusch sich bereits im Betriebe befindet, die weitere 18,23 km lange Theilstrecke Lippusch-Bernsdorf mit den Stationen Sonnenwalde und Bernsdorf für den Güterverkehr;

2. die 10,05 km lange vollspurige Nebenbahn Burg- und Nieder-Gemünden-Nieder-Ofleiden (Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M.) für den Gesammtverkehr mit Ausschluss von Sprengstoffen mit den Stationen Burg- und Nieder-Gemünden, Wäldershausen, Neuhaus (Oberhessen), Homburg a/Ohm und Nieder-Ofleiden.

— **Anderweite Abgrenzung von Verwaltungsbezirken.** Am 1. April d. J. geht die 8 km lange vollspurige Strecke Dallgow-Döberitz-Wustermark (Theilstrecke der Linie Berlin-Stendal-Oebisfelde-Lehrte) einschliesslich der Station Wustermark aus dem Direktionsbezirk Hannover in den Direktionsbezirk Berlin über.

— **Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus.** Der Tag der Betriebsübernahme vorgenannter Bahn durch die Lausitzer Eisenbahngesellschaft ist auf den 1. April d. J. bestimmt worden.

— **Main-Neckarbahn.** Nach dem uns vorliegenden Geschäftsberichte weist das Jahr 1899 im Personenverkehr eine bedeutende allgemeine Steigerung auf, welche theilweise auf die günstiger gestalteten Reisegelegenheiten zurückzuführen ist. Entsprechend der Steigerung des Personenverkehrs sind auch die Einnahmen aus ihm gestiegen. Im Güterverkehr trat mit Beginn des Jahres 1899 eine Aenderung in der Verkehrsleitung über die Main-Neckarbahn aus Anlass der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn ein, welche eine Verkehrsverminderung gegen die Vorjahre zur Folge hatte; andererseits zeigte der Güterverkehr in den der Main-Neckarbahn verbliebenen Verkehrsbeziehungen eine allgemeine Steigerung. Im Berichtsjahre wurden befördert 6 786 753 Personen, 7 933 t Gepäck, 1 621 057 t frachtpflichtige Güter und 33 784 t frachtfreie Dienst- (Regie-) usw. Güter. Auf 1 km Betriebslänge wurden befördert 1 444 471 Personen; hiervon kommen auf die I. Wagenklasse 2,41 %, auf die II. Wagenklasse 17,61 %, auf die III. Wagenklasse 75,81 % und auf Militärs 4,17 %. Der kilometrische Güterverkehr betrug 591 160 t; hiervon entfallen auf die Eil- und Expressgüter 1,60 %, auf die Frachtgüter, und zwar a) die Stückgüter 14,67 %, b) die Wagenladungsgüter 82,11 %, ferner auf die lebenden Thiere 1,62 %. — Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 4 468 812 *M.*, aus dem Güterverkehr 3 546 163 *M.* und aus sonstigen Quellen 890 345 *M.*, zusammen 8 905 320 *M.* Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 50,18 %, aus dem Güterverkehr 39,82 % und aus sonstigen Quellen 10,00 %. Verausgabt wurden zusammen 6 797 896 *M.*, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 2 107 424 *M.*, welcher in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 5,51 beträgt. — Von dem einschliesslich des Vortrags aus dem Vorjahre 2 124 759 *M.* betragenden Ueberschusse wurden 74 911 *M.* zu Kosten erheblicher Ergänzungen verwendet, 2 046 356 *M.* wurden an die Staatskassen abgeführt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

— **Ein Giroverkehr zwischen der bayerischen Staatsbahnverwaltung und der königlich bayerischen Bank** gelangt am 1. April d. J. zur Einführung. Es werden von diesem Zeitpunkte ab an der Eisenbahncentralkasse, den zehn Oberbahnamtskassen und den sechs z. Zt. in Thätigkeit stehenden Eisenbahnbausektionen Girokonten eröffnet. Zweck dieses Giroverkehrs ist: Vermittelung des Geldverkehrs zwischen den Eisenbahnkassen, Abführung entbehrlicher Baarbestände und Erhebung von Vorschüssen, dann Leistung und Entgegennahme von Zahlungen im Verkehr mit anderen Kassen und Privatpersonen. Die seitens der Staatsbahnverwaltung hierüber erlassene „Dienstanweisung" verbreitet sich in neun Paragraphen über: 1. Umfang des Giroverkehrs; 2. Verbuchung der

Forderungen und Schulden im Giroverkehr: 3. Einzahlungen auf das Girokonto; 4. Abhebungen vom Girokonto und zwar: a) allgemeine Vorschriften, b) Ausstellung der Schecks, c) Abführung überschüssiger Baarbeträ.e, d) Verstärkung der Kontoguthaben und e) Vollzug der Ueberweisungen; 5. Ein- und Auszahlungen durch Vermittelung der königlichen Bank; 6. Kassengebahrung der an den Giroverkehr angeschlossenen Eisenbahnkassen; 7. Kontrole der Kontoguthaben; 8. Geldverkehr der nicht am Sitze einer Bankanstalt befindlichen Oberbahnamtskassen und 9. Gebührenregelung. — Besondere, zu dieser Dienstanweisung verfasste Vollzugsvorschriften, denen Formulare von Gutschriften, Schecks, dann von Nachweisungen über Kassenbestände usw. beigefügt sind, enthalten in erläuternder Weise für die in Betracht kommenden Dienstesstellen das nähere über das zur Einführung gelangende Verfahren.

— Meldung von Zugverspätungen durch den Streckenfernsprecher auf den bayerischen Staatsbahnen. Das Oberbahnamt Nürnberg hat kürzlich nachstehende zweckmässige Verfügung an die unterstellten Stationen erlassen: „Es wird in Erinnerung gebracht, dass auf den Strecken mit Bahnwärterfernsprecher die wesentlicheren Zugverspätungen den Bahnwärterund den Schrankenzieherposten telephonisch mitzutheilen sind, damit die Ueberfahrtsschranken nicht unnöthigerweise lange geschlossen gehalten werden müssen. Diese Mittheilung hat bei Verspätungen von Personenzügen von 10 Minuten ab, von Güterzügen von 20 Minuten ab rechtzeitig, spätestens zur fahrplanmässigen Abfahrtszeit des Zuges und zwar jeweils in der Fahrtrichtung desselben zu geschehen. Die Bahnwärter und die Schrankenzieher sind über den zweckmässigen Gebrauch des Streckenfernsprechers, insbesondere durch Anfragen in der nächsten Station über länger ausbleibende Züge, über die zu erwartende Abfahrt des nächsten Zuges, wenn schwer beladene Fuhrwerke (Steinwagen, Langholzfuhrwerke und Schlitten), welche erfahrungsgemäss häufig die Ueberfahrten länger belegen, noch über die Bahn fahren wollen u. dergl., durch die vorgesetzten Bahnmeister zu unterweisen."

— Der Beirath der württembergischen Verkehrsanstalten tagte am 20. v. Mts. zu Stuttgart. Den ersten Gegenstand der Berathung bildete der Antrag auf Ermässigung der Eisenbahnfahrtaxe für Hopfenpflücker. Nach eingehender Erörterung des Gegenstandes sprach sich der Beirath dahin aus, dass er eine Fahrpreisermässigung empfehle in der Art, dass die ausschliesslich zum Zweck des Hopfenpflückens nach bestimmten Stationen reisenden Personen bei Beachtung der von der Eisenbahnverwaltung zu treffenden Kontrolmaassnahmen die Hinfahrt und innerhalb einer genügend langen Zeit die Rückfahrt gegen Entnahme einer einfachen Fahrkarte III. Klasse ausführen können. Zu der von einer Seite befürworteten Ausdehnung dieser Fahrpreisermässigung auf andere landwirthschaftliche Arbeiter (Saisonarbeiter) glaubte der Beirath noch nicht endgültig Stellung nehmen zu können; er stellte vielmehr bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, den Antrag, zu erwägen, ob eine ähnliche Vergünstigung wie den Hopfenpflückern auch den sonstigen in der Landwirthschaft beschäftigten Arbeitern eingeräumt werden könne, und regte an, den Gegenstand zur Vorberathung an den ständigen Ausschuss des Beiraths zu überweisen.

Der Beirath nahm sodann Kenntniss von einer Mittheilung des Vorsitzenden, wonach von sämmtlichen Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen, der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und der oldenburgischen Staatsbahnen zur Erleichterung des Bezugs von Futterstoffen und Streumitteln nach einzelnen daran aussergewöhnlichen Mangel leidenden preussischen Landestheilen ein Ausnahmetarif mit Gültigkeit bis 30. Juni d. J. in Kraft getreten ist. Die Eisenbahnverwaltung ist der Anschauung, dass in Württemberg ein aussergewöhnlicher Mangel an Futterstoffen und Streumitteln gegenwärtig nicht besteht, und glaubt von einem ähnlichen Vorgehen wenigstens insolange absehen zu können, bis Anträge der hierfür zuständigen Organe an sie gelangen. Der Beirath trat dieser Auffassung einstimmig bei.

Die weiteren Berathungsgegenstände boten kein allgemeines Interesse.

— Dem Jahresbericht über die Staatseisenbahnen und die Bodensee-Dampfschifffahrt im Grossherzogthum Baden für das Jahr 1899 — dessen Bearbeitung erst jetzt möglich wurde — entnehmen wir folgende Angaben über die Betriebsergebnisse des Berichtsjahres:

Die gesammte Baulänge der vom badischen Staate betriebenen Bahnen, einschliesslich der gepachteten und der in Mitbetrieb genommenen Strecken sowie der Privatbahnen, betrug 1 559,60 km. Davon liegen auf preussischem Gebiet 20,95 km, auf bayerischem 24,50 km, auf württembergischen 24,15 km, auf hessischem 22,16 km und auf schweizerischem 46,04 km. Von diesen Strecken sind doppelgleisig 651 km, eingleisig 909 km. Ausser den durchlaufenden Gleisen liegen 945 km in Bahnhöfen.

Es kommt 1 km Bahn auf 1 110 Einwohner und auf 9,39 qkm Flächenraum. An Stationen sind vorhanden: für Personen- und Güterbeförderung 303, für Güterbeförderung (einschl. Haltestellen) 93, für Güterbeförderung allein 5, zusammen 401 Stationen oder auf je 3,89 km der vollen Betriebslänge eine Station, auf 3,94 km eine Personenstation, auf 5,06 km eine Güterstation. Optische Telegraphen sind vorhanden: 1 847, elektrische: 959 Sprechapparate, 558 Telephone und 2 233 Läutewerke, mit Leitungsdrähten in der Gesammtlänge von 5 178 km.

An Betriebspersonal waren vorhanden 17 763 Personen, und zwar 6 840 Beamte (etatsmässige und nichtetatsmässige), d. i. 4,41 auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge, und 10 923 ständige Arbeiter oder 7,04 auf 1 km; gegenüber dem Vorjahre mehr 1 423 Personen, 422 Beamte, 1 001 Arbeiter.

Das gesammte aufgewendete Anlagekapital vermehrte sich von 502 789 024 *M.* im Jahre 1898 auf 516 127 430 *M.*

An Lokomotiven waren vorhanden 648 Stück oder 0,415 auf 1 Betriebskm (gegenüber 616 bezw. 0,398 auf 1 Betriebskilometer im Vorjahre), davon 320 (318) Personenzuglokomotiven, 328 (298) Güterzuglokomotiven. Die badischen Lokomotiven haben eine Gesammtleistung von 27 765 121 km aufzuweisen; auf eine Maschine entfallen 42 847 km gegen 40 699 im Vorjahre, was eine Steigerung von 5,28 % bedeutet.

Die Zahl der vorhandenen Personenwagen betrug 1 619 (1 562) mit 3 425 (3 253) Achsen; sie enthalten zusammen 69 350 (65 956) Plätze; davon entfallen 5,09 (5,19) % auf die I. Klasse, 18,25 (18,20) % auf die II. Klasse und 76,66 (76,61) % auf die III. Klasse; auf eine Wagenachse kommen 20,25 (20,28) Plätze.

Lastwagen sind vorhanden: 12 097 mit 24 649 Achsen und 140 265 t Ladefähigkeit, gegenüber 11 661 Lastwagen mit 23 727 Achsen und 133 315 t Ladefähigkeit im Jahre 1898. Die Ladefähigkeit eines Wagens beträgt 11,60 (11,43) t.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben betragen: 20 617 095 *M.* gegen 19 127 107 *M.* im Vorjahre. Die Zunahme von rund 1 490 000 *M.* bedeutet eine Steigerung von 7,8 %. Die Zahl der beförderten Reisenden einschl. Militär ist von 31 113 366 im Jahre 1898 auf 33 156 419, also um rund 2 043 000 oder 6,57 % gestiegen. Von den beförderten Reisenden kommen auf I. Klasse 172 978 (156 226) oder 0,52 (0,50) %, auf II. Klasse 1 560 795 (1 504 253) oder 4,71 (4,83) %, auf III. Klasse 13 212 966 (12 733 756) oder 39,85 (40,93) %; der Rest mit 18 209 680 (16 719 131) oder 54,92 (53,74) % wurde zu ermässigten Taxen I.—III. Klasse befördert. Im Durchschnitt wurden täglich befördert 90 839 Personen gegen 85 242 im Vorjahre, die durchschnittliche tägliche Einnahme betrug 56 485 (52 403) *M.*, die durchschnittliche Einnahme für 1 km Betriebslänge 13 581 (12 625) *M.*, für die beförderte Person 62 (61) ₰, für 1 Personenkm 3,13 (3,14) ₰.

Auch die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr haben eine Steigerung von 6,96 % aufzuweisen bei einem Ertrag von 986 033 (921 836) *M.*, ebenso jene aus dem Expressgutverkehr von 7,23 % bei einer Einnahme von 783 054 (730 280) *M.* Dagegen sind die Einnahmen aus der Milchbeförderung von 163 593 *M.* auf 137 721 *M.*, also um 15,81 % gesunken (Herabsetzung der Frachtsätze). Das Erträgniss aus der Thierbeförderung hat sich von 723 538 *M.* auf 805 684 *M.*, also um 11,35 % gehoben.

Im Güterverkehr belief sich die Gesammtmenge der beförderten Güter auf 12 810 723 t gegenüber 12 199 317 t im Vorjahre, die Steigerung beträgt 5,01 %. Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer mit 983 542 797 hat sich gegenüber 1898 um rund 70 000 000 oder 7,75 % vermehrt. Demgemäss haben sich auch die Einnahmen gehoben von 39 595 655 *M.* auf 41 368 554 *M.*, also um 1 772 899 *M.* oder 4,48 %. Von der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr entfielen auf 1 km Betriebslänge 26 672 (25 580) *M.*, mithin mehr 1 092 *M.*, auf ein zurückgelegtes Tonnenkilometer 4,21 (4,34) ₰, also weniger 0,13 ₰.

Die Gesammteinnahmen betrugen 70 658 903 (66 577 523) *M.* Dem steht gegenüber die Gesammtausgabe von 46 002 247 (43 755 181) *M.* Es ergibt sich demnach ein Einnahmeüberschuss von 24 656 656 (22 822 342) *M.* Die Ausgaben in Prozenten der Roheinnahmen betrugen 65,10 (65,72) %. Das Anlagekapital hat sich verzinst mit 4,84 (4,58) %. Auf 1 km Betriebslänge betrugen die Einnahmen: 45 555 (43 010) *M.*, die Ausgaben: 29 659 (28 267) *M.*, der Einnahmeüberschuss: 15 897 (14 744) *M.*

Die finanziellen Ergebnisse der Bodenseeschifffahrt stellen sich wie folgt: Gesammteinnahme 406 686 (405 398) Mark, Gesammtausgabe 343 155 (346 960) *M.*, die Mehreinnahme 63 531 (58 438) *M.* Durch diesen Einnahmeüberschuss verzinst sich das verwendete Anlagekapital im Jahresdurchschnitt von 1 774 937 *M.* zu 3,58 % gegen 3,35 % im Vorjahre. Die Ausgabe betrug 84,38 % der Einnahme gegen 85,59 % im Jahre 1898.

— **Die Konzessionsertheilung an die Grosse Berliner Strassenbahn**, die von uns in Nr. 17 S. 266 und zuletzt in Nr. 18 S. 281 d. Ztg. ausführlich behandelt ist, wurde bei der dritten Berathung des Etats der Bauverwaltung im preussischen Abgeordnetenhause nochmals zur Sprache gebracht, und zwar diesmal zunächst von konservativer Seite. Der Abg. v. Pappenheim erklärte es für bedauerlich, dass der Minister nicht mit der Stadt Berlin vorher in Verbindung getreten sei. Diese grosse Gemeinde hätte wohl diese Rücksicht verdient, um so mehr, als sie mehr und mehr bemüht sei, die Strassenbahn in eigene Regie zu nehmen. Durch die Verlängerung der Konzession werde sie daran verhindert. Die Sache müsse möglichst eingehend besprochen werden, weil jeder Grund zu einer Missdeutung aus dem Wege geräumt werden müsste. Nachdem hierauf Geheimerath Franke nochmals den Standpunkt der Regierung dargelegt, fügte Minister v. Thielen folgendes hinzu: „Die Entscheidung ist in dem Sinne, der jetzt angegriffen worden ist, von mir nur gefällt worden aus Rücksichten auf den allgemeinen Verkehr, und ich bin auch heute noch der Ueberzeugung, dass ich damit dem allgemeinen Verkehr in der Stadt Berlin einen grossen Dienst erwiesen habe. Irgend welche anderen Rücksichten, insbesondere auch diejenigen, die der Herr Abg. v. Pappenheim nur angedeutet hat, und die ich hier aussprechen will, weil sie anderwärts ausgesprochen worden sind, nämlich die Rücksichten auf die Beziehungen, die ich vielleicht gehabt hätte zu einem ehemaligen Ministerialdirektor meines Ministeriums, der jetzt an die Spitze der Strassenbahnverwaltung getreten ist, sind absolut nicht vorhanden gewesen; er ist in meinen Augen ein fremder Mann geworden, seitdem er aus meinem Ministerium ausgeschieden ist.“ Später wiederholte der Abg. Goldschmidt (freis. Volkspartei) seine früheren Angriffe und legte nochmals ausführlich dar, dass die Stadt Berlin durch die gewährte lange Konzessionsdauer schwer geschädigt sei, während Geheimerath Franke dies bestritt, da die Stadt Berlin von 1919 ab den Betrieb der Linien der Grossen Strassenbahngesellschaft nur übernehmen könne, wenn sie ganz allgemein den ganzen Strassenbahnbetrieb auch in den Vororten und sonstwo übernähme. Im übrigen habe sie nur ein Recht am Bahnkörper.

— **Der bayerische Verkehrsverband**, der ungefähr 7000 Mitglieder zählt, die sich aus Beamten der Eisenbahnen und Telegraphie zusammensetzen, hielt am 10. d. Mts. in den Luitpoldsälen in Nürnberg seine Generalversammlung ab. Konzert, Gesangvorträge, Festspiel fanden Abends vorher statt. — Der Rechenschaftsbericht für das Jahr 1900 weist eine Einnahme von 155475 ℳ (einschliesslich 118134 ℳ Monatsbeiträge und 15452 ℳ Frauenbeiträge) aus. Die Ausgaben betrugen einschliesslich der Ausrichtung von 29 Invaliditätsfällen mit 23200 ℳ, von 40 Todesfällen der Mitglieder 32000 ℳ, von 43 Todesfällen von Ehefrauen 12900 ℳ und weiteren Unterstützungen bei 3 Todesfällen 550 ℳ, insgesammt 78714 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 76741 ℳ verblieb. Durch diesen Ueberschuss ist das Gesammtvermögen auf 410765 ℳ gewachsen. Da hiervon an das gesonderte Depot der Frauenbeitragsreserve 5924 ℳ überwiesen wurden, betrug der allgemeine Vermögenstand am 31. Dezember v. J. 404841 ℳ — Am Schlusse des Berichtsjahres zählte der Verband 6355 Mitglieder. Der Vorstandschaft wurde Entlastung ertheilt und Würzburg als Ort der nächsten Jahresversammlung gewählt. Ein Nürnberger Antrag auf Uebertragung des Verlages der „Bayerischen Verkehrszeitung“ an eine Nürnberger Firma und Anstellung eines Redaktörs in Nürnberg wurde zwar in der Mehrheit beschlossen, da jedoch nachher das gemeinsame Wohnen von Vorstand und Redaktör in Nürnberg verlangt wurde, von den Nürnberger Mitgliedern der Antrag zurückgezogen. Der Verwaltungsbeitrag für 1901 wurde gleich wie im Vorjahre auf 80 ₰ festgesetzt. Die bisherige Revisionskommission wurde sodann wiedergewählt.

— **Allgemeine Baugenossenschaft von Verkehrsbeamten Laim bei München.** Dem Rechenschaftsbericht dieser eingetragenen Genossenschaft mit beschränkter Haftung für das Jahr 1900 entnehmen wir, dass das abgelaufene Rechnungsjahr für deren innere Kräftigung und Entwickelung sehr bedeutsam war. Am 25. September 1900 wurde mit dem Bau von vorerst 11 Häusern begonnen, die sämmtlich am 8. Januar d. J. unter Dach gebracht waren. Dieses günstige Endziel der ersten Bauthätigkeit muss neben der andauernd guten Witterung in erster Linie der Regsamkeit der Terraingesellschaft, des Baumeisters sowie ferner dem Umstande beigemessen werden, dass bis zum Eintreffen der Genehmigung der Pläne schon alles vorbereitet und theilweise auch vorgearbeitet war. Die Kolonie erhält laut Magistratsbeschluss der Stadt München demnächst elektrische Strassenbeleuchtung; wegen elektrischer Beleuchtung der Wohnungen sind Verhandlungen mit den Isarwerken in der Schwebe; auch können die Verhandlungen wegen des Baues einer elektrischen Bahn von München nach Pasing, welche für die Hebung der Kolonie von grossem Vortheil sein würden, als abgeschlossen betrachtet werden. Zur Versorgung der Kolonie mit Lebensmitteln ist die Gründung eines Konsumvereins (gemischtes System) bereits in die Wege geleitet und stehen hierfür 4 Läden zur Verfügung. Die Genossenschaft zählte bis 31. Dezember v. J. 80 Mitglieder mit 83 Antheilen und werden bis 1. Juli d. J. 11 Wohnhäuser mit 80 Wohnungen (einschliesslich der 4 Läden) beziehbar. Die Baukosten dieser 11 Häuser betragen 634973 ℳ, Grund und Boden kostet insgesammt 170976 ℳ, die Kosten für Pflasterstatut betragen 49956 ℳ, zusammen daher 855905 ℳ. An Wohnungen sind vorhanden: a) 8 mit je 5 Zimmern, Küche, Bad, Kammer, Keller, Speicher und Garten (monatliche Miethe durchschnittlich 53,50 ℳ); b) 32 mit je 4 Zimmern, Küche, Kammer, Keller, Speicher und Garten (monatliche Miethe durchschnittlich 40,50 ℳ); c) 36 mit je 3 Zimmern, Küche, Kammer, Keller, Speicher und Garten (monatliche Miethe durchschnittlich 31 ℳ). Sämmtliche Wohnräume erhalten Parkettfussboden; für Salon, Wohnzimmer, Küche und Gang wird seitens der Genossenschaft die elektrische Beleuchtungseinrichtung geliefert, ferner sind sämmtliche Wohnungen an die Münchener Wasserleitung angeschlossen und die Aborte mit Kloset versehen. Die Küchen besitzen je einen Balkon von der Grösse 2,50 × 1,50 m. Um auch denjenigen Verkehrsbeamten eine billige und gesunde Wohnung verschaffen zu können, die aus irgend einem Grunde nicht Mitglied der Genossenschaft werden können, hat die Vereinigung auch auf sogen. Miethwohnungen Bedacht genommen, und stehen einige solcher zu 3 und 4 Zimmern noch zur Verfügung. All' dies konnte jedoch nur durch die zugesagte werkthätige Unterstützung der bayerischen Regierung erreicht werden, weshalb die Genossenschaft derselben zu grossem Danke verpflichtet ist.

Oesterreich-Ungarn.

— **Das finanzielle Ergebniss der österreichischen Staatsbahnen.** Ein Wiener Wochenblatt meldete vor kurzem, dass die Staatsbahnen im Jahre 1900 gegenüber dem Staatsvoranschlage einen um 18000000 Kr. geringeren Reinertrag geliefert hätten. Dieser Behauptung wird von berufener Seite widersprochen. Thatsächlich seien die Abrechnungen für das abgelaufene Jahr noch nicht ganz abgeschlossen; es könne jedoch schon jetzt mit voller Bestimmtheit angenommen werden, dass der unter der Einwirkung einer Reihe ungünstiger Ausnahmeverhältnisse, wie des Kohlenarbeiterausstandes und des hierdurch bedingten Einnahmenausfalles, der Hochwasserschäden in Galizien, der Vertheuerung der Verbrauchsmaterialien, namentlich des Brennstoffes, entstandene Ausfall gegenüber dem Voranschlag die behauptete Höhe bei weitem nicht erreichen werden.

— **Novelle zum österreichischen Eisenbahn-Haftpflichtgesetze.** Im Justizministerium ist im Einvernehmen mit den anderen betheiligten Ministerien eine Novelle zu dem in Geltung stehenden Eisenbahn-Haftpflichtgesetze ausgearbeitet und fertiggestellt worden, deren Einbringung im Reichsrathe, wahrscheinlich im Herrenhause, demnächst erfolgen wird. Die Nothwendigkeit einer Ergänzung des bestehenden Haftpflichtgesetzes, welches nur auf Bahnen mit Dampfbetrieb Anwendung findet, ergab sich insbesondere aus dem in den letzten Jahren erfolgten namhaften Zuwachs von elektrischen Kleinbahnen, deren Betrieb für die körperliche Sicherheit mit ähnlichen Gefahren verbunden ist, wie der Dampfbetrieb. Die Bestimmungen des Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes dürften kaum unverändert auf die elektrischen Kleinbahnen übertragen werden; es ist vielmehr anzunehmen, dass das Haftpflichtgesetz in seiner Anwendung auf elektrische Strassenbahnen den besonderen Verhältnissen angepasst werden wird. Hierbei kommt insbesondere in Betracht, dass bei den Strassenbahnen im Gegensatz zu den Bahnen höherer Ordnung, bei welchen die Bahnpolizei von den Eisenbahnen ausgeübt wird, die polizeiliche Aufsicht nicht den Eisenbahnen, sondern der Strassenpolizei obliegt.

— **Verjährungsfrist für Frachterstattungsforderungen.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. d. Mts. wurde eine Interpellation eingebracht, welche sich gegen die im § 61 des Betriebsreglements festgesetzte einjährige Verjährungsfrist richtet. Die Interpellanten wiesen darauf hin, dass die einjährige Verjährungsfrist wohl für Deutschland angemessen sei, für die österreichischen Verhältnisse aber nicht passe. Die Bahnen seien allerdings in der Lage, die Frachtberechnungen in verhältnissmässig kurzer Zeit zu überprüfen und zu wenig eingehobene Beträge nachzufordern. Dagegen komme der Kaufmann in Oesterreich vielfach erst nach Jahr und Tag (!) in den Besitz des Frachtbriefs und finde dann zu seiner unliebsamen Ueberraschung, dass zu viel

Fracht eingehoben worden sei. Er reklamire bei der Bahn und diese weise ihn wegen eingetretener Verjährung ab. Die Interpellanten richten sohin an den Eisenbahnminister die Anfrage, ob er gewillt sei, in dieser Richtung Abhilfe zu treffen.

— **Ausbau der österreichischen Wasserstrassen.** Im leitenden Ausschuss des Centralverbandes der Industriellen wurde folgende Resolution gefasst: „Der leitende Ausschuss des Centralverbandes begrüsst mit grosser Freude die Arbeitsfähigkeit des Parlamentes, insbesondere aber die Inangriffnahme des Programmes für die Wasserstrassen, dessen mit aller Thatkraft zu verfolgende Durchführung dringendst empfohlen wird. Die österreichischen Industriellen sprechen die zuversichtliche Erwartung aus, dass der Bau der Wasserstrassen gleichzeitig mit dem der zweiten Eisenbahnlinie nach Triest beginnen und hierbei dem Donau-Oderkanal als der wirthschaftlich wichtigsten Linie der Vorrang eingeräumt werde.

— **Ein Angebot ungarischer Schienen für eine österreichische Bahn.** Das ungarische Eisenkartell hat, wie aus Budapest gemeldet wird, der österreichischen Lokalbahn Friedland-Hermsdorf-Reichsgrenze 157 Wagen Eisenbahnschienen angeboten. Auch das österreichische Kartell hatte für diese Lieferung ein Angebot gestellt, welches sich höher stellte als das ungarische Angebot. Nach längeren Verhandlungen nahm die Bauunternehmung der Lokalbahn das Angebot des ungarischen Kartells vorbehaltlich der Genehmigung des Eisenbahnministeriums an. Wie nun verlautet, wird die Genehmigung zur Annahme des ungarischen Angebots nicht ertheilt werden, da die Konzessionärin durch die Konzession verpflichtet ist, ihren Bedarf an Betriebsmaterialien im Inland zu decken. Es wird demnach die Lieferung den österreichischen Werken übertragen werden.

— **Kaschau-Oderberger Bahn.** Infolge der fortwährenden Steigerung des Verkehrs auf den ungarischen Linien dieser Bahn hat sich die Nothwendigkeit der Verwendung schwererer Lokomotiven und hiermit zugleich auch die der Verstärkung des Oberbaues ergeben.

Niederlande.

— **Personalnachrichten.** Der Ingeniör J. W. Post, Abtheilungsvorsteher der niederländischen Staatsbahngesellschaft und ehemaliger Ingeniör der niederländisch-indischen Staatsbahnen, wurde in Anerkennung seiner Arbeiten über Kolonialbahnen und aus Anlass des letzten internationalen Eisenbahnkongresses vom Präsidenten der französischen Republik zum Ritter der Ehrenlegion und zum Offizier des Béninordens ernannt.

Uebrige europäische Länder.

— **Direkte Eisenbahnverbindung zwischen Belgien und Deutschland.** Bei den Verhandlungen, welche in Berlin zwischen dem Chefingeniör De Rudder und den deutschen Behörden stattgefunden, und von welchen wir bereits in Nr. 20 S. 316 berichtet haben, ist der „Voss. Ztg." zufolge ein Ergebniss über die projektirte Eisenbahnlinie von Loewen nach Aachen über Mastricht nicht erzielt worden. Obschon diese Linie den Verkehr zwischen Belgien und Deutschland bedeutend verkürzen und die gegenwärtige Linie über Lüttich, auf welcher zu gewissen Tageszeiten fünf Schnellzüge in Abständen von zehn Minuten sich folgen, entlasten würde, ist das Projekt auf spätere Zeit vertagt worden, wie es scheint, besonders wegen Bedenken militärischer Art.

— **Der Albula-Tunnel** hat auf der Nordseite nun bereits eine Länge von 916 m, auf der Südseite von 272 m erreicht. Der Sohlstollen konnte, der „N. Zürch. Ztg." zufolge, während der beiden letzten Monate auf der Nordseite nicht weiter gefördert werden, weil, der äusserst schwierigen Verhältnisse wegen, der Tunnel so schnell als möglich ausgemauert werden musste, was nunmehr bis auf 10 m vor Ort geschehen ist. Auf der Südseite, wo nunmehr mit drei Bohrmaschinen gearbeitet wird und der Stollen sich durch Granit bewegt, konnte sowohl im Januar als im Februar ein Fortschritt von 97 m erzielt werden, wogegen der fertige Tunnel auf dieser Seite keinen Fortschritt erfuhr. Der Wasserzudrang auf der Nordseite ist noch immer gross. Er beträgt am Tunneleingang gemessen 214 Sekundenliter. Trotz der Schwierigkeiten, die auf der Nordseite einstweilen sich geltend machen, glaubt der den Tunnelbau leitende Ingeniör, dass eine verspätete Vollendung des Tunnels ausgeschlossen sei.

— **Erdrutsch bei Carrara (Italien).** Anhaltende Regengüsse führten einen Erdrutsch von mehr als 2000 cbm herbei, wodurch ein Theil des Bahnhofes und der Eisenbahn zum Transport des Marmors von Carrara sowie die Landstrasse zerstört wurde; ein weiterer Erdrutsch droht. Der Schaden ist beträchtlich. Menschen sind nicht verunglückt.

— **Zum Eisenbahnunfall bei Castel Giubileo (Italien).** Man erinnert sich noch dieses schrecklichen Eisenbahnunfalles, über den wir in Nr. 64 S. 980 Jahrg. 1900 d. Ztg. berichteten, der einen Tag nach der feierlichen Beisetzung des Königs Humbert stattfand und bei welchem zahlreiche Reisende ihr Leben einbüssten. Unter den schwerverwundeten Personen befand sich auch der General Buffin, Chef der belgischen Abordnung, die König Leopold zur Beerdigung des ermordeten Königs von Italien nach Rom entsandt hatte. Der General trug bei dem Eisenbahnzusammenstoss so schwere Verletzungen davon, dass ihm das rechte Bein abgenommen werden musste. Für diese Verstümmelung soll er jetzt von der italienischen Südbahngesellschaft eine Entschädigung von 400000 Fr. erhalten haben.

— Die **Eisenbahn Piräus-Athen-Peloponnes** hat im zweiten Halbjahr 1900 auf allen ihren Linien 2772881 Dr. eingenommen gegen 2631181 Dr. in der gleichen Zeit des Jahres 1899. Die Gesammteinnahmen des zweiten Halbjahres 1900 stellen sich auf 2786249 Dr. und ergeben nach Begleichung aller Unkosten einen Reinertrag von 61381 Dr. Das erste Halbjahr schloss jedoch mit einem Fehlbetrage von 205375 Dr., der sich um obige Summe vermindert, demnach noch 143994 Dr. beträgt. Dieser Betrag wird dem Reservefonds entnommen werden.

Fremde Welttheile.

— **Tunesische Eisenbahnen.** Die französische Deputirtenkammer hat in ihren Sitzungen vom 15. und 21. Februar über neue Eisenbahnkonzessionen in Tunis berathen, und zwar handelte es sich zunächst am 15. um eine Linie von Tunis nach Kalaat-es-Senam, welche die reichen Mineralschätze des Kefgebietes erschliessen und die landwirthschaftliche und industrielle Lage Tunesiens heben würde. Der Abg. Berthelot erklärte den Bau einer 90 km langen Zweigbahn von Kalaat-es-Senam im Anschluss an die von der Gesellschaft Bône-Guelma betriebene und vom Staat garantirte Medjerdabahn für ausreichend. Die Einnahmen dieser neuen Zweigbahn würden die kilometrischen Einnahmen der Gesellschaft Bône-Guelma dergestalt vergrössern, dass in jedem Jahr ein erheblicher Theil der Zinsgarantie in Wegfall kommen könnte. Trotzdem der Minister der auswärtigen Angelegenheiten Delcassé das eingangs erwähnte neue Eisenbahnprojekt lebhaft befürwortete und den belebenden Einfluss auf eine bisher vernachlässigte Gegend von Tunis hervorhob, so beschloss die Kammer doch, über die Frage zur Tagesordnung überzugehen. Diesem Beschluss wurde die Bemerkung hinzugefügt, dass die Kammer die Erklärungen der Regierung gutheisse und fest darauf rechne, einmal, dass diese innerhalb der zur Verfügung stehenden Geldmittel des Schutzgebietes alle für die wirthschaftliche und geistige Entwickelung des Landes nöthigen Verbesserungen ins Werk setze und dann, dass sie der Kammer die Kontrole über den Bau künftiger Eisenbahnlinien erleichtere.

Das „Journal des transports" fügt hinzu, dass die Sucht des Parlaments, alles kontroliren zu wollen, unvermeidlich zum Sturz aller neuen industriellen Unternehmungen führen müsse. „Das ist der Grund, weshalb Frankreich durch die Schuld seiner Politiker langsam zu Grunde geht!"

In der folgenden Sitzung vom 21. Februar hat nun die Regierung bei der Kammer um die Ermächtigung nachgesucht, einen Vertrag zwischen der tunesischen Regierung und einigen Pariser Gesellschaften wegen des Baues einer Eisenbahn von Kalaat-es-Senam nach Pont-du-Fahs zu bestätigen. Die Eisenbahnkommission hat vorläufig einen Berichterstatter mit der Prüfung dieser Aufgabe beauftragt.

— **Strassenbahn-Wagenführerschule in Newyork.** Die Metropolitan Strassenbahngesellschaft in Newyork hat nach dem Vorbild verschiedener amerikanischer Dampfbahnen, die sich die schulmässige Unterweisung ihrer Angestellten im sachgemässen Gebrauch und in der Instandhaltung der Luftdruckbremsen angelegen sein lassen, eine Einrichtung getroffen, die bei der in Deutschland und besonders in Berlin jetzt in bedenklicher Weise zunehmenden Anzahl von Unfällen im Strassenbahn-

betrieb nicht dringend genug zur Nachahmung empfohlen werden kann. Die Gesellschaft hat eine Schule eingerichtet, welche als die vollkommenste ihrer Art in Amerika bezeichnet wird und die ausschliesslich den Zweck hat, den zukünftigen Wagenführer in der richtigen und sicheren Handhabung der Brems- und Kontrolapparate praktisch auszubilden, überhaupt mit der ganzen elektrischen Einrichtung eines Motorwagens vollständig vertraut zu machen.

Für die Errichtung dieser Schule waren besonders drei Gesichtspunkte maassgebend. Zuerst der, dass der zukünftige Wagenführer die ihm anvertrauten Apparate gleichsam aus natürlichem Antrieb müsse bedienen können, so dass er nicht erst lange darüber nachzudenken brauche, welche Handgriffe er in jedem einzelnen Falle vorzunehmen habe. Zweitens wurde der Unterricht an einem vollständig ausgerüsteten Motorwagen für nöthig erachtet und damit das Schwergewicht des Unterrichts auf die praktische Seite gelegt. Drittens sollte endlich ein solcher Unterricht an einem ruhigen Orte und nicht im wirklichen Dienst stattfinden, damit die Aufmerksamkeit des Lernenden nicht durch andere Dinge abgelenkt werde.

Der Schulraum befindet sich in einem der geräumigen Wagenschuppen; den Unterricht leiten die Betriebsinspektoren der Gesellschaft. Nachdem sich zunächst die als Wagenführer auszubildenden Personen einer eingehenden ärztlichen Untersuchung, die sich hauptsächlich auf das Gehör, Sehkraft und Fähigkeit der Farbenunterscheidung bezieht, unterworfen haben, beginnt der Unterricht. Im Unterrichtszimmer befinden sich, im Kreise aufgestellt, 35 Brems- und Kontrolapparate, und hinter diesen nimmt die gleiche Zahl Schüler so Aufstellung, als wenn sie sich auf der Plattform eines Wagens befänden. Der den Unterricht leitende Betriebsinspektor gibt die Kommandos und auf ein Glockenzeichen haben sämmtliche Schüler gemeinsam die für den bestimmten Fall nothwendigen Handgriffe vorzunehmen, die je nach den Umständen von dem Lehrer bemängelt, berichtigt und alsdann von dem Schüler wiederholt werden. Zur grösseren Bequemlichkeit des Leitenden ist jeder dieser provisorischen Führerstände mit einer grossen Nummeraufschrift versehen, so dass es seitens des Lehrers nur erforderlich ist, unter Nennung der betreffenden Nummer den Wagenführer anzurufen, der seine Bewegungen nicht vorschriftsmässig ausgeführt hat. Diese Uebungen werden so lange fortgesetzt, bis die Schüler imstande sind, ohne zu überlegen und ohne nach den Kurbeln zu sehen, aus natürlichem Antrieb sofort jede gewünschte Bewegung auszuführen. Ist dieses erreicht, so werden die Uebungen an einem mit vollständiger elektrischer Ausrüstung versehenen Motorwagen fortgesetzt, der sich in dem gleichen Raum befindet und dessen Untergestell soweit hochgehoben ist, dass die Räder sich frei in der Luft bewegen können. Der eigentliche Wagenkasten ist durch ein Rahmengestell ersetzt und der Boden des Wagens entfernt, damit der Führer auch die Arbeit der Motoren verfolgen kann. Des leichteren Verständnisses wegen ist die gesammte elektrische Leitung auf ein Brett verlegt. Lampen sind sowohl an die Motoren als auch an die Widerstände geschaltet, um so die Stärke und den Lauf des Stromes bei den verschiedenen Stellen des Kontrollers erkennen zu lassen; ferner sind Modelle der gebräuchlichen Stossverbindungen von Schienen, ausgebrannter Kontaktvorrichtungen usw. vorhanden.

Jeder Mann wird zunächst in den Stand gesetzt, den Betrieb des Wagens unter verschiedenen Umständen vorzunehmen, schliesslich bringt der Lehrer irgend einen Fehler in die Schaltung oder in die Betriebsvorrichtung und erst nachdem der angehende Wagenführer die Ursache der Störung erkannt und letztere beseitigt hat und nachdem auch noch dem Wagenführer genau erläutert ist, wie er einen Wagen bei abgestelltem Strom zu bremsen, eine Lampe kurz zu schliessen hat usw., hat der Unterricht auch an dieser Stelle sein Ende erreicht. Nunmehr überlässt man dem Mann 8 oder 10 Tage lang in einer unbelebten Strasse und unter Aufsicht eines Inspektors die Führung eines unbesetzten Motorwagens und erst, nachdem er daraufhin einen Befähigungsnachweis erhalten hat, vertraut man ihm ganz allein und vollständig einen Motorwagen an. Ungefähr 40 % aller Personen, welche die ärztliche Prüfung bestehen, erweisen sich schliesslich nach Angabe des Lehrers als kundige Wagenführer.

Es bestehen im ganzen bei der Gesellschaft 6 Unterrichtsklassen, so dass stets etwa 210 Wagenführer in der Ausbildung begriffen sind, eine Zahl, die nicht zu hoch erscheint, wenn man in Betracht zieht, dass das gesammte Wagenführerpersonal der Gesellschaft 3000 Köpfe zählt.

Die Vortheile, die eine so gründliche Ausbildung des Personals in Bezug auf Betriebssicherheit mit sich bringt, sind unverkennbar. Ein in vorstehend beschriebener Weise ausgebildeter Wagenführer wird im Falle eintretender Gefahr viel eher imstande sein, diese abzuwenden, als ein weniger sorgfältig geschulter, und die bisher auf Rechnung ungenügender Ausbildung der Führer zu setzenden Unglücksfälle werden verschwinden.

Allgemeines.

— **Torfkohle.** Die wiederholt angestellten Versuche, Torf in Kohle zu verwandeln und dadurch aus den Erzeugnissen der Torfmoore Ostpreussens ein Material herzustellen, das grössere Heizkraft besitzt wie Steinkohle, scheinen jetzt von Erfolg begleitet zu sein. Wie die „Königsb. Allg. Ztg." meldet ist ein Verfahren erfunden und patentirt, das berufen wäre, ein wirkliches Kohlenerzeugniss aus Torf herzustellen. Ohne umständliche und verzwickte maschinelle Einrichtungen schafft dieses Verfahren vom Norweger Wm. Schöning, vervollkommnet durch neue, dem Ingeniör Fritz (London) gehörige Patente, eine Kohle, die mehr Heizkraft besitzen soll, als die Steinkohle, ein Mittelding zwischen guter englischer Kohle und Anthrazit (Analyse etwa 6500 Kalorien). Die Kohle soll so billig sein, dass sie eine Konkurrenz der Steinkohle werden würde: denn im grossen hergestellt, soll sie nur 5 ℳ für 1000 kg kosten. Die Vertreter des neuen Verfahrens sind, um die Verwerthung des ostpreussischen Torfes in die Wege zu leiten, vom Oberpräsidenten Grafen von Bismarck empfangen worden, der dem Projekt lebhaftes Interesse entgegenbringt und sich eingehend darüber hat Vortrag halten lassen. Es soll demnächst eine Versammlung einberufen werden, um die Angelegenheit weiteren Kreisen zur Kenntniss zu bringen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 12. d. Mts. theilte der Vorsitzende, Wirkl. Geheimer Oberbaurath Streckert, den schmerzlichen Verlust mit, den der Verein durch den Tod des Geheimen Oberbauraths A. Wetz in Berlin erlitten hat, und gedachte des Verstorbenen in warmen, anerkennenden Worten.

Nach Erledigung geschäftlicher Mittheilungen sprach zunächst Baurath Bissinger, technischer Direktor der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Schuckert & Co. in Nürnberg über Stromzuführungs-Einrichtungen elektrischer Strassenbahnen, insbesondere diejenigen mit Oberflächenkontakten. Der Vortragende gab zunächst einen Ueberblick über die bisher in Anwendung gekommenen Stromzuführungseinrichtungen, die oberirdische und die unterirdische. Erstere sei die einfachste; bei ihrer Unterhaltung liessen sich jedoch Störungen des Verkehrs nicht vermeiden; durch herabfallende Drähte könnten Menschen und Thiere verletzt werden; der Fernsprechbetrieb leide unter dem Geräusch in den Drähten u. a. m. Die unterirdische Einrichtung habe diese Fehler nicht; sie erfordere aber die Herstellung eines Zuführungskanals im Strassenkörper unter Schonung der dort vorhandenen Rohrleitungen usw., und würde dadurch theurer als eine Oberleitung. Hierzu trete ferner die Nothwendigkeit, den Kanal für die Zuleitung gut zu entwässern zur Verhütung von Leitungsstörungen durch Schnee, Regen usw. Die den genannten beiden Systemen anhaftenden Nachtheile suche man zu vermeiden durch das sogenannte Oberflächensystem, bei welchem Kontaktkörper, die mit der Stromleitung in Verbindung stehen, in den Strassendamm eingefügt werden. Der Strom wird durch die Kontaktkörper dem Mechanismus im Strassenbahnwagen nur zugeführt, wenn dieser mit seiner Schleifvorrichtung beim Darüberfahren die Kontakte berührt.

Der Vortragende besprach nunmehr die nach diesen Gesichtspunkten bereits hergestellten Systeme, denen alle die vorgenannten Nachtheile nicht anhaften, die aber weit weniger einfach sind als die erstgenannten beiden Systeme, auch grössere Kosten verursachen und dazu nöthigen, mit grossen Stromverlusten zu rechnen. Diese Nachtheile würden jedoch bei Anwendung eines von der Firma Schuckert & Co. in Nürnberg entworfenen Systems wesentlich herabgemindert. Der Vortragende beschrieb dieses System eingehend unter Vorführung von Lichtbildern und kam zu dem Schluss, dass der Stromverbrauch desselben nicht höher sei, als bei der Oberleitung, und dass es allen billigen Anforderungen genüge. Fussgänger, Pferde usw. könnten hierbei nicht zu Schaden kommen, da die Kontaktkörper nach dem Darüberfahren des Fahrzeuges sofort wieder stromlos werden.

Den zweiten Vortrag hielt Oberstleutnant Gerding über afrikanische Bahnen. In Ergänzung eines früheren Vor-

trages wurde vornehmlich die noch im Bau begriffene Ugandabahn besprochen. Sie geht bekanntlich von Mombassa aus und endigt am Viktoria-Nyanzasee. Bei Durchschreitung des ostafrikanischen Grabens hat sie zwei Höhenzüge von 2300 und 2500 m Meereshöhe zu überwinden. Ihre Länge beträgt etwa 1000 km. Gegenwärtig ist der Bau auf der Sohle des ostafrikanischen Grabens angelangt, etwa 700 km von Mombassa entfernt. Angesichts der vorliegenden Geländeschwierigkeiten seien die Baukosten sehr hoch. Eine solche Höhe brauchten aber die für Deutsch-Ostafrika geplanten Eisenbahnen nicht zu erreichen, da ein so ungünstiges Gelände nicht in Betracht käme.

Zum Schlusse führte Herr Sampf aus Cassel einen vom Mechaniker Jacobs angefertigten Apparat vor, der die Sicherung der in Bewegung befindlichen Eisenbahnzüge gegen Unfälle dadurch bezwecken solle, dass sie von irgend einer Stelle der Strecke im Falle einer Gefahr Signale oder Mittheiluugen erhalten oder von dieser Stelle aus jederzeit geben können.

In üblicher Abstimmung erfolgte die Aufnahme des Geh. Regierungsrath C. v. Unruh als einheimisches und des Regierungsbaumeister H. Backofen in Köln als auswärtiges ordentliches Mitglied.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Am 1. April d. J. wird die Strecke Büren-Brilon Stadt mit den Haltestellen Alme, Ringelstein und Siddinghausen für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 18. März d. J. ist die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtete Haltestelle Ullitz-Pleschnitz an der Linie Wien-Eger auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Nyiregyháza-Csap zwischen den Stationen Nyiregyháza und Kemecse, von der ersteren 6,4 km und von der letzteren 9,7 km entfernt gelegene Halte- und Verladestelle Sóstó, welche bisher in der Eigenschaft einer Haltestelle nur für den Personen- und Gepäckverkehr diente, ist am 7. Februar d. J. für den öffentlichen Wagenladungs-Frachtgüterverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1046 vom 18. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 56 des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 19. März d. J.). (Die nächste Ausschusssitzung soll am 30. März 1901 in Luzern abgehalten werden.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde gelegene Haltestelle Seebach b. Gotha erhält ab 1. April d. Js. die Bezeichnung „Seebach Kr. Langensalza“.

Erfurt, den 17. März 1901. (714)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit dem 25. d. Mts. wird die Station Angermünde des Direktionsbezirks Stettin in den Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 als Empfangsstation aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 18. März 1901. (715)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. Js. wird die Station Nordhausen des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel in den Ausfuhrtarif für Getreide etc. nach Stationen der Holländischen, Niederländischen Staats- und Niederländischen Centralbahn vom 15. Februar 1897 aufgenommen. Das Nähere ist bei der Güterabfertigungsstelle zu Nordhausen zu erfahren.

Elberfeld, den 18. März 1901. (716)

Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-bayerischer Güter- und Thierverkehr.

Unter Aufhebung der bestehenden Tarife

1. des bayerisch-belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1893,
2. der besonderen Bestimmungen im Verbandsgütertarif (Theil II) vom 1. April 1893,
3. des bayerisch-belgischen Holzausnahmetarifs vom 1. Mai 1887,
4. des belgisch-bayerischen Kohlenausnahmetarifs vom 15. Juni 1892,
5. der Bestimmungen und Frachtsätze für Lindau (Stadt) in den Tarifheften 6a und 6b des belgisch-südwestdeutschen Güterverkehrs sowie in dem Ausnahmetarif für Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts vom 1. Juni 1896,
6. des bayerisch-belgischen Tarifs für lebende Thiere und Eisenbahnfahrzeuge vom 1. Mai 1894

und der hierzu erschienenen Nachträge treten am 1. April d. J. die nachstehend aufgeführten neuen Tarife in Kraft:

1. der Gütertarif Theil II, Heft 1, für den direkten Verkehr zwischen Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen (einschliesslich Passau, österr. Station der k. k. österr. Staatsbahnen) einerseits und Stationen der belgischen Staatsbahnen, der belgischen Nordbahn, der westflandrischen Eisenbahn, der Eisenbahn von Mecheln (Malines) nach Terneuzen, der Eisenbahn von Gent (Gand) nach Terneuzen, der Chimay-Eisenbahn, der Eisenbahn von Termonde nach St. Nicolas und der Eisenbahn von Hasselt nach Maseyck andererseits;
2. der Gütertarif Theil II, Heft 2 für den direkten Verkehr zwischen Lindau (Stadt) (Station der königlich bayerischen Staatseisenbahnen) und Lindau Rangirbahnhof (Station der k. k. österr. Staatsbahnen) einerseits und Stationen der belgischen Staatsbahnen, der belgischen Nordbahn, der westflandrischen Eisenbahn, der Eisenbahn von Mecheln (Malines) nach Terneuzen, der Eisenbahn von Gent (Gand) nach Terneuzen, der Chimay-Eisenbahn und der Eisenbahn von Termonde nach St. Nicolas andererseits;
3. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts von belgischen Stationen nach Stationen der königlich bayerischen Staatsbahnen (einschliesslich Passau österr., Station der k. k. österr. Staatsbahnen);
4. der Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen zwischen belgischen Stationen einerseits und Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen (einschl. Passau österr. und Lindau Rangirbahnhof, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen) andererseits.

Die neuen Tarife weisen gegenüber den seitherigen zahlreiche Frachtermässigungen und nur im Verkehre mit den Stationen des südwestbayerischen Gebietes zum Theil Frachterhöhungen auf.

Die in den neuen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Eger, Hof, Franzensbad, Meiningen und Lichtenfels gelten auch für den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der sächsischen Staatsbahnen und des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, soweit für diese Stationen überhaupt Frachtsätze bestehen.

Mit Einführung der neuen Tarife scheiden die auf niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der vormaligen Grossen belgischen Centralbahn, welche in den Betrieb der niederländischen Staatseisenbahn übergegangen sind, aus dem belgisch-bayerischen Verbandsgütertarife aus und treten am gleichen Tage in den niederländisch-bayerischen Verbandsgütertarif über.

Die Stationen Alling, Bernau, Biessenhofen, Bruckdorf, Dachau, Dinkelsbühl, Eichofen, Eichstätt Bhf., Feuchtwangen, Freihung, Gauting, Günzach, Haidhof, Hassfurt, Hausham, Hersbruck l. u. r. d. P., Höchstädt a. d. D., Karlstadt, Kellmünz, Kreussen, Marktheidenfeld, Nabburg, Neuburg a. d. Donau, Neuötting, Oberstaufen, Partenstein, Pegnitz, Peissenberg, Penzberg, Regenstauf, Reichelsdorf, Retzbach, Schliersee, Schwabmünchen, Schwarzenfeld, Uffenheim, Veitshöchheim, Volshofen, Wasserburg a. Inn, Wörth a. Main und Zapfendorf sind mit direkten Frachtsätzen nicht mehr ausgerüstet.

Soweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion.

Cöln, den 19. März 1901. (717)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Am 19. März alten/1. April neuen Stils 1901 tritt der Nachtrag VII zum russisch-westpreussischen Flachstarif in Kraft. Druckstücke desselben sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie bei unserem Tarifbüreau unentgeltlich zu haben.

Danzig, den 18. März 1901. (718)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch - linksrheinischer Güterverkehr (V/VIII).
Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz von den Stationen Baalberge, Bernburg, Erfurt, Marienborn (Provinz Sachsen), Stassfurt, Wendessen und Thiede nach Cöln=Gereon und Cöln=Nippes neuer Bahnhof in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Sätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 15. März 1901. (719)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 wird die Station Birkenau in den Main-Neckarbahn-badischen Thiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 17. März 1901. (720)
Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Güterverkehr.

Die Station Dahlhausen (Ruhr) des Direktionsbezirks Essen ist mit den für Delstern bestehenden Sätzen in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl etc. aufgenommen.

Oldenburg, den 19. März 1901. (721)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 gelangt zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren im inneren Verkehre der k. b. Staatseisenbahnen „Heft B“ vom 1. Januar 1900 Nachtrag I zur Einführung.

München, den 18. März 1901. (722)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 ab gelangt zum Tarife für den inneren Verkehr der kgl. bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I A, für die Beförderung von Gütern vom 1. Januar 1900, Nachtrag I zur Einführung.

München, den 18. März 1901. (723)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Güterverkehr.

Theil IV, Heft 3 vom 1. August 1900.
(Böhmisch-bayerischer Holzverkehr.)

Mit Wirksamkeit vom 20. März 1901 werden die Stationen Hof, Wernberg und Kuttenplan in den obenbezeichneten Tarif einbezogen sowie Frachtsätze für Schleifholz von Kuttenplan und Plan nach Hof eingeführt.

München, den 18. März 1901. (724)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Main-Neckareisenbahn.

Die im Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung lebender Thiere im Binnenverkehr der Main-Neckarbahn (einschl. der grossherzoglich hessischen Nebenbahnen Eberstadt-Pfungstadt, Bickenbach-Seeheim und Weinheim-Fürth i./O.) und im Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn (einschl. der vorgenannten grossherzoglich hessischen Nebenbahnen) einerseits und Station Mannheim der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen andererseits, Theil II vom 1. Oktober 1888, enthaltene besondere Tarifvorschrift, wonach der 50 %ige Frachtzuschlag nur bei Beförderung der Thiersendungen in Schnellzügen erhoben wird, gelangt am 1. Mai l. Js. zur Aufhebung.

Nähere Auskunft wird von unserem Gütertarifbüreau dahier ertheilt.

Darmstadt, 16. März 1901. (725)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckareisenbahn.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf 1. April 1901 wird die Station Soltau des Eisenbahndirektionsbezirkes Hannover mit folgenden Anstossbeträgen an die Frachtsätze für Göttingen in das Tarifheft 3, erste Abtheilung, vom 1. Juli 1899 aufgenommen:

Eilstückgut	Frachtstückgut		Wagenladungen							
			Allg. Klassen		Spezialtarife					
					I		II		III	
	1	2	A	B	a	b	a	b	a	b
Centimes für 100 kg										
289	145	145	161	145	121	109	121	84	84	53

Karlsruhe, den 18. März 1901. (726)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. April d. J. treten im Tarifheft 1 unter den dort aufgeführten Anwendungsbedingungen nachstehende neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 8 und 9 (Holz usw.) in Kraft:

Von / nach	Wien, Floridsdorf K. F. N. B.	Wien, Floridsdorf=Jedlesee, Kornenburg Oe. N. W. B.	Wien II (K.F.N.B.), Wien=Lagerhaus, Wien=Praterkai, Nussdorf K. K. St. B.	Wien, Stadlau St. E. G.	Wien=Donauuferbhf. K. F. N. B.	Wien=Donaukaibhf. K. K. St. B.	Wien I (K. E. B.) K. K. St. B.
	Pfennig für 100 kg						
Ausnahmetarif Nr. 8 (Holz des Sp.-T. II)							
Leutzsch K. E. D. Ha.	169	169	169	169	170	170	179
Ausnahmetarif Nr. 9 (Holz des Sp.-T. III)							
Leutzsch K. E. D. Ha.	128	128	128	128	129	129	138

Breslau, den 18. März 1901. (727)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 gelangt zum Heft 4, gültig vom 1. Oktober 1899 (Verkehr zwischen der badischen Staatseisenbahn und der königl. Eisenbahndirektion St Johann-Saarbrücken) des südwestdeutschen Tarifs für die Beförderung von lebenden Thieren der Nachtrag I zur Ausgabe.
Derselbe enthält ausser einer Ergänzung des Stationstarifs mit Mannheim und Berichtigungen Entfernungen für eine Anzahl neu aufgenommener Stationen der königl. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken, sowie für die Stationen Schopfheim und Zell i/Wiesenthal der grossh. badischen Staatseisenbahnen.
Der Nachtrag kann zum Preis von 1 ℳ für das Stück durch Vermittelung unserer Stationen und von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.
Karlsruhe, den 19. März 1901. (728)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Russisch-ostpreussischer Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf via Grajewo.
Mit Gültigkeit vom 19. März a./1. April n. St. 1901 wird der VI. Nachtrag zum Tarif eingeführt. Derselbe enthält neue Frachtsätze für russische Stationen, anderweite ermässigte Frachtsätze bestehender Stationsverbindungen, sowie Aenderungen der Transportbedingungen. Die mit der Aufhebung der Frachtsätze für die Station Kowrow II der Moskau-Nischnyer Eisenbahn verbundene Tariferhöhung, über welche unser Tarifbüreau Auskunft gibt, gilt erst vom 18. April a./1. Mai n. St. d. J. Druckstücke des Nachtrages sind in unserer Fahrkartenausgabestelle Süd bahnhof käuflich zu haben.
Königsberg, den 16. März 1901. (729H&V)
Direktion
der ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Kohlenverkehr.
Ausnahmetarif vom 1. September 1900, Richtung nach Belgien.
Zum 20. d. Mts. werden in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen:
1. die Station Namur (Moulins de Beez) NB in den Ausnahmetarif A mit den Sätzen für Namur (Station) NB,
2. die Station Liège (Guillemins) (Val Benoit, Charbon. et Moulins Hauzeur. — Ateliers de la Meuse) NB in den Ausnahmetarif B mit den Sätzen der Station Tilleur NB.

Essen, den 15. März 1901. (730)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 gelangt zum Tarife für den inneren Verkehr der kgl. bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt IB, für die Beförderung von Gütern, vom 1. Januar 1900 Nachtrag I zur Einführung.
München, den 17. März 1001. (731)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.
Tarif vom 1. Oktober 1886.
Für die Beförderung von Papier aller Art, auch Packpapier — ausgenommen die unter P. 2. 1a—c der Güterklassifikation des Theiles IB genannten Papiersorten — gelangen ab 1. April l. J. die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze zur Einführung. Dieselben gelten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens
a) 5000 kg
b) 10000 kg
für den Wagen und Frachtbrief.

Nach	Von Linz	
	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Frankfurt a. M. Hafen, Frankfurt a. M. Hauptbahnhof transit	2,08	1,87
Gustavsburg transit	2,16	1,95
Mainz Hafen, Kastel Hafen	2,17	1,96
Mannheim transit, Ludwigshafen a. Rh. transit	2,19	1,98

München, den 16. März 1901. (732)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.
Für Holz des Aus.-Tar.-Nr. 5 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Gaflenz	98 ₰
„ Gross-Reifling	101 „
„ Klein-Reifling	98 „
„ Rottenmann	109 „
„ Schüttenhofen	71 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Gaflenz	93 ₰
„ Gross-Reifling	96 „
„ Klein-Reifling	93 „
„ Rottenmann	104 „
„ Schüttenhofen	71 „
Nach Aussig-Landungsplatz	
von Gaflenz	103 ₰
„ Gross-Reifling	106 „
„ Klein-Reifling	103 „
„ Rottenmann	114 „
„ Schüttenhofen	71 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg; für Langholz beträgt die Schleppbahngebühr 6 ₰ für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach und Schönpriesen-Umschlag.
Wien, am 18. März 1901. (733)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von drei Lokomotiv-Drehscheiben von 16,076 m Nutzlänge nach den Musterzeichnungen der preussischen Staatseisenbahnen Blatt 33—40 Ausgabe 1900, ausschliesslich Erd- und Maurerarbeiten usw., je eine für Bahnhof Schalke Süd, Bochum Nord und Bismarck, soll vergeben werden.
Die Lieferungsbedingungen, Gewichtsberechnung, Angebotbogen und Zeichnungen liegen im Arbeitszimmer der unterzeichneten Inspektion, Bismarckstrasse 1, Zimmer Nr. 218, zur Einsicht offen und können zu folgenden Preisen von hier bezogen werden, und zwar: Bedingungen mit Angebotbogen und Zeichnung Blatt 33 (Gesammtanordnung) zu 1 ℳ, Zeichnungen Blatt 33—40 (Einzelheiten) zu 30 ₰ für jedes Blatt.
Die Beträge sind post- und bestellgeldfrei in baarem Gelde einzusenden.
Angebote mit der Aufschrift: „Angebote auf Lieferung von drei Drehscheiben für die Bahnhöfe Schalke Süd, Bochum Nord und Bismarck" sind postfrei und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 6. April 1901, Vormittags 11 Uhr, einzusenden.
Zuschlagsfrist 14 Tage.
Essen, den 20. März 1901. (734)
Königliche Eisenbahn-Maschineninspektion I.

Verdingung von Gummischläuchen, und zwar: 8200 Stück für **Luftdruckbremsen** in 7 Loosen, 2646 Stück für **Tender** in 4 Loosen, 1180 Stück zum Anfeuchten der Kohlen und 2980 kg zu Gasleitungen in je einem Loose, 7720 m gummirtem Hanfschlauch und 6540 kg Plattengummi in je 2 Loosen, 43850 Stück verschiedenen Gummiringen in 12 Loosen, 1030 kg Gummibelag für Trittbretter in einem Loose und 21080 kg Asbestpappe und Asbestschnur in 4 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 12. April 1901, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1-4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. Mai 1901.
Berlin, den 19. März 1901. (735)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des Bedarfs an:
Besen, Bürstenwaaren und Pinseln
für das Rechnungsjahr 1901 soll vergeben werden.
Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 26. März, Vorm. 10 Uhr, hierher einzureichen.
Bedingungen liegen im diesseitigen Zahlmeister-Geschäftszimmer aus, auch können dieselben von dort bezogen werden. (736)
Militär-Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. März Vorm. gemeldet.

Nr. 9. Berlin, am 23. März 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	I, II, III	2 1	Kisten	? Nähmaschine	83 u. 78 37	1	Tetschen	Sächsische Stsb.	Teplitz beschr.
2	A B	4126	1	Ballot	gefüllt	37	2	Ansbach	Bayerische Stsb.	
3	A B	5512	1	Ballen	Garn	158	3	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
4	A B W	21	1	—	Ventil	—	4	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
5	A B W	—	1	Kasten	Eisentheil		5			
6	A D	1085	1	Kiste	Seife	29	6	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
7	A H	24715	1	Ballen	Wollwaaren	38	7	Klemzow	K. E.-D. Stettin	
8	A K	7465 7466 7467	3	Eimer	Gelee	?	8	Cöln Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
9	A N	13	1	Eisenschachtel	Gaskochvorrichtung	18	9	Cöln=Ehrenf.	„	
10	A N	1508	1	—	Tisch (verpackt)	92	10	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
11	A R	31661/7	7	Kisten	Blechwaaren	350	11	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
12	A R	679	1	Kiste	—	144	12	Amsterdam Obgr.	Holländische E.	
13	A R	56	1	Ballen	vermuthlich Garn	58	13	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
14	A R C	7332	1	Kiste	Strohhüte	59	14	Emmerich	K. E.-D. Essen	
15	A V	VII	1	„	Holzwaaren	93	15	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
16	A W	—	1	—	eis. Walze	65	16	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
17	[B]	5301	1	Fass	anscheinend Rus	66,5	17	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	bekl.: Cöln-G.-Münster i/W. 14./II.
18	B C	7242	1	Kiste	Makkaroni	31	18	Münster	K. E.-D. Münster	
19	B C	10	1	Ballen	Linoleum	67	19	Jülich	K. E.-D. Cöln	
20	B C C	6	1	Kiste	?	40	20	Cöln=Gereon	„	
21	B G	1269	1	Ballen	?	25	21	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschrieben: Hamburg Ausfuhrgut.
22	B H	4	1	Sack	Heede	17	22	Hannover	K. E.-D. Hannover	beklebt: Coesfeld-Hannover.
23	B L	6284	1	Ballen	Kunstwolle	250	23	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
24	B S	3085	1	Kiste	Lampenglocke mit Rauchfänger	21	24	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
25	B S & Cie	3887	1	„	Glasautomat	18	25	Mainz	Direktion Mainz	
26	B Sp	84142	1	„	?	?	26	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
27	B W H & C	773	1	—	Plan	35	27	Gr.-Kreutz	K. E.-D. Magdeburg	
28	C	15	1	Sack	l. Säcke	5	28	Cöln=Ehrenf.	K. E.-D. Cöln	
29	C A F K	7653	1	Kiste	?	4	29	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S	
30	C B	9759	1	„	?	27	30	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
31	C B	361	1	„	?	89	31	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
32	C E G	6781	1	Fass	leer	13	32	Weissenfels	E. E.-D. Erfurt	
33	C H C	2577	1	Kiste	Porzellan	20	33	Döbern b/Forst	K. E.-D. Halle a/S.	
34	C M	5320	1	Kübel	?	61	34	Demitz	Sächsische Stsb.	Dömitz beschr.
35	C M	1415 1418	4	Oelfässer	leer	140	35	Bebra	K. E-D. Frankf. a./M.	
36	C S	217	1	Ballen	Leinen	38	36	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
37	C W	7481	1	Kiste	?	20	37	Niederwiesa	Sächsische Stsb.	Heidelberg beschr.
38	C W	60265	1	Sack	Rübensamen	51	38	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
39	D	4522	1	—	Kommode	50	39	Hanau West	„	
40	D A	158	1	Kiste	?	90	40	Altenessen	K. E.-D. Essen	
41	D E B	300	1	Ballen	anschein. Manufakturw.	20	41	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
42	D F	—	1	Pack (=7 Kisten)	Sprotten	17	42	Leipzig Magd.	„	
43	D H	277	1	Kiste	2 Blecheimer 6 Blechbüchsen	38	43	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
44	D J	55	1	Sack	?	78	44	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
45	D N R	446 / 5	1	Ballen	Hasenspitzen	62	45	Duisburg	K. E.-D. Essen	
46	D & S	—	1	—	Stahlplatte	2	46	Melsungen	K. E.-D. Cassel	
47	D W	661	1	Kiste	Käse	48	47	Goldap	K. E.-D. Königsberg	
48	E	674	1	"	Käse	2	48	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
49	E	1	1	Sack	Kreide	51	49	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
50	E	19	1	"	Heede	46	50	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
51	E A N	5933	1	—	Kindersportwagen	9	51	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
52	E B	6130	1	Sack	?	10	52	Rgb. Rummelsburg	"	
53	E B C	2099	1	Bund	Stahl	45,5	53	Hannover	K. E.-D. Hannover	
54	E B C	2260	1	"	2 Stangen Stahl	14	54	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
55	E D S	1990	1	Kiste	Gusshammer	14	55	Düsseldorf-Der.	"	
56	E H	1155	1	Korb	Eisenwaaren	63	56	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
57	E L	2813	1	—	eis. Kette	—	57	Artern	K. E.-D. Erfurt	
58	F D	61	1	Sack	Schuhleisten und Leder	39	58	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
59	F E	I	1	Kollo	eis. Maschinentheil	4,5	59	Seehausen Altmark	K. E.-D. Magdeburg	
60	F F	214	1	Ballen	Leder	119	60	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
61	F G S	4557	1	Kiste	Emaillewanne und 1 Deckel	55	61	Berlin H. u. L.	"	
62	F K	8549	1	Sack	Samen	50	62	Klemzow	K. E.-D. Stettin	
63	F M	27	1	Pack	Säcke	43	63	Stolberg (Rh.)	K. E.-D. Cöln	
64	F M	253	1	Fass	Mostrich	21	64	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
65	F N	—	4	—	Kupferbleche	540	65	Fallersleben	K. E.-D. Hannover	
66	F W	3 + 5	2	Pack	4 Rohrstühle	23	66	Duisburg	K. E.-D. Essen	
67	G A N	—	1	Sack	gefüllt	11	67	Saarbrücken	St. Joh.-Saarbrücken	
68	G B	7564	1	Kiste	?	35	68	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
69	G D	20355	1	Fass	Lack?	222	69	München Centr.	Bayerische Stsb.	
70	G D	77	1	Pack	Eisenwaaren	14	70	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
71	G E	8919	1	Kiste	Maschinentheile	44	71	Stettin Cgb.	K. E-D. Stettin	
72	G G	3616/17	2	Sack	Bürstenwaaren	33	72	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
73	G G	18875	1	Kiste	Messingwaaren	73	73	Emmerich	K. E.-D. Essen	
74	G H	410	1	Ballen	Wolle	182	74	Cöln	K. E.-D. Cöln	
75	G H	1792 / 1793	2	Fässer	Petroleum	320	75	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
76	G K	—	1	—	Pflugschaar	2	76	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
77	G K	—	1	Kollo	anscheinend Rollladen	25	77	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	G M B	—	1	—	Viehgitter	—	78	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
79	G O	386	1	Kiste	Holzwaaren	21	79	Hagen i/W.	"	
80	G O	6895	1	Pack	neue Bretter	16	80	Duisburg	K. E.-D. Essen	
81	G P	663	1	Ballen	Tuch	9	81	Saarbrücken	St. Joh.-Saarbrücken	
82	G P W G	3881/3	3	"	Tapeten	88	82	Frankfurt a/M. H.	K. E-D. Frankf. a/M.	
83	G R	3085	1	Kiste	?	21	83	Aachen	K. E.-D. Cöln	
84	G R	2849	1	Pack	Papier	39	84	Langendreer	K. E.-D. Essen	
85	G R	4840	1	Ballen	?	20	85	Oberröblingen a. See	K. E.-D. Halle a/S.	
86	G St	3911	1	"	rothes Leder	61	86	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
87	G v H	2499	1	Pack	Papier	22	87	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
88	G W	—	1	Fass	leer	30	88	Mainz	Direktion Mainz	
89	G W	3784	1	Kiste	?	32	89	Wanne	K. E.-D. Essen	
90	H	10	1	—	Viehgitter	—	90	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
91	H A	10	1	Kiste	?	18	91	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
92	H B & Co.	123	1	"	Wollwaaren	67	92	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
93	H C	895	1	—	leere Kiste	9	93	Kampen	Niederl. Centralb.	
94	H C	—	1	—	Viehgitter	—	94	Wesel	K. E.-D. Essen	
95	H E	—	1	Pack in grauer Leinwand	?	17	95	Posen	K. E.-D. Posen	Gut trägt Zollplombe von Emmerich.
96	H E C L A / H L 40 43963	—	1	eis. Fass	leer	—	96	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
97	H G	23	1	Sack	Schuhwaaren	35	97	Kiel	K. E.-D. Altona	
98	H L	6	1	Kiste	Käse	15	98	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
99	H P J	407	1	Ballot	Papier	—	99	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
100	H S	2, 3, 4	2	Pack	Stühle		100			
101	—	—	1	Kollo	Matratze	80	101	Weisswasser	K. E.-D. Halle a/S.	
102	—	—	1	"	3 Keilkissen		102			
103	—	—	2	"	Bettstellen		103			
104	H S	33	1	Kiste	Schieferstifte	33	104	Amsterdam Obgr.	Holländ. Eisenbahn	
105	J B	239	1	Pack	rohe, hölzerne Verzierungen	6	105	Swinemünde	K. E.-D. Stettin	
106	J B	209	1	Kiste	?	36	106	Mainz	Direktion Mainz	
107	J D	5437	1	Fass	leer	9	107	Berlin Stb	K. E.-D Berlin	
108	J D	736	1	Bund	eis. Spindel, 6 Stabeisen, 4 eis. Winkel etc.	10	108	Plauen i/V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
109	J D B	125 2140	1	Korb	leer —	3	109	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
110	J E	1	1	Sack	anscheinend Düngemittel	100	110	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
111	J A H	—	1	—	Feilbank —	128	111	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
112	J H S	—	1	Tonne	leer —	7	112	Friedrichstadt	K. E.-D. Altona	
113	J K	3597	1	Kiste	gebr. Nickelkannen —	10	113	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
114	J K Red Star Line	—	1	Ballen	Effekten —	—	114	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
115	J S	—	1	Gestell	5 Dosen Fische —	44,5	115	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
116	J W	1068	6	Tafeln	verz. Eisenblech —	—	116	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
117	J W	12 136	2	Fässer	gefüllt? —	56	117	Frankfurt a./M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
118	K	98	1	Sack	alte Säcke —	19	118	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
119	K	50 9719	1	Fass	gefüllt? —	160	119	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
120	K B	1418	1	Fass	? —	437	120	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
121	K & C	712	1	Kiste	gefüllt —	40	121	Gemünden	Bayerische Stsb.	
122	K C	5796	1	Pack	2 Spaten —	6	122	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
123	K E	1192	1	Fass	Salz? —	216	123	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
124	K & H	4830	1	Kiste	Tafelwaage mit Gewichten	40	124	Opladen	„	
125	K H	2942	1	Ballen	Hopfen —	—	125	Kirn	Direktion Mainz	
126	K K St B	—	4	—	Leinen —	6	126	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
127	K S (der Name K Stotteis eingebrannt)	172 1183	1	Fass	leer —	36	127	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
128	L	23	1	Bund	6 eis. Streichbretter —	16	128	Swinemünde	K. E.-D. Stettin	
129	L	9	1	Brod	Zucker —	13,5	129	Sünching	Bayerische Stsb.	
130	L	529 2878	2	Bund	Rohre —	42	130	Leipzig I	Sächs. Stsb.	
131	L D	4	1	Lattengestell	Käse —	67	131	Leipzig Eil. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
132	L H	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	40	132	Rotterdam Hdt.	Holländische Eisenb.	
133	L M	I II III/IV	1 1 2	Schliesskorb Sack Schliesskörbe	? —	124	133	Friedberg i/H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
134	L P C T V B B S Dahme i. M.	2713	1	Ballen	Tabak —	79	134	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
135	L R	4041 9244	2	Blechkannen	leer —	12	135	Berlin	„	
136	L St F	2917 2919	2	Pack	Stühle —	21	136	Witten Ost	K. E.-D. Essen	
137	L U	193	1	Kollo	Stuhl —	—	137	Cöln-Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
138	L W	6007	1	Korb	gefüllt —	27	138	Cassel	K. E.-D. Cassel	
139	M	30	1	Ballen	Lumpen —	180	139	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
140	M	305	1	Kiste	? —	60	140	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
141	M	967	1	Kiste	Muskatnüsse —	80	141	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
142	M B	67	1	—	Gussrad —	23,5	142	Grevenbroich	„	
143	M C	1528	1	Ballen	? —	9	143	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
144	M K I	7923	1	Fass	leer —	23	144	Stettin	K. E.-D. Stettin	
145	M K W R	2 51	1	Sack	1. Gipssäcke —	40	145	Witzenhausen	K. E.-D. Cassel	
146	M R B	49	1	Ballen	Leinenwaaren zu Bettbezügen	87	146	Danzig Leg.	K. E.-D. Danzig	
147	M Sch	4	1	Pack	25 l. alte Säcke —	—	147	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	beschr. Mannheim.
148	M S & Co.	21181	1	Korb	Wein —	68	148	Pankow Rgb.	K. D. Berlin	
149	M S J	138	1	Ballen (in grauer Leinwand)	? —	21,5	149	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
150	N B	601	1	Fass	Wein —	95	150	Posen	K. E.-D. Posen	
151	N J	44	1	Kiste	? —	79	151	Stolp i./Pom.	K. E.-D. Danzig	
152	N K Z	2660	1	Pack	Manufaktur —	13	152	Kampen	Niederl. Centralbahn	
153	N & P	798	1	Ballen	? —	52	153	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
154	N S	9	1	Fass	Petroleum —	175	154	Strassebersbach	K. E.-D. Frankf. a./M.	
155	O H	562	1	Kiste	leere Blechdosen —	15	155	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	Rothenkirchen beschr.
156	O W	931	1	Kiste	Gewehre u. Munition —	27	156	Werdau	Sächs. Stsb.	
157	P	80 81	2	—	Unterlagshölzer für Walzen	—	157	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
158	P B W	—	1	Kiste	ger. Fische —	8	158	Berlin H. L. B.	K. E.-D. Berlin	
159	P G	4095	1	Fass	leer —	30	159	Traben-Trarbach	St. Joh.-Saarbrücken	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
160	P P Z	203	1	Kiste	Zuckerwaaren	54,5	160	Baudach	K. E.-D. Posen	
161	P S	—	1	Fass	leer	12	161	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
162	P S	1569	1	„	gefüllt	210	162	Aachen	„	
163	R H	525	1	„	leer	27	163	Traben-Trarbach	St. Joh.-Saarbrücken	
164	R N	1039	1	Kiste	Speck	64	164	Zella St. B.	K. E.-D. Erfurt	
165	R P	708	1	„	Seilerwaaren	76	165	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
166	R T	12122	1	„	?	49	166	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
167	R T	5609	1	Ballen	Tapeten	20	167	Cöln D.	K. E.-D. Cöln	
168	S	2062	1	Pack	Schiefertafeln	55	168	Frankfurt a./M.	K. E.-D. Frankf. a./M.	
169	S	221	1	Ballen	Leder	45	169	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
170	S	77053	1	—	Pumpentheil	24	170	Coblenz	„	
171	S D	13	1	Kiste	Holzkohlen	10	171	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
172	S H	4305/6 51284	3	leere	Holztrommeln	258	172	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
173	S & H	106	1	Ballen	Plüsch	35	173	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
174	S H S	2117	1	Kiste	leere Flaschen	25	174	Mainz	Direktion Mainz	
175	S R	144	1	Pack	Stuhlrohrabfall	55	175	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
176	S N	4255	1	Kiste	neue Hosen u. Röcke	70	176	Cassel	K. E.-D. Cassel	
177	S S	809	1	Ballen	gefüllt	15	177	Mannheim	Direktion Mainz	
178	St. B.	29037	1	—	Vorsatzbrett	32	178	Glogau	K. E.-D. Posen	
179	S W	974	1	Ballen	Putzwolle	52	179	Frankfurt a./M.	K. E.-D. Frankf. a./M.	
180	T F S	4465	1	Kiste	wissenschaftliche Bücher u. zahnärztliche Instrumente	62	180	Gernrode a./H.	K. E.-D. Magdeburg	
181	T	300	1	Sack	getr. Pflaumen	50	181	Goslar	„	
182	S V	9129	1	—	Pflugschaar	1,5	182	Düren	K. E.-D. Cöln	
183	T	—	1	Kollo	Guss	7	183	Schweinfurt Stadt	Bayerische Stsb.	
184	V D J	706	1	Kiste	?	55	184	Frankfurt a./O.	K. E.-D. Berlin	
185	V K	93	1	Korb	todtes Geflügel	45	185	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a./M.	
186	V M	I/III	3	Pack	leere Säcke	—	186	Aachen	K. E.-D. Cöln	
187	W	1781	1	Sack	Kleesaat	126	187	Kellerberg	K. E.-D. Münster	
188	W	56	1	Kiste	?	21	188	Wanne	K. E.-D. Essen	
189	W ✕	38456	1	„	Zuckerwaaren	42	189	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
190	W A	1	1	Schachtel	?	—	190	Düsseldorf B.	K. E.-D. Elberfeld	
191	W B	1	1	Sack	leere Säcke	23,5	191	Düsseldorf-Der.	„	
192	W B	251	1	Pack	hölzerne Sättel	13	192	Wanne	K. E.-D. Essen	
193	W D	603	1	„	Stühle	11	193	Hamburg	K. E.-D. Altona	
194	W E	708	1	Beutel	?	16	194	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
195	W F	5470	1	Ballen	Umzugsgut	47	195	Neuss	K. E.-D. Cöln	
196	W F	1317	1	Kiste	Damenumhänge	66	196	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
197	W H O	—	1	Verschlag	zerbr. gusseis. Blumentisch	30	197	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
198	W L	—	20	Kisten	Käse	110	198	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
199	W L	—	1	Reisekorb	?	18	199	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
200	W L	33888	1	Kiste	Nudeln	20	200	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
201	W S	2	1	Fass	Eier	38	201	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
202	W W	1271	1	Ballen	?	19	202	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschrieben Hamburg Ausfuhrgut.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
203	K E D Altona	—	2	—	Spannketten	—	203	Westend	K. E.-D. Berlin	
204	B. Bellenstein	26	1	Papp-schachtel	Schulutensilien	8	204	Neuss	K. E.-D. Cöln	
205	K E D Berlin	—	1	—	eis. Flankirbaum mit Ketten	—	205	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
206	H H Chemnitz	249 437	2	Sauer-krautfäss.	leer	44	206	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
207	Columbus	25	1	—	gusseis. Schmiede-feuer-Ventilator	22	207	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a./M.	
208	Eilendorf	—	1	Kiste	Käse	36,5	208	Eilendorf	K. E.-D. Cöln	
209	Frankfurter Kohlen-säure-Werk Wahle & Röddelheim	854	1	Cylinder	leer	22	209	Brohl	„	
210	G. Gandersheim	—	1	Kasten	?	39	210	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
211	H W C. v. Giesche (?) Erben	—	1	Platte	Zink	12	211	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
212	Hannover Hameln	—	1	—	Decke	—	212	Groningen	Niederländ. Stsb.	
213	Hoffmann's Cremen-Stärke Marke „Katze“	40	1	—	gelber Kasten	—	213	Stettin Gep.-Abf.	K. E.-D. Stettin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
214	Humbold Kalk-Deutz	8	1	Tafel	Zinkblech	6	214	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
215	Liblar	I	1	Korb	Nägel	55	215	Liblar	K. E.-D. Cöln	
216	S. Meyer	—	1	—	Plan	66	216	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
217	Naumann	1019	1	—	hölz. Stuhl mit ledernem Sitz u. Rückenlehne	5	217	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
218	Neustadt	52	1	Fass	anscheinend Heringe	12,5	218	Neustadt i/Westpr.	K. E.-D. Danzig	
219	Hecht J.	372 od. 572	1	Sack	alte Stietel und Kleider	—	219	Darmstadt	Direktion Mainz	
220	Hessler	—	1	—	Kommode	—	220	Schalke	K. E.-D. Essen	
221	Pilsener Genossenschafts-Brauerei	7	1	Fass	leer	238	221	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
222	Romerh oller Horste	638 573	2	—	eiserne Cylinder	—	222	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
223	R J (Saarbrücken)	207	1	Ballen	Leinen	13	223	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
224	Sassnitz	—	1	Kiste	Apfelsinen	18	224	Crampass-Sassnitz	K. E.-D. Stettin	
225	Schimek Berlin	62/3	2	—	Pläne	—	225	Pankow Rg.	K. E.-D. Berlin	
226	Franz Schwarzlose	—	1	Pack	kleine Gläser	6	226	Berlin P.	„	
227	Sigt	—	1	„	2 leere Körbe	—	227	Dittelsheim-Hessloch	Direktion Mainz	
228	Städtische Lagerbier-Brauerei	47564	1	Bierfass	leer	28	228	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
229	G E Suhl	1084	2	Pack	anscheinend Zangen	48	229	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
230	V Ausfuhrgut Tanger	343/4	2	Kisten	Maschinentheile	600	230	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
231	T T To Be Kept Dry: Brittle Goods With Great Care	3	1	Kiste	?	25	231	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
232	Unigung 1 : 10 Krupp	72	1	—	altes, roth angestrichenes Herzstück	—	232	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
233	Western St. Paul Ost	—	1	Sack	Bohnen	100	233	Quackenbrück	K. E.-D Münster	
234	H, H Wolfert & Heinrich	—	1	Korb	leere Blechflaschen	5,5	234	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
	R. Schulz	—	1	„		4,0				
235	Wegberg	—	1	Stab	Flacheisen	18	235	Wegberg	K. E.-D. Cöln	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
236	—	40	2	Pack	baumwollenes Garn	35	236	Hervest-Dorsten	K. E.-D. Münster	
237	—	51	1	—	Tau	—	237	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
238	—	52	1	—	Plan	—	238	Hamburg	K. E.-D. Altona	
239	—	217	1	Fass	leer	15	239	Altona	„	
240	—	226	1	—	Eisenplatte, 1,28 m l., 0,23 m br.	23	240	Rosswein	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
241	—	271	1	Kollo	in schwarzer Glanzleinewand mit Tapetenmuster	—	241	Danzig Gep.-Abf.	K. E.-D. Danzig	
242	—	292	1	Fass	leer	22	242	Berlin Pb.	K. E.-D. Berlin	
243	—	255/6 258/9	4	—	Rungen	—	243	Rgb. Rummelsburg	„	
244	—	3814 3836	2	Korbkannen	gefüllt	44	244	Frankfurt a/M. Hauptbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
245	—	4902 40	1	Petroleumfass	leer	40	245	Mühlhausen i/Thür.	K. E.-D. Erfurt	
246	—	5759	1	Fass	leer	—	246	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
247	G/S	76058	1	Ballen	?	58	247	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
248	K (im Dreieck)	5053	1	„	Bettfedern	67	248	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können)
249	(Dreieck) H	4240	1	Fass	Seife —	191,5	249	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
250	B (Dreieck) C / C	7355	1	Kiste	Spulen? —	250	250	Darmstadt H.	Direktion Mainz	
251	(Stern) U	5247	1	„	Wichse in Steinbüchsen	24	251	Erdmannsdorf	Sächsische Stsb.	
252	(Dreieck) θ / L & R C	136	1	Fass	Wein —	256	252	Gernrode a/H.	K. E-D. Magdeburg	
253	(Anker) B	4124	1	„	leer —	?	253	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
254	(Pfeil) FW	4116	1	Ballen	? —	72	254	Leipzig M.	K. E.-D. Erfurt	
255	(Stern) OH	6545	1	Kiste	Chokolade —	28	255	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
256	(Dreieck) H / G	2324	1	„	? —	?	256	Spandau	K. E.-D. Berlin	
257	× roth	—	1	Verschlag	3 Rostermodelle aus Holz	2,5	257	Dorsten	K. E.-D. Essen	
258	roth +	—	2	Stück	Roststäbe —	1	258	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
259	×	1653	1	Pack	2 Stühle —	2	259	Schwandorf	Bayerische Stsb.	
260	rother Strich	—	1	Bund	3 Stangen Stahl —	9,5	260	Glogau	K. E.-D. Posen	
261	grüner Strich	—	2 / 2 / 1	„ / „ / „	Flacheisen — / Stabeisen — / U-Eisen —	—	261	Neumünster	K. E.-D. Altona	
262	weisser Strich	—	3	Stück	eis. Buchsen —	15	262	Leipzig Eilbg.	K. E-D. Halle a/S.	
263	weisser Strich	—	1	—	Maschinentheil (rohes Lager)	4,5	263	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
264	grüner Strich	—	1	Bund	Eisentheil —	8	264	Spandau	K. E.-D. Berlin	*)
265	rother Strich	—	1	„	eis. Rohre —	47	265	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
266	weisser Strich	—	2	„	Rundeisen —	51	266	Posen	K. E.-D. Posen	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
267	—	—	1	—	Achsbuchstheil —	21	267	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
268	—	—	1	Kollo	selbstthätige Aushängevorrichtung	—	268	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
269	—	—	1	Bund	Bandeisen —	38	269	Königsberg i/Pr.	K. E-D. Königsberg	
270	—	—	1	Pack	kleine Bäumchen —	15	270	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
271	—	—	1	Ballen	Betten, Schlafdecke, Gardinen	10,5	271	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
272	—	—	1	—	eisernes Bettgestell	—	272	Briesen Westpr.	K. E.-D. Danzig	
273	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	40	273	Essen H.	K. E.-D. Essen	
274	—	—	1	Bierfass	leer —	19	274	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
275	—	—	1	Rolle	Bleiplatte —	258	275	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
276	—	—	1	Stab	Bolzeneisen —	41	276	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
277	—	—	2	—	Bretter, 6,5 m lang, 2,5 cm stark	—	277	Gerwisch	K. E.-D. Magdeburg	
278	—	—	10	Stück	Bretter, 18 cm Breite, 1,7—4,3 m Länge	—	278	Zawadzki	K. E.-D. Kattowitz	
279	—	—	1	Wg.	Brucheisen —	—	279	Hattingen R.	K. E.-D. Essen	Ess. 43781.
280	—	—	1	Kiste	Chokoladenpastillen	39	280	Brilon	K. E.-D. Cassel	
281	—	—	1	Ring	Draht —	15	281	Hattingen	K. E.-D. Essen	
282	—	—	1	Pack	Draht —	34	282	Geldern Rh.	K. E.-D. Cöln	
283	—	—	1	Sack	1 Eimer —	6	283	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
284	—	—	3	Stäbe	T-Eisen —	43	284	Kreuzau	K. E.-D. Cöln	
285	—	—	1	Stange	Eisen —	10	285	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
286	—	—	1	—	Eisen —	18	286	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
287	—	—	1	—	Eisen, 44,5 cm lg., 8 cm br.	—	287	Berlin Osg.	„	
288	—	—	1	—	Blender z. Laterne —	—	288	Berlin Osg.	„	
289	—	—	2	Stangen	Eisen —	31	289	Hamm	K. E.-D. Essen	5,10 m lg. / 4,80 m lg.
290	—	—	1	—	Eisenbahnschwelle —	—	290	Babenhausen	Direktion Mainz	
291	—	—	1	Ring	Eisendraht —	23	291	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
292	—	—	1	—	Eisenplatte —	3	292	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
293	—	—	1	—	verz. Eisenrohr mit Flanschen	—	293	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
294	—	—	1	—	Eisentheil, ansch. Bohrer	8	294	Engers	„	
295	—	—	4	—	Eisentheile —	22	295	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
296	—	—	1	—	Holzrahmen —	2,5	296	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	

*) An den Enden ein kleines Winkeleisen angeschraubt.

Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
—	—	1	Wg.	Erz	—	297	Steele Nord	K. E.-D. Essen	Ess. 21385.
—	—	1	Stange	Façoneisen	—	298	Sundwig (Hemer)	K. E.-D. Elberfeld	6,80 m lg., 0,05 m br.
—	—	2	—	Fahrradtheile	0,5	299	Passau	Bayerische Stsb.	
—	—	1	Kiste	Firniss	150	300	Arnheim	Holländische E.	
—	—	6	Stangen	Flacheisen	120	301	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
—	—	2	—	Flankirbäume, grau gestrichen	—	302	Düsseldorf	„	
—	—	1	—	Gaskandelaber	26	303	Leipzig Thür. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
—	—	1	Kollo	4 Gasrohre	57	304	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
—	—	1	Bund	6 Gasrohre	62	305	Flensburg	K. E.-D. Altona	6 m lg.
—	—	1	Sack	gebr. Gerste	100	306	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
—	—	1	—	Gewichtsschaale zu einer Dezimalwaage	1,5	307	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
—	—	1	Wg.	alte Gussgewichte, 1 Kiste, gefüllt	5540	308	Mannheim N. V.	Direktion Mainz	Brsl. 7290.
—	—	1	—	Gussrohr	40	309	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
—	—	1	Korb	eiserne Haken	59	310	Elberfeld	„	
—	—	1	Ballen	Hanf in Rollen	50	311	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
—	—	1	Kiste	Haushaltungsgegenstände und leere Flaschen	11	312	Cöln-Gereon	„	
—	—	1	—	Holzeimer, neu	1	313	Berlin Pb.	K. E.-D. Berlin	
—	—	1	Sack	Holzsohlen	12,5	314	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
—	—	1	Ballen	zugespitzte Holzstöcke	33	315	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	
—	—	1	Korb	5 runde Käse	33	316	Aachen	K. E.-D. Cöln	
—	—	1	Sack	Kaffee oder gebr. Gerste	36	317	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	
—	—	1	Ballen	Kaffee	62	318	Malmedy	K. E.-D. Cöln	
—	—	1	Sack	Kaffee	15	319	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
—	—	1	Wg.	Kantholz	—	320	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Bln. 26278, beschrieben: Bernau-Berlin Pog.
—	—	1	—	Klappstuhl (in Papier verpackt)	11	321	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
—	—	1	Sack	Kleider	16	322	Hamburg	K. E.-D. Altona	
—	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche etc.	65	323	Bojanowo	K. E.-D. Posen	
—	—	1	„	Kleider	17,5	324	Husum	K. E.-D. Altona	
—	—	1	—	Kleiderhalter (mit 5 Haken)	1	325	Gustavsburg	Direktion Mainz	
—	—	1	—	Klystierspritze (von Zinn)	—	326	Cöln H. Eilabf.	K. E.-D. Cöln	
—	—	1	Korb	leer	4	327	Wesel	K. E.-D. Essen	
—	—	3	Stück	runde Korbdeckel	3	328	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
—	—	1	Sack	anscheinend Kupfer- u. Messingw.	100	329	Vechelde	K. E.-D. Hannover	
—	—	12	Stück	eis. Laschen	270	330	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
—	—	32	Blöcke	Löthzinn	505	331	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
—	—	1	—	unvollständige Maschine	75	332	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
—	—	1	—	Maschine	285	333	Bentheim	Holländische E.	
—	—	1	Kollo	Maschinentheil	19	334	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
—	—	1	Sack	Maschinentheile	8,5	335	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
—	—	1	Stange	Messing	—	336	Danzig leg. Th.	K. E.-D. Danzig	1,5 m lg.
—	—	2	Stück	Messingbleche	28	337	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
—	—	1	Milchkanne	leer	—	338	Wesel	K. E.-D. Essen	Kanne trägt das Fabrikzeichen: Kerkmann in Ahaus.
—	—	1	—	Modellständer	—	339	Neuss	K. E.-D. Cöln	
—	—	1	Pack	Muschelaufsätze	4	340	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
—	—	1	—	Ofenrohrknie	1	341	Mainz	Direktion Mainz	
—	—	1	Ballen	Papierabfall	23	342	Berlin O.	K. E.-D. Berlin	
—	—	1	Sack	Papierabfall	66	343	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
—	—	1	Kollo	2 Pappschachteln mit Tuchmuster	10	344	Dortmund Gep.-Abf.	K. E.-D. Essen	
—	—	1	Ballen	Pflanzen	25	345	Flensburg	K. E.-D. Altona	
—	—	1	—	Plan	—	346	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
—	—	1	—	Pumpe	—	347	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
—	—	1	Kollo	Radsatz für kl. Feldbahnwagen	32	348	Hannover	K. E.-D. Hannover	
—	—	1	„	5 eis. Ringe	46	349	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
—	—	2	Bund	eis. Röhren	—	350	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
—	—	5	Stück	eis. Röhren	—	351	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
—	—	2	—	eis. Röhren	26	352	Mettkau	K. E.-D. Breslau	
—	—	1	Bund	2 Rohre, 1 Stange	70	353	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
—	—	1	Pack	2 Rohrstühle	11	354	Duisburg	K. E.-D. Essen	
—	—	1	Rolle	Rollladen	—	355	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
—	—	1	Stange	Rundeisen	33	356	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
—	—	1	Sack	?	50	357	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
—	—	1	Pack	1 Säcke	—	358	Geldern	„	
—	—	1	Sack	Samen	25	359	Cöln	„	
—	—	1	Schliesskorb	mit 1 Handkorb, beide neu	8,5	360	Itzehoe	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
361	—	—	1	—	Schraube	3	361	Mainz	Direktion Mainz	
362	—	—	1	Beutel	eis. Schrauben u. Gummiringe	19	362	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	
363	—	—	1	Packet	Schuhnägel etc.	9	363	Münchberg	Bayerische Stsb.	
364	—	—	1	—	kief. Schwelle (getränkt)	—	364	Mahlwinkel	K. E.-D. Magdeburg	
365	—	—	1	Kiste	Seife	37	365	Geldern Rh.	K. E.-D. Cöln	
366	—	—	1	Pack	Sensen (in Stroh verpackt)	11	366	Magdeburg. H.	K. E.-D. Magdeburg	
367	—	—	1	„	Spatenstiele (15 Stück)	17	367	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
368	—	—	1	Bund	Stab- bezw. Flacheisen	50	368	Büren	K. E.-D. Cassel	
369	—	—	1	Ring	Stahl (in Leinwand verpackt)	30	369	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
370	—	—	2	Stangen	Stahl	—	370	Aachen	K. E.-D. Cöln	etwa 5 m lg.
371	—	—	1	Bund	Stahl	12	371	Frankfurt a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
372	—	—	1	Wg.	Steinkohlen	—	372	Meine	K. E.-D. Magdeburg	Efd. 20238.
373	—	—	1	„	Steinkohlen	10000	373	Aschersleben	„	Cöln 30001.
374	—	—	1	Pack	11 alte Stränge	—	374	Magdeburg Westseite	„	
375	—	—	1	„	4 Stränge	—	375	Magdeburg-Buckau	„	
376	—	—	1	„	4 Stühle	15	376	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
377	—	—	1	„	5 Verschlussschrauben (Messing)	0,5	377	Templin	K. E.-D. Stettin	
378	—	—	1	—	eis. Viehgitter	—	378	Deutz	K. E.-D. Cöln	
379	—	—	1	Ballen	Wachstuch	26	379	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
380	—	—	1	—	Wagenachse	42	380	Fraustadt	K. E.-D. Posen	
381	—	—	1	—	eis. Wagengestell mit 2 Rädern	—	381	Herford	K. E.-D. Hannover	
382	—	—	1	Kiste	Waschkristall	19	382	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
383	—	—	1	Tasche	Werkzeug	—	383	Schalke	K. E.-D. Essen	*)
384	—	—	1	Kollo	Winkel	5	384	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
385	—	—	2	Stangen	Winkeleisen	10	385	Hennef, Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	6,30 m lg., 3 mm stark.
386	—	—	1	—	Winkeleisen	66,5	386	Rath	K. E.-D. Elberfeld	alte Beklebung: Düsseldorf-Der. IV.
387	—	—	1	Ballen	Wolle	285	387	Sittard	Niederländ. Stsb.	beklebt: Herkenrath-Tilburg.
388	—	—	1	Kiste	Wurstmaschine	19	388	Würzburg	Bayerische Stsb.	
389	—	—	2	—	Zahnräder (15 cm Durchmesser)	12	389	Herne	K. E.-D. Essen	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A F	568 569	1 1	Kiste Ballen	Manufaktur Manufaktur	279 100	1	Pinkafö	Ungarische Stsb.	von Felixdorf.
2	A S	500	1	Kiste	Reis u. Kaffee	90	2	Spital O/S.	K. k. priv. Südbahn	
3	E K	57	1	Fass	leer	27	3	Budapest nyugoti p. u.	Ungarische Stsb.	von Prag.
4	F B S	27	1	Kiste	?	34	4	Budapest Kelenföld	„	von Neustadt Südb.
5	G	1262	1	Ballen	leere Säcke	122	5	Nagy Mihály	„	von Florisdorf.
6	G B	481	1	Kiste	Manufaktur	56	6	Vácz	„	von Kolomea.
7	G G	822/3	2	Kisten	Eisenwaare	140	7	Budapest nyugoti p. u.	„	von Herzogenburg.
8	M T	107	1	Ballen	Manufaktur	20	8	Pándorf	„	von Presau.
9	S B	9921/3	3	Stück	Waschkörbe	37	9	Budapest nyugoti p. u.	„	
10	S G	17522	1	Ballen	Manufaktur	21	10	Pécs	„	von Wien Nordbhf.
11	V M	1443 1422 1424	3	„	Papier	164	11	Miskolcz göm. p. udvar	„	
12	J. Bernfeld	—	1	Stück	Plache	80	12	Moson-Szolnok	„	
13	Hackmann	—	1	„	Plache	24	13	Bród	„	
14	—	—	6	Bund	Eisendraht	147	14	Budapest Józsefváros	„	von Donawitz.
15	—	—	10	„	Eisendraht	339	15	Budapest Józsefváros	„	von Donawitz.
16	—	93	1	Verschlag	2 Marmorplatten	23	16	Matzleinsdorf	K. k. priv. Südbahn	
17	—	217 227	2	Kisten	Würfelzucker	56 56	17	Villach	„	
18	—	422	1	Sack	Reis	98	18	Kaproncza	Ungarische Stsb.	

*) Ein Schraubenschlüssel ist mit E. Held bezeichnet.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 25. | 27. März 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Der preussisch-hessische Eisenbahnvertrag. Den Süddeutschen zur Nutzanwendung.

Wie in unserem Leitaufsatz in Nr. 14 „Kleinliche Angriffe“ angeführt, hat der neue württembergische Verkehrsminister, Freiherr v. Soden, unlängst im württembergischen Landtag die Erklärung abgegeben, einerseits, dass von Preussen irgend ein Druck zum Eintritt Württembergs in ein der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft ähnliches Verhältniss niemals irgendwie ausgeübt sei, andererseits aber, dass er von seinem Standpunkt aus eine völlige Isolirung der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung für undurchführbar halte und daher eine finanziell günstige Vereinbarung, wenn auch auf anderer Grundlage als der des preussisch-hessischen Vertrages, anstreben werde.

Lauten diese Worte, entgegen den Aeusserungen des früheren württembergischen Staatsministers, Freiherrn v. Mittnacht, bei Gelegenheit der von dem bekannten Freiherrn v. Wöllwarth im württembergischen Landtag vor zwei Jahren veranlassten Erörterung einer weiteren Vereinheitlichung der Eisenbahnen Deutschlands entschieden günstig, so kommen als bedeutsames Moment für die in den Kreisen des württembergischen Handelsstandes herrschenden Auffassungen die in Nr. 17 d. Ztg. unter der Ueberschrift „Stimmen aus Süddeutschland über die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens“ wiedergegebenen, durchaus einhelligen Aeusserungen der württembergischen Handelskammern hinzu.

Neuerdings hat nun der patriotische württembergische Vorkämpfer der deutsch-nationalen Sache, Freiherr v. Wöllwarth, eine die Ueberschrift des gegenwärtigen Aufsatzes als Titel tragende Broschüre unter dem Motto „Gutta cavat lapidem“, die wir am Schluss unseres Berichts über einen Mahnruf des „Schwäbischen Merkurs“ in Nr. 24 S. 374 schon erwähnten, mit einem empfehlenden Vorwort versehen. Die Schrift, deren nicht genannter Verfasser sich als Ferroviarius bezeichnet, schildert die früheren im Grossherzogthum Hessen bestandenen Eisenbahnverhältnisse und den mit dem bekannten preussisch-hessischen Eisenbahnvertrag begründeten Zustand und erörtert ausführlich, ob das Grossherzogthum Hessen aus einer eigenen, ganz unabhängigen Eisenbahnverwaltung für Finanzen und Verkehr dieselben Vortheile hätte ziehen können, als dies mit der im Vertrag erfolgten festen Angliederung der hessischen an die preussischen Bahnen thatsächlich der Fall gewesen ist. Die zwingenden Schlussfolgerungen führen zu einer entschiedenen Verneinung. Zum Schlusse wird die Aussicht auf die Zukunft eröffnet und die Hoffnung ausgesprochen, dass sich aus dem preussisch-hessischen Vorgang ein weiterer Zusammenschluss der deutschen Eisenbahnen entwickeln möge, freilich, da nicht überall dieselben Verhältnisse vorliegen, nicht nothwendigerweise in den Formen der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft, sondern vielleicht auf einem anderen Weg; dieser Weg aber werde mit Sicherheit gefunden werden.

Bei der grossen Bedeutung der Angelegenheit glauben wir, auf den Beifall unserer Leser rechnen zu können, wenn wir den bedeutsamsten Theil der überzeugenden Ausführungen der Schrift im Wortlaut bringen. Nach einem kurzen von Herrn v. Wöllwarth unterzeichneten Vorwort gibt sie einen Abriss der Geschichte des hessischen Eisenbahnwesens und der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft. Sie schildert dann die hieraus entsprungenen Vortheile. Die am 1. April 1897 in Kraft getretene völlige Vereinigung habe sich seitdem voll bewährt, die mit der Verwaltung betrauten Eisenbahnbehörden ständen mit den Verkehrsinteressenten fortdauernd in engster Fühlung und pflegten die Interessen der ihnen zugewiesenen Bezirke. Dass dies geschehe und dass hierbei die früher vielfach hemmende preussisch-hessische Landesgrenze verschwunden sei, werde von der Bevölkerung überall anerkannt.

„Der hessischen Regierung sind,“ so heisst es dann weiter, „in dem Staatsvertrag mancherlei Befugnisse gewahrt, in einzelnen Punkten in der Form zu ertheilender Genehmigungen, in anderen Punkten in der Form zu äussernder Wünsche. Die letztere Form ist vielfach angegriffen worden. Es ist aber davon auszugehen, dass mit dem vielfach als „Ehe“ bezeichneten preussisch-hessischen Verhältniss ein Zustand beiderseitigen Vertrauens geschaffen ist, und dass hierin nur berechtigte und mit den für die Gemeinschaft

bestehenden Grundsätzen nicht in Widerspruch stehende Wünsche geltend gemacht, dass aber dann solche Wünsche, sofern im einzelnen Falle nicht zwingende Gründe entgegenstehen, auch thatsächlich erfüllt werden.

Aus dem vorstehend Ausgeführten ergibt sich zugleich die durch den preussisch-hessischen Staatsvertrag zwischen den beiden Staaten geschaffene politische Situation: Hessen ist, den Traditionen des seiner Zeit geschlossenen Zollvereinigungsvertrages folgend, der räumlich angrenzenden und eine der Provinzen des Grossherzogthumes direkt umschliessenden Vormacht Preussen näher gerückt. Es hat, wie ein Theil der früheren Regierungs- und Gesetzgebungszuständigkeiten zu Nutz und Frommen des Ganzen auf das Reich übergegangen ist, und wie es bereits früher seine militärischen Befugnisse an Preussen übergeben hat, nun auch Preussen mit der Aufgabe betraut, im Sinne einer Gemeinschaftsverwaltung das Staatseisenbahnwesen im Lande zu leiten. Die Zeitverhältnisse und nicht zum wenigsten die Verkehrsinteressen selbst drängen die Verkehrsverwaltungen zur Vereinheitlichung und Vereinfachung; die Zeit der sich gegenseitig als Konkurrenten bekriegenden kleinen Verwaltungen ist vorbei; die wirthschaftlichen Verluste, welche dieses Nebeneinanderbestehen zur Folge hat, will die Gesammtheit nicht mehr tragen. Den deutschen Bundesstaaten bleiben dabei im Innern noch Aufgaben genug, denen sie sich nach Ausscheidung dessen, was in eine grössere Hand gehört, mit Erfolg und in intensiverer Weise widmen können, als wenn sich die Regierungen auf allen Gebieten zersplittern. Für diese lokalen inneren Aufgaben sind auch die einzelnen Bundesregierungen bei der Verschiedenartigkeit der Völkerstämme Deutschlands ganz besonders geeignet. Das Verkehrswesen aber erfordert Einheitlichkeit über weite Gebiete, insbesondere Einheitlichkeit in den Dispositionen, und hierfür waren die Grenzen des Grossherzogthums Hessen zu eng.

Die durch Angliederung der hessischen Bahnen an das Netz der preussischen Staatsbahnen den Verkehrsinteressenten des Grossherzogthumes zu theil gewordenen wirthschaftlichen Vortheile sind alsbald in die Erscheinung getreten: sämmtliche Stationen der preussischen und hessischen Linien haben gegenseitig direkte Tarife erhalten. Auf den hessischen Linien konnten im Güterverkehr alsbald die bei den preussischen Staatsbahnen bestehenden Tarifvergünstigungen eingeführt werden. Der bei der hessischen Ludwigsbahn als einer kleinen Verwaltung herrschende chronische Wagenmangel war mit einem Schlage beseitigt, ein Ergebniss, das namentlich in den Häfen und auf den grossen Anschlusswerken mit ganz besonderer Anerkennung begrüsst wird. Völlige Deckung des Wagenbedarfes ist bekanntermaassen in Zeiten stärksten Verkehres nicht immer zu leisten; ein Vorräthighalten eines so umfassenden Wagenparkes das ganze Jahr hindurch würde unwirthschaftlich sein. Aber auch in den Zeiten stärksten Verkehres ist nach Einrichtung der Gemeinschaftsverwaltung auf den hessischen Linien in erfreulichem Gegensatz zu den früheren Zuständen ein die wirthschaftlichen Verhältnisse schädigender Wagenmangel niemals eingetreten. Während im Jahre 1896 auf der hessischen Ludwigsbahn 21 % der von den Interessenten bestellten bedeckten Wagen und 28 % der bestellten offenen Wagen nicht gestellt werden konnten, sind diese Ziffern nach Eintritt der neuen Verwaltung im Jahre 1898 auf 0,9 % und 0,5 % heruntergegangen. Eine grosse Verwaltung kann eben ganz anders über ihren Wagenpark disponiren und Bedarf und Bestand ihrer Wagen leichter ausgleichen, als eine kleine Verwaltung, deren Wagen im Verhältniss zum Gesammtvorrath sich naturgemäss länger in den fremden Bezirken aufhalten. Eine grosse Verwaltung arbeitet deshalb auch in dieser Hinsicht wirthschaftlicher als eine kleine.

Auch in Bezug auf die Art der Abwickelung des Güterverkehres haben die Interessenten durch die Angliederung der hessischen Bahnen an die preussische Staatsbahnverwaltung die erheblichsten wirthschaftlichen Vortheile gezogen. Der ganze Güterzugfahrplan konnte umgestaltet werden; es ist durch Einlegung von Fernzügen eine raschere Beförderung der Güter, durch bessere Lage der Lokalgüterzüge eine bessere Bedienung der einzelnen Verkehrspunkte erzielt worden. Treten die Verbesserungen im Güterverkehr auch vielfach beim grossen Publikum nicht so in die Erscheinung, für die gesammten wirthschaftlichen Verhältnisse sind sie von der äussersten Wichtigkeit, und es werden gerade diese im Güterverkehr erzielten Verbesserungen von dem hessischen Handelsstand rückhaltslos anerkannt."

Weiter werden die Vortheile geschildert, die der Personenverkehr aus der neuen Ordnung der Dinge gezogen habe, in der Gestaltung sowohl des Fahrplanes wie der Tarife. Durch Einführung des Freigepäcks, die Gültigkeit der Rückfahrkarten ohne Schnellzugzuschlag, Einführung der billigen Monatskarten, der Arbeiter-, Rückfahr- und Wochenkarten zum Pfennigkilometersatz sei eine wesentliche Ermässigung der Fahrpreise eingetreten. Im ganzen Grossherzogthum sei die IV. Wagenklasse eingeführt worden und dadurch eine Wohlthat erwiesen, gegen die eine kleine Erhöhung der Normaltarife in der I., II. und III. Klasse im Bezirke der früheren hessischen Ludwigsbahn um so weniger in Betracht komme, als sich durch die Befreiung von dem in die IV. Klasse übergegangenen Publikum die III. Klasse in Bezug auf den Kreis ihrer Benutzer sehr gehoben habe.

Es folgen dann an der Hand eines von uns früher gebrachten Aufsatzes (Nr. 88 S. 1331 Jahrg. 1900 d. Ztg.) Darlegungen über die Wirkungen der Einführung der IV. Wagenklasse im Eisenbahndirektionsbezirk Mainz, wonach hier mit dieser Einführung bereits im ersten Jahre die Zahl der beförderten Personen 30 %, die Zahl der gefahrenen Personenkilometer um 15 % gestiegen ist. „Es sollen sich diejenigen, welche von einer Unbeliebtheit der IV. Wagenklasse sprechen, diese Einrichtung nur einmal ansehen und fragen, ob etwa die mit ihren Traglasten vergnügt in der IV. Klasse sitzende geringer bemittelte Bevölkerung die Wiederabschaffung dieses Verkehrsmittels wünscht!" Dabei seien die Vortheile der neuen Einrichtung ganz der Bevölkerung des Landes zu Gute gekommen, nicht etwa ein Finanzgeschäft für die Eisenbahn gewesen.

Besonders bedeutsam ist folgender Satz:

„Sehr hoch wird von den hessischen Verkehrsinteressenten auch der Vortheil veranschlagt, dass sie ihre, allgemeine Fragen des Eisenbahnwesens betreffenden Wünsche nun direkt bei den Organen der Vormacht unter den deutschen Eisenbahnen vorbringen können, und dass sich diese Vormacht nunmehr für ihre speziellen Angelegenheiten und Verkehrsbeziehungen interessirt. Es wird allseitig anerkannt, dass die neue Verwaltung den Artikel 18 des Staatsvertrages, wonach die Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen der hessischen Landestheile in gleicher Weise zu berücksichtigen sind, wie diejenigen der preussischen Landestheile, nicht nur in vollstem Umfange durchgeführt hat, sondern dass dazu noch ein besonderes Interesse und eine besondere Fürsorge gerade für die hessischen Bezirke bei der neuen Verwaltung zu erkennen ist."

Die Schrift geht nun auf die Vortheile näher ein, die durch das neue Verhältniss für die hessischen Staatsfinanzen erzielt sind. Wir dürfen hier auf die von uns mehrfach (siehe Nr. 4 S. 47, Nr. 9 S. 127 und Nr. 16 S. 243 d. Ztg.) gebrachten zahlenmässigen Nachweise aus dem Etat und dem Betriebsbericht der preussisch-hessischen Staatsbahnen verweisen. Es werden ferner die Gefahren geschildert, in die Hessen bei Einrichtung einer selbständigen Verwaltung durch das Uebergewicht der preussischen Staatsbahnen gerathen wäre, es wird auf die grossartigen, an allen Ecken und Enden sichtbaren Verbesserungen hingewiesen, die unter der neuen Verwaltung überall eingetreten seien durch die Besserstellung und Dienstentlastung des Personals, die umfassende Erneuerung des Lokomotiv- und Personenwagenparks, die Bahnhofserweiterungen usw. Es wird dann an der Hand der unseren Lesern bekannten Uebersichten über die Höhe der Betriebskoeffizienten bei den deutschen Staatsbahnen gezeigt, wie ungewöhnlich günstig sich dieses Verhältniss bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen gestaltet hat. Der Betriebskoeffizient sei so günstig geblieben trotz fortwährend gestiegener Ausgaben; das sei ein Kennzeichen erhöhter Wirthschaftlichkeit und zugleich ein unwiderleglicher Beleg dafür, dass ein grösserer Verwaltungskörper sich wirthschaftlicher einrichten könne, als ein kleiner.

„Dies erscheint auch ganz natürlich, wenn man erwägt, wie viel geringer die Generalkosten einer grossen Verwaltung gegenüber einer kleineren sind, wie viel zweckmässiger eine grosse Verwaltung mit langen Strecken in der Zugdisposition, Rangirleistung und Wagenausnutzung verfahren und wie viel besser sie ihr Personal verwenden kann. Man denke auch nur an die grosse Macht, welche die preussische Staatseisenbahnverwaltung bei ihren ungeheuren Bestellungen an Kohlen, Oberbaumaterialien, insbesondere Schienen, an Lokomotiven und Wagen usw. ausübt, und welche Ersparnisse durch Erlangung günstiger Preise

hierbei gegenüber kleineren Bestellungen gemacht werden können."

Die Schrift stellt weiter die Rente der verwendeten Anlagekapitalien bei den preussischen und den grösseren deutschen Staatsbahnen gegenüber (1899: 7,30 % bei den preussischen, 3,11 % bei den württembergischen Staatsbahnen), theilt die ungeheuren, in Preussen zur Deckung anderweiter Staatsausgaben verfügbar gebliebenen Eisenbahnüberschüsse (1899: rund 268 000 000 *M*, 1901 nach dem Etat rund 384 000 000 *M*) mit und schliesst mit folgendem bedeutsamen Hinweis auf die in der Zukunft einzuschlagenden Wege:

„Auch diese Uebermacht der preussischen Staatseisenbahnverwaltung in finanzieller Hinsicht legt den noch bestehenden kleineren selbständigen Staatseisenbahnverwaltungen die Erwägung nahe, dem Beispiele Hessens zu folgen und sich in einer dem Verkehr sowohl wie auch den Staatsfinanzen förderlichen Weise der deutschen Eisenbahnvormacht anzuschliessen.

Wie aus der Einleitung zu ersehen ist, befand sich Hessen in einer Nothlage, welche es gezwungen hat, eine Eisenbahngemeinschaft mit Preussen zu bilden. Wenn auch, wie oben nachgewiesen wurde, die Vortheile für Finanzen und Verkehr für die in Betracht kommenden anderen Staaten sehr bedeutend sind, wenn sie ebenfalls einen Anschluss an das grosse Eisenbahnnetz erhalten, so ist doch — und dies vielleicht auf Jahre hinaus — der jetzige Zustand noch erträglich; deshalb ist mit Sicherheit anzunehmen, dass ein Uebereinkommen der betreffenden Verwaltungen auf anderer Basis gesucht und ein Weg gefunden werden muss, welcher den Eigenthumsverwaltungen und den Ständeversammlungen noch einen wirksamen Einfluss sichert.

Möge in derselben Weise, in der die am Anfange des vorigen Jahrhunderts geschlossene preussisch-hessische Zollvereinigung nachher zum deutschen Zollverein geführt hat, auch aus der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft sich ein weiterer engster Zusammenschluss sämmtlicher deutschen Staatseisenbahnen entwickeln, zum Wohle der einzelnen Staaten sowohl, als auch des ganzen!"

Wir wünschen der trefflichen kleinen Schrift, der es freilich auch jetzt an Angriffen der partikularistisch Gesinnten nicht fehlen wird, guten Erfolg für ihre Bestrebungen. Führen diese vielleicht dieses Mal noch nicht gleich zum Ziele, so gilt doch ihr Motto: Gutta cavat lapidem! Hat ja doch auch der preussisch-hessische Staatsvertrag eine sich über ein Jahrzehnt hinaus erstreckende Vorgeschichte.

Wie ist der Frachtzuschlag zu berechnen, wenn gleichzeitig eine unrichtige Inhaltsangabe und eine zu niedrige Gewichtsangabe vorliegt?

Von **Dr. M. Reindl** in München.

Nach § 53 Abs. 9 der Verkehrsordnung ist bei unrichtiger Angabe des I n h a l t s einer Sendung, wenn die unrichtige Inhaltsangabe eine Frachtverkürzung herbeizuführen geeignet war, als Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für den angegebenen und für den ermittelten Inhalt zu berechnenden Fracht zu erheben, und nach § 53 Abs. 10 a. a. O. ist im Falle zu niedriger Angabe des G e w i c h t s einer Wagenladung als Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht, welche für das angegebene, und jener, welche für das vermittelte Gewicht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation zu entrichten ist, zu bezahlen. Die gleichen Vorschriften sind auch in Art. 7 Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens und in § 3 Abs. 2 und 3 der Ausführungsbestimmungen hierzu in der ihnen durch die Pariser Revisionskonferenz gegebenen Fassung enthalten.*)

Wenn nun gleichzeitig eine unrichtige Inhaltsangabe und eine zu niedrige Gewichtsangabe vorliegt, so steht ausser Zweifel, dass sowohl der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe, als jener für zu niedrige Gewichtsangabe erhoben werden muss. § 53 V.-O. und Art. 7 Int. Ueb. sowie § 3 der Ausführungsbestimmungen zu letzterem sprechen dies zwar nicht, wie es bezüglich des gleichzeitigen Vorliegens einer zu niedrigen Gewichtsangabe und einer Wagenüberlastung geschehen ist (§ 53 Abs. 12 V.-O., § 3 Abs. 4 der Ausf.-Best. zu Art. 7 Int. Ueb.), ausdrücklich aus; es ist dies aber nach dem Wortlaute, Sinne und Zwecke der einschlägigen Bestimmungen selbstverständlich (vgl. Eger, Komm. z. V.-O., 2. Aufl., S. 272 Anm. 232 am Ende; Jahrg. 1895 d. Ztg. S. 767 Anm. 7).

Zweifel sind nun aber in der Praxis darüber entstanden, in welcher Weise bei gleichzeitiger unrichtiger Inhalts- und zu niedriger Gewichtsangabe die Frachtzuschläge zu b e r e c h n e n seien.

Man ist bei der Beantwortung dieser Frage in der Praxis von der Erwägung ausgegangen, dass bei der Berechnung des Frachtzuschlags für zu niedrige Gewichtsangabe die unrichtige Inhaltsangabe ganz ausser Betracht zu lassen, der angegebene Inhalt vielmehr als der Wirklichkeit entsprechend anzunehmen sei und dass umgekehrt bei der Berechnung des Frachtzuschlags für unrichtige Inhaltsangabe die zu niedrige Gewichtsangabe unberücksichtigt zu bleiben, das angegebene Gewicht also als richtig und der Wirklichkeit entsprechend anzusehen sei. Denn sonst würde der Absender bezw. Empfänger gewissermaassen (!) doppelt zur Busse herangezogen werden. Man hat also, um dies an einem Beispiele klar zu legen, in einem Falle, in welchem jemand eine aus „Obst" zu einem wirklichen Gewichte von 10 000 kg bestehende Sendung als „Kartoffeln" zu einem Gewichte von 5 000 kg im Frachtbriefe angegeben hat, die Frachtzuschläge in folgender Weise berechnet:

1. Frachtzuschlag f ü r z u n i e d r i g e G e w i c h t s a n g a b e:

a) Fracht für 10 000 kg Kartoffeln nach dem deutschen Spezialtarif III bei einem Frachtsatze (für 200 km) von 0,56 *M* . . . . 56 *M*
b) Fracht für 5 000 kg Kartoffeln nach der Nebenklasse Spezialtarif II bei einem Frachtsatze von 0,82 *M* . . . 41 „
Unterschied: 15 *M*
c) Frachtzuschlag: 15 × 2 . . . . 30 „

2. Frachtzuschlag f ü r u n r i c h t i g e I n h a l t s a n g a b e:

a) Fracht für 5 000 kg Obst nach der Nebenklasse A 1 des deutschen Tarifs bei einem Frachtsatze von 1,54 *M* 77 *M*
b) Fracht für 5 000 kg Kartoffeln nach der Nebenklasse Spezialtarif II bei einem Frachtsatze von 0,82 *M* . . 41 „
Unterschied: 36 *M*
c) Frachtzuschlag: 36 × 2 . . . . = 72 „

Eine zweite Meinung sodann geht dahin, dass man zwar bei der Berechnung des Frachtzuschlags für z u n i e d r i g e G e w i c h t s angabe den angegebenen Inhalt als der Wirklichkeit entsprechend anzunehmen, dagegen bei der Berechnung

*) Nach Art. 7 Abs. 4 Int. Ueb. und § 3 Abs. 3 der Ausf.-Best. hierzu ist aber auch die unrichtige Gewichtsangabe bei S t ü c k g u t sendungen mit Frachtzuschlag belegt, falls nicht die in Art. 7 Abs. 5 Lit. a vorgesehene Voraussetzung gegeben ist; vgl. Reindl, Das Internat. Uebereinkommen, S. 6 Ziff. III und Pariser Protokoll, herausgegeben vom Berner Centralamt, S. 109 u. 141.

des Frachtzuschlags für *unrichtige Inhalts*angabe das dem wirklichen Befunde entsprechende und danach richtig gestellte, nicht das angegebene Gewicht in Berücksichtigung zu ziehen habe. Nach dieser Meinung würde sich in dem vorstehend angeführten Beispiele der Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe in gleicher Weise wie unter Ziffer 1 bemerkt, auf 30 ℳ, der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe aber in folgender Weise berechnen:

a) Fracht für 10 000 kg Obst nach der deutschen Tarifklasse B bei einem Frachtsatze von 1,32 ℳ . . . . . 132 ℳ
b) Fracht für 10 000 kg Kartoffeln nach Spezialtarif III bei einem Frachtsatze von 0,56 ℳ . . . . 56 „
Unterschied: 76 ℳ
c) Frachtzuschlag: 76 × 2 . . . . = 152 „

Diese beiden Berechnungsarten gehen jedoch von falschen Voraussetzungen aus und sind daher unrichtig. Die zweite Art hat ausserdem noch den Fehler der Inkonsequenz; denn wenn man einmal bei der Berechnung des Frachtzuschlags für zu niedrige Gewichtsangabe den angegebenen Inhalt als richtig und der Wirklichkeit entsprechend ansieht, so muss man wenigstens logischerweise, wie dies die erste Anschauung thut, auch bei der Berechnung des Frachtzuschlags für unrichtige Inhaltsangabe das angegebene Gewicht als richtig ansehen.

Um zu einer richtigen und dem Sinne und Wortlaute des Gesetzes entsprechenden Berechnung zu kommen, wird man vielmehr nach meiner Meinung von folgenden Erwägungen auszugehen haben:

Es liegen in einem derartigen Falle *zwei selbständige, unabhängig von einander bestehende Verfehlungen* gegen die Bestimmungen der Verkehrsordnung (des Internationalen Uebereinkommens), nämlich eine zu niedrige Gewichtsangabe und eine unrichtige Inhaltsangabe, vor, die — um mich eines strafrechtlichen Ausdrucks zu bedienen — in *realer* Konkurrenz stehen. Man wird daher bei der Frage, welche Busse für jede Verfehlung zu entrichten ist, von der Beantwortung der Vorfrage auszugehen haben, welcher Frachtzuschlag vom Absender verwirkt worden wäre, wenn er zwar das Gewicht unrichtig, den Inhalt aber richtig angegeben hätte, und welchen Zuschlag er bezahlen müsste, wenn er zwar den Inhalt unrichtig, aber das Gewicht richtig angegeben hätte. Danach aber berechnen sich die Frachtzuschläge in dem oben angeführten Beispiele in folgender Weise:

A. *für zu niedrige Gewichtsangabe:*

a) Fracht für 10 000 kg Obst nach Klasse B (1,32 ℳ) . 132 ℳ
b) Fracht für 5 000 kg Obst nach Klasse A 1 (1,54 ℳ) . 77 „
Unterschied 55 ℳ
c) Frachtzuschlag: 55 × 2 . . . . = 110 „

B. *für unrichtige Inhaltsangabe:*

a) Fracht für 10 000 kg Obst nach Klasse B (1,32 ℳ) . 132 ℳ
b) Fracht für 10 000 kg Kartoffeln nach Spezialtarif III (0,56 ℳ) . . . . 56 „
Unterschied 76 ℳ
c) Frachtzuschlag: 76 × 2 . . . . = 152 „

Wie gegen diese Berechnungsweise der Einwand erhoben werden könne, dass bei ihrer Anwendung der Absender gewissermaassen doppelt zur Busse herangezogen werde, ist mir vollkommen unerfindlich. Denn der Absender zahlt bei dieser Berechnungsart für die durch zu niedrige Gewichtsangabe begangene Verfehlung trotz der gleichzeitigen unrichtigen Inhaltsangabe keinen höheren Betrag, als er ihn für diese Verfehlung auch bei richtiger Inhaltsangabe hätte entrichten müssen, und ebenso wenig zahlt er für die andere, durch unrichtige Inhaltsangabe begangene Verfehlung trotz der gleichzeitigen unrichtigen Gewichtsangabe einen höheren Zuschlag als den, den er für diese Verfehlung auch bei richtiger Gewichtsangabe hätte bezahlen müssen. Dagegen muss den *beiden* hier bekämpften Berechnungsarten der Vorwurf gemacht werden, dass sie von dem Absender aus dem Grunde, *weil er neben dem Gewichte auch noch den Inhalt unrichtig angegeben hat,* für die *unrichtige Gewichtsangabe* einen *geringeren* Frachtzuschlag fordern als den, den er hätte bezahlen müssen, wenn er *nur das Gewicht allein* unrichtig angegeben hätte; der *zuerst aufgeführten* Berechnungsweise muss weiter noch vorgeworfen werden, dass sie auch den Frachtzuschlag *für unrichtige Inhaltsangabe* deshalb, *weil der Absender auch noch das Gewicht* unrichtig angegeben hat, niedriger berechne als es zu berechnen wäre, wenn nur der Inhalt allein unrichtig angegeben worden wäre. Warum aber jemand deshalb, weil er, um bei dem oben angeführten Beispiele zu bleiben, eine Sendung „Obst“ als „Kartoffeln“ zu bezeichnen die Güte hatte, für die zu niedrige Angabe *des Gewichts* dieser Sendung eine geringere Busse sollte zahlen müssen, als wenn er die Sendung richtig als „Obst“ bezeichnet hätte, ist mir wenigstens nicht verständlich. Zu welch' ungereimtem Ergebnisse vollends die zuerst aufgeführte Berechnungsart führt, geht daraus hervor, dass nach ihr in dem angeführten Beispiele der Absender für die zu niedrige Gewichtsangabe *und* für die unrichtige Inhaltsangabe *zusammen* nur einen Frachtzuschlag von 30 + 72 = 102 ℳ zu entrichten hätte, während er unbestrittenermaassen dann, wenn er das Gewicht richtig angegeben hätte, für die unrichtige Inhaltsangabe allein einen solchen von 152 ℳ zu zahlen hätte! Die weise Lehre, die sich aus einer solchen Gesetzesauslegung ergibt, zu ziehen, wird ein Absender, der einmal eine falsche Inhaltsangabe machen will, wohl nicht versäumen.

Die Unhaltbarkeit der hier bekämpften Berechnungsweisen ergibt sich übrigens m. E. schon aus dem klaren Wortlaute des § 53 Abs. 9 u. 10 der Verkehrsordnung sowie des § 3 Abs. 2 u. 3 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 7 des Internationalen Uebereinkommens (neuer Fassung). In diesen Bestimmungen ist nämlich gesagt, dass der Frachtzuschlag das doppelte der für das angegebene und der für das ermittelte Gewicht bezw. der für den angegebenen und der für den ermittelten Inhalt zu entrichtenden Fracht betrage. Die Fracht, welche für eine Sendung zu entrichten ist, berechnet sich aber nicht nach der vom Absender angegebenen, sondern nach der *thatsächlich festgestellten* Beschaffenheit des Gutes, und ebenso nicht nach dem vom Absender angegebenen, sondern nach dem *wirklich ermittelten* Gewicht der Sendung. Schon hieraus ergibt sich also, dass bei der Berechnung des Frachtzuschlags für zu niedrige *Gewichts*angabe diejenige Fracht, welche sich für das Gut nach seiner wirklichen, nicht nach seiner vom Absender fälschlicherweise angegebenen Beschaffenheit, und für die Berechnung des Frachtzuschlags wegen unrichtiger *Inhalts*angabe diejenige Fracht, welche sich nach dem thatsächlichen und nicht jene, welche sich nach dem vom Absender unrichtigerweise angegebenen Gewichte berechnet, zu Grunde zu legen ist.

Eisenbahnvereine.

Nachdem seit der Besprechung über Eisenbahnvereine in Nr. 50 dieser Zeitung vom 2. Juli 1898 fast 3 Jahre verflossen sind, wird es von erneutem Interesse sein, die Entwickelung dieser Vereine und ihrer Einrichtungen einer weiteren Betrachtung zu unterziehen.

Wie man das häufiger beobachtet, so hat es auch in diesem Falle nur einer kräftigen Anregung bedurft, um einen zeitgemässen, gleichsam in der Luft liegenden Gedanken allgemein Wurzel fassen und zur That werden zu lassen.

Nach dem Vorgange in Cassel sind jetzt nahezu an allen Sitzen der königlichen Eisenbahndirektionen und auch an mehreren der grösseren Stationen Eisenbahnvereine ins Leben gerufen, die überall, wo sie schon einige Zeit bestehen, der Erfüllung ihrer Aufgabe näher gerückt und in einer durchaus befriedigenden Entwickelung begriffen sind. Ihre Erfolge sind unverkennbar, sie haben die Schätzung des Werthes der eigenen Persönlichkeit gehoben und ein festeres Band unter den Eisenbahnbediensteten geknüpft. Die Fürsorge und die gebotenen praktischen Vortheile werden gewürdigt und dankbar anerkannt.

Es bestehen jetzt Eisenbahnvereine in Breslau, Neisse, Liegnitz, Görlitz, Bromberg, Cassel, Göttingen, Arnsberg, Paderborn, Soest, Nordhausen, Lippstadt, Altenbeken, Holzminden, Köln, Crefeld, Danzig, Stolp, Graudenz, Elberfeld, Barmen, Düsseldorf, Hagen, Siegen, Lennep, Mülheim, Opladen, Ohligs, Herdecke-Vorhalle, Brügge, Lüdenscheid, Gummersbach, Dieringhausen, Creuzthal, Schwerte, Altena, Langenberg, Vohwinkel, Holzwickede, Bergneustadt, Erndtebrück, Frankfurt a/M., Fulda, Limburg, Wiesbaden, Betzdorf, Ober- und Niederlahnstein, Giessen, Hanau, Friedberg, Offenbach, Butzbach, Niedernhausen, Bremen, Königsberg, Mainz, Darmstadt, Worms, Emden mit Zweigverein in Papenburg, Posen, St. Johann-Saarbrücken, Trier und Stettin. In Essen ist die Bildung in Aussicht genommen. Altona, Berlin, Erfurt, Magdeburg und Münster haben die eine oder die andere der Einrichtungen eingeführt.

Spar- und Darlehnskassen sind errichtet in Altona, Breslau, Cassel, Danzig, Opladen, Creuzthal, Erfurt, Friedberg und Mainz. In Stettin, Görlitz und Giessen sind solche Kassen in Aussicht genommen oder in der Ausführung begriffen.

Wenn auch ein Theil der Vereine noch im Werden und Entwickeln begriffen ist, so lassen doch die bisherigen Erfahrungen ihre innere Berechtigung und ihre Zweckmässigkeit unzweifelhaft erkennen. Man darf mit Recht behaupten, dass sie berufen sind, zur Lösung der sozialen Frage an ihrem Theile beizutragen und das Ringen der in ihnen vertretenen Berufsklassen nach Ansehen, Geltung und einer geordneten Lebenslage in die richtigen Bahnen leiten zu helfen.

Es muss hier aber auch ausgesprochen werden, dass die wohlwollende und fördernde Stellungnahme des Herrn Ministers v. Thielen und das Entgegenkommen, welches die Vereine in den leitenden Kreisen der Staatseisenbahnverwaltung gefunden haben, deren Ausbreitung ausserordentlich förderlich, ja sogar Lebensbedingung für sie gewesen ist.

Als neueste Errungenschaften sind bei einigen Vereinen Kohlenverkaufsstellen hinzugetreten, welche den unteren Beamten und Arbeitern den Bezug von Hausbrandkohlen auch in geringen Mengen zu mässigen Preisen gegen Baarzahlung ermöglichen und so in die zur Zeit gerade für geringer Bemittelte brennend gewordene Kohlenfrage glücklich eingreifen. Einige Eisenbahnvereine haben durch Bahnärzte unterrichtete freiwillige Sanitätsabtheilungen gebildet, um auf dem Lande, wo ein Arzt meist nur schwer zu erreichen ist, bei Unglücksfällen schnell und werkthätig helfen zu können. Von anderen wird der Abschluss von Lebensversicherungspolicen usw. mit dem preussischen Beamtenverein und der Hinterbliebenenkasse vermittelt. Auch sind einige Konsumvereine neu gegründet, die in Wechselwirkung mit den Spar- und Darlehnskassen die Mitglieder zur Wirthschaftlichkeit und Selbsthilfe erziehen und dem Krebsschaden des Borgwesens energisch entgegenarbeiten.

Gehen wir auf die einzelnen Einrichtungen, und zwar, wie das bereits in dem eingangs erwähnten Artikel geschehen ist, auf diejenigen des Eisenbahnvereins in Cassel näher ein, so werden wir ein ungefähr zutreffendes Bild der Gesammtentwickelung erhalten.

Die Eisenbahnvereine im Bereiche des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel umfassen eine Anzahl von rund 7 000 Mitgliedern. Die einzelnen Einrichtungen, deren Zwecke und Ziele bereits in dem vorhin genannten Artikel ausführlich dargelegt sind, haben eine stetige Erweiterung und Ausgestaltung erfahren. Der Vereinsbeirath wird nach wie vor häufig in Anspruch genommen. Die Bibliothek in Cassel besitzt jetzt 3 000 Bände, 710 Hefte, 170 Monatsschriften und 148 Photographien maschineller Anlagen. Der Austausch der Bücher ist vorzugsweise im Winter ein ausserordentlich reger. Es sind im Jahre 1900 durchschnittlich täglich 30 Bände, gegen 25 in 1899, ausgeliehen. Nach einzelnen Werken war eine so starke Nachfrage, dass die Besteller nicht immer befriedigt werden konnten, sondern aufgezeichnet werden mussten, um nach der Reihenfolge berücksichtigt zu werden. Neben der Unterhaltungslektüre für Erwachsene wurden am meisten Jugendschriften, Märchen und Sagen verlangt, doch findet sich auch ein lebhaftes Interesse für Werke der Geschichte und der Länder- und Völkerkunde. Ebenso werden populär-wissenschaftliche und eisenbahnfachwissenschaftliche Werke vielfach gelesen, während Schriften aus dem Gebiete der Kunst- und Litteraturwissenschaften, der Haus-, Land- und Volkswirthschaft, der Rechts- und Staatskunde nur einen beschränkten Leserkreis gefunden haben. Die Benutzung der Bibliothek beweist, dass der Trieb zur Bildung und zur belehrenden und anregenden Unterhaltung unter den unteren Beamten und Arbeitern im stetigen Zunehmen begriffen ist.

Einige der Eisenbahnvereine im Direktionsbezirk sind neuerdings an die Bibliothek in Cassel angeschlossen. Gegen Zahlung einer nach der Kopfzahl bemessenen Vergütung ist ihnen das Miteigenthum an dem Bücherbestande eingeräumt. Je nach der Höhe des Betrages, welchen sie hierfür aufwenden, werden ihnen im zweijährigen Wechsel eine Anzahl Bücher überwiesen. Die Vereine sind damit in den Stand gesetzt, ihren Mitgliedern schon im Anfange des Bestehens eine sofort brauchbare und fürs erste genügende Bibliothek zu bieten. Auf andere Weise würde ihnen dies kaum möglich sein. Andererseits kann aber auch mit den grösseren Mitteln mehrerer Vereine besseres geleistet werden und ein öfterer Austausch sowie eine umfangreichere Beschaffung neuerer und besserer Werke stattfinden. Das Lesezimmer hat wegen schwachen Besuchs geschlossen werden müssen.

Gesellige Vereinigungen fanden im letzten Winter an drei Abenden statt; die Betheiligung war so gross, dass man sich zur Einrichtung des dritten Abends hatte entschliessen müssen. Die Zusammenkünfte boten ein freundliches und erfreuliches Bild. Die Mitglieder waren an allen drei Abenden recht zahlreich mit Weib und Kind erschienen und verfolgten mit Spannung und Frohsinn die Darbietungen, welche, wie früher, aus musikalischen und deklamatorischen Vorträgen und der Vorführung von Lichtbildern bestanden. Zu den Vorführungen hatte sich eine ausreichende Anzahl von Vereinsmitgliedern bereit gefunden, denen es augenscheinlich zu besonderer Freude gereichte, zur Unterhaltung und Kurzweil beizutragen. Ausserdem konzertirte an allen Abenden eine Musikkapelle.

Für die Sommerausflüge war ausnahmsweise im verflossenen Jahre ein weiter gelegener Punkt, der Kyffhäuser, gewählt. Aus verschiedenen Gründen konnten hieran nur die Mitglieder selbst und nicht auch ihre Familienangehörigen theilnehmen. Die Betheiligung an den beiden Ausflügen war ebenfalls eine recht zahlreiche. In ähnlicher Weise sind von den übrigen Eisenbahnvereinen im Direktionsbezirk gesellige Zusammenkünfte abgehalten und Sommerausflüge unternommen.

Die Kohlenverkaufsstellen, die neuesten Einrichtungen des Vereins, bestehen bereits in Cassel, Göttingen, Nordhausen, Arnsberg, Paderborn, Soest und Holzminden.

In Cassel wurde die Kohlenverkaufsstelle im November v. J. eröffnet. Der anfänglich milde Winter brachte zwar nur eine geringe Benutzung, doch wurden nach Eintritt der strengen Kälte ganz erhebliche Mengen an Brennmaterial abgesetzt. Die Gesammtausgabe hat sich bis zum 1. März d. J. auf 8 528 Centner belaufen. Bis zum 9. Januar d. J. konnten nur Mengen von 1 bis 10 Centner an einen Abnehmer an einem Tage verabfolgt werden, von da ab ist die Höchstgrenze auf 100 Centner erweitert. Nur die Mitglieder des Eisenbahnvereins sind bezugsberechtigt, sie müssen sich bei der Anforderung ausweisen. Der Verkaufspreis stellt sich für Steinkohlen auf 90 ₰, für Steinkohlenbriketts auf 85 ₰ und für Braunkohlenbriketts auf 65 ₰ für den Centner.

Die Spar- und Darlehnskasse hat ihren Mitgliederkreis seit dem 1. Oktober 1899 auf den ganzen Direktionsbezirk ausgedehnt. Die Zunahme der Mitgliederzahl und des Gesammtumsatzes zeugt von einer gesunden Entwickelung. Die Kasse ruht auf einer völlig gesicherten Grundlage, die Anfangsschwierigkeiten sind glücklich überwunden, die vorhandenen Mittel reichen zur Deckung des Kreditbedürfnisses aus. Sie hat auch an Vertrauen ständig gewonnen, was daraus erhellt, dass einzelne Mitglieder jetzt grössere Beträge als Spareinlagen bei ihr niederlegen. Verluste sind nur in ganz geringem Umfange eingetreten. Sie werden nicht ganz zu vermeiden sein, da es sich mit dem Grundzuge der Kasse als Wohlfahrtseinrichtung nicht vereinbaren

lassen wird, der Wittwe eines Arbeiters oder Hilfsbeamten wegen einer rückständigen Forderung aus einem dem Ehemann gewährten Darlehn das entbehrliche Eigenthum weg zu nehmen. Zur Deckung solcher Verluste ist eine Gewinnreserve angesammelt, die die Geschäftslage der Kasse von ihnen unabhängig macht. Die Rückzahlungen erfolgen auch weiter im allgemeinen pünktlich. Viele der Mitglieder sind aus drückenden Schuldverhältnissen gelöst und werden in dem Bestreben zur Herstellung geordneter Wirthschaftsverhältnisse unterstützt.

Als neue Einrichtung ist die Einführung des Sparmarkensystemes zu erwähnen. Die Mitgliederzahl betrug Ende Februar d. J. 3 323, sie ist fortwährend im Steigen begriffen. Die Zunahme übersteigt den bei der grossen Mitgliederzahl naturgemäss nicht unerheblichen Abgang. Ende Februar waren im Bestande:

a) an Geschäftsantheilen . . . . 43 769 ℳ
b) an Spareinlagen . . . . 19 016 „
c) an Reservefonds . . . . 2 281 ℳ
d) an Hilfsreservefonds . . . . 3 192 „

Seit dem Bestehen der Kasse sind an Darlehen:

a) ausgeliehen . . . . 251 418 „
b) zurückgezahlt . . . . 187 331 „

Die Aussenstände an Darlehen betragen demnach 64 087 ℳ.

In Anbetracht der günstigen Geschäftslage ist die Höchstgrenze des für Geschäftsguthaben zu vertheilenden Gewinnes auf 4 % und der Zinsfuss für die Spareinlagen auf 3,5 % erhöht, während der Zinsfuss für Darlehen, deren Rückzahlung auf einen längeren Zeitraum als 6 Monate und auf mehr als 2 Rückzahlungsraten vereinbart wird, auf 3,5 % ermässigt ist. Es muss jedoch bemerkt werden, dass die Zinsen im voraus erhoben, also bei der Auszahlung des Darlehns in Abzug gebracht werden. Die nachfolgende Uebersicht zeigt die Entwickelung der Kasse seit ihrem Bestehen. Das Geschäftsjahr beginnt mit dem 1. Oktober und endet mit dem 30. September, das Jahr 1897 umfasst die Zeit vom 1. April bis zum 30. September.

Geschäftsjahr	Zahl der Mitglieder	Gesammtumsatz in Einnahme und Ausgabe	Belegte Gelder in: laufender Rechnung	Belegte Gelder in: Darlehen an Mitglieder	Darlehen: bewilligte	Darlehen: zurückgezahlte	Kündbare Spareinlagen sind: eingelegt	Kündbare Spareinlagen sind: abgehoben	Kündbare Spareinlagen sind: im Bestande	Vermögen an: Geschäftsantheilen	Vermögen an: Reservefonds	Vermögen an: Hilfsreservefonds	Einnahme an Zinsen und Befristungsgebühren	Geschäftserträgniss: Ausgaben an: Zinsen an Gläubiger	Geschäftserträgniss: Ausgaben an: Verwaltungskosten	Geschäftserträgniss: Ausgaben an: Verluste und Abschreibungen	Gewinn	Gezahlter Gewinnantheil
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
1897	523	24 528	1 700	7 978	10 020	2 042	4 189	475	3 714	3 743	264	—	363	—	—	—	294	—
1898	964	90 414	3	18 191	34 130	23 917	7 169	4 096	6 787	9 934	512	190	1 100	—	235	75	784	3½ %
1899	1 354	146 872	1 505	26 877	50 519	41 833	8 233	5 663	9 357	16 243	800	754	1 718	—	112	—	1 365	3½ „
1900	3 257	300 081	9 000	51 849	98 990	74 018	17 104	11 626	14 834	39 820	1 920	1 615	3 246	—	539	6	2 476	4 „

Wie die bei dieser Gelegenheit gesammelten Erfahrungen wiederum bestätigen, lebt ein Theil jenes Geistes, der die gesammte preussische Beamtenwelt beseelt, auch in der Arbeiterschaft der Staatseisenbahnverwaltung. Wir sind nun nicht der Ansicht, dass die gesteckten Ziele mühelos zu erreichen seien, es wird im Gegentheil noch unermündlicher und geduldiger Ausdauer bedürfen, die sich durch Misserfolge und scheinbare Rückschritte nicht beirren lässt, um die Aufgaben der Eisenbahnvereine ihrer endgültigen Lösung entgegenzuführen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Januar d. J. sind auf den deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 22 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 12 bei Personenzügen), 26 Entgleisungen in Stationen (davon 13 bei Personenzügen), 4 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 2 bei Personenzügen), 24 Zusammenstösse in Stationen (davon 6 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 3 Bahnbedienstete getödtet, 63 Reisende und 27 Bahnbedienstete verletzt.

— **Staatsbahn - Wagenkonferenz in Magdeburg am 21./22. März d. J.** Um die vorhandenen Wagenbestände sowie einen etwaigen Wagenmangel rascher, gleichmässiger und gerechter auf die einzelnen Bezirke zu vertheilen, die Bedarfsstellen schneller mit Wagen zu versorgen, Gegenläufe möglichst zu verhüten und unvermeidliche Leerläufe thunlichst abzukürzen, sind für das Gebiet des preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes sieben Ausgleichsdirektionen bestimmt worden (Breslau, Bromberg, Magdeburg, Hannover, Köln, Frankfurt a/M., Strassburg), welche mit Ausnahme von Strassburg mit je einer Anzahl anderer Direktionen zu einer Gruppe vereinigt worden sind. Die Wagenbüros der Gruppe haben den etwaigen Bestand oder Bedarf ihres Bezirkes — soweit Bruttomeldungen vorgeschrieben sind, den gesammten Bestand und gesammten Bedarf — nach Wagengattungen getrennt an die Ausgleichstelle zu melden. Letztere stellt diese Meldungen für die ganze Gruppe zusammen, vertheilt vorläufig nur auf dem Papier Ueberfluss und Mangel innerhalb der Gruppe und meldet unter Angabe, wie viel Wagen der einzelnen Gattungen und wo dieselben fehlen, die Gesammtsumme an das Centralwagenamt in Magdeburg. Dieses Amt gleicht den Bedarf und Bestand zwischen den einzelnen Ausgleichstellen aus, welche nun ihrerseits den Ausgleich innerhalb ihrer Gruppe vorzunehmen haben und schliesslich den einzelnen Wagenbüros die Vertheilung in ihrem Bezirke überlassen. Dabei bleibt es den einzelnen Direktionen anheimgegeben, für diejenigen Strecken inzwischen eine Vertheilung vorzunehmen, für welche ihrer örtlichen Lage oder ihren Betriebsverhältnissen gemäss eine sofortige endgültige Vertheilung zweckmässig oder geboten erscheint, ohne dass eine Durchkreuzung der späteren Dispositionen zu befürchten ist. Diese Vorschriften beziehen sich jedoch nicht auf die Vertheilung der fremden Wagen und aller derjenigen Wagengattungen, über welche durch generelle Dispositionen ein für alle Mal verfügt ist. Zweck der Versammlung war, über die Bewährung dieses seit Jahresfrist eingeführten Verfahrens ein Gutachten abzugeben und erforderlichen Falls Vorschläge zur Abänderung desselben vorzuberathen. Es herrschte darüber Uebereinstimmung, dass sich die Ausgleichstellen im grossen und ganzen gut bewährt hätten, zumal sie mit der Befugniss ausgerüstet seien, innerhalb ihrer Gruppe von den einzelnen Direktionen auch Abgabe von Wagen trotz eigenen Bedarfs verlangen zu können. Dagegen gingen die Meinungen darüber auseinander, ob die Anordnung zweckmässig sei, dass die Ausgleichstellen vor Abgabe ihrer endgültigen Vertheilungsaufträge die Verfügung des Centralwagenamtes abzuwarten haben. Ein Theil der Verwaltungen erachtete diese Anordnung für nothwendig, weil sonst die Ausgleichstellen nicht mehr in der Lage seien, die ihnen auferlegte Abgabe von Wagen trotz eigenen Bedarfs rechtzeitig auszuführen und daher die Versorgung der nothleidenden Bezirke sich zu lange verzögere oder überhaupt in Frage gestellt werde, auch sich Gegen- und Kreuzläufe leerer Wagen dadurch ergeben müssten, dass den einzelnen Wagenbüros nicht vorher bekannt sei, in welcher Richtung sie später Verschiebungen vorzunehmen haben würden. Die Mehrheit der Versammlung war jedoch der Ansicht, dass diese Anordnung die Vertheilung innerhalb des Ausgleichsbezirkes und der einzelnen Direktion so verzögere, dass die

Wagen nicht mehr an demselben Tage mit den vorgesehenen Zügen ihrem Bestimmungsort zugeführt werden könnten, dass ferner, selbst wenn ein Leertransport sich erübrige, die Gestellung der Wagen an die Interessenten sich verspäte, weil die Station bis in die späten Nachmittagsstunden hinein nicht wüsste, ob sie die bei ihr vorhandenen leeren Wagen behalten dürfe oder nicht, endlich auch im Falle der Nichtgestellung die Besteller von dem Nichteingang eines Wagens nicht mehr rechtzeitig benachrichtigt werden könnten, was gerade in Bezirken mit vorwiegend ländlicher Bevölkerung von besonderem Nachtheil sei. Die Versammlung beschloss, zunächst die Entscheidung der Aufsichtsbehörde darüber einzuholen, ob auch in Zukunft vor der Vertheilung durch die Ausgleichsstellen und die einzelnen Wagenbüros die Verfügung des Centralwagenamtes abzuwarten sei, und einen Ausschuss mit der Abfassung von Ausführungsbestimmungen gemäss der ergangenen Entscheidung zu beauftragen.

Ferner wurden zwei Ausschüsse von je fünf Verwaltungen gewählt. Dem einen liegt die Prüfung ob, in wie weit eine Aenderung oder Ergänzung der sogen. Güterliste der Staatsbahn-Wagenvorschriften mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verkehrs- und Wagenbestandsverhältnisse angezeigt sei. Die Liste enthält ein Verzeichniss derjenigen Güter, für welche die Gestellung von offenen Wagen von 8 m Länge und mehr gestattet sein soll, soweit nicht an sich schon durch die Länge des zu verladenden Gutes die Gestellung von langen Wagen geboten ist. Zweck des zweiten Ausschusses ist die Untersuchung, in wie weit es angängig und geboten ist, für die Festsetzung von Ladefristen für Anschlüsse und Lagerplätze allgemeine Grundsätze aufzustellen; zutreffendenfalls ist ein entsprechender Entwurf auszuarbeiten.

— **Spiritusbeleuchtung.** Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten haben die von den Eisenbahndirektionen mit Spiritusbeleuchtung sowohl durch Lampen mit Docht, als auch ohne solchen weiter fortgesetzten Versuche ergeben, dass sich das Spiritusglühlicht zur Aussenbeleuchtung eignet, vorausgesetzt, dass die Lampen gut ausgeführt sind, dass sie sorgfältig gereinigt und in Stand gehalten werden und denaturirter Spiritus von der zum Brennen der Lampen erforderlichen Güte verwendet wird. Ein Verlöschen der Flammen ist nur vereinzelt beobachtet worden. Dagegen haben die mit Spirituslampen für Innenbeleuchtung angestellten Versuche zu einem befriedigenden Ergebniss nicht geführt. Als Hauptübelstand wird von den meisten Eisenbahndirektionen angeführt, dass die Lampen in geschlossenen Räumen einen unangenehmen Geruch verbreiten. Von einigen Eisenbahndirektionen wird ferner darüber geklagt, dass das grelle Licht der Lampen bei schriftlichen Arbeiten das Auge blendet. Auch ist in einem Direktionsbezirk eine Lampe explodirt. Ein abschliessendes Urtheil über die Bewährung kann jedoch noch nicht abgegeben werden, da sich die Lampen für Innenbeleuchtung, insbesondere solche neuerer Konstruktion, erst kurze Zeit im Gebrauche befinden. Es sind daher die Versuche mit den vorhandenen Lampen fortzusetzen und sieht der Minister einem weiteren Bericht zum 1. Januar 1902 entgegen. Zu dem von der Eisenbahndirektion in Stettin gestellten Antrage, zur Speisung der Lampen Spiritus zum Preise von 35 ₰ für 1 l beschaffen zu dürfen, bemerkt er, dass bei Verwendung von so theurem Brennstoff die Spiritusbeleuchtung zu kostspielig sein würde.

— **Beschaffung von Personenwagen.** In einem Erlasse an die königlichen Eisenbahndirektionen spricht sich der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten dahin aus, dass, nachdem die Bahnsteigsperre auf den Hauptbahnen fast allgemein durchgeführt sei, die Verwendung von Durchgangwagen in Personenzügen nicht mehr von solcher Bedeutung erscheine, wie früher. Der Herr Minister hat daher in Aussicht genommen, bis auf weiteres nur Abtheilwagen — abgesehen von Wagen für D-Züge — beschaffen zu lassen. Bei den Anmeldungen ist hierauf zu rücksichtigen und darauf Bedacht zu nehmen, den Bedarf an Durchgangwagen für Nebenbahnzüge aus den Beständen der Hauptbahnen zu decken. Der Minister hat ferner beschlossen, die künftig zu beschaffenden Personenwagen IV. Klasse mit Aborten ausrüsten zu lassen; diese Wagen sind nach ihrer Anlieferung in Fernzüge einzustellen, in denen Reisende in IV. Wagenklasse erfahrungsmässig weite Strecken zurücklegen.

— **Fahrpreisermässigungen für unfreie Arbeiter (Sträflinge, Korrigenden).** Im Interesse der erleichterten Abfertigung hat sich der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten damit einverstanden erklärt, dass die Bewilligung der mit einem früheren Erlasse vom 18. Februar 1899 zugelassenen Fahrpreisermässigungen, soweit nach dem pflichtmässigen Ermessen der königlichen Eisenbahndirektionen keine Unzuträglichkeiten zu befürchten sind, einzelnen bestimmten Stationen für die Fälle übertragen werden kann, in denen die Anmeldung des Transports in einer besonders festzusetzenden Frist rechtzeitig erfolgt, die Stärke des Transports höchstens 60 Personen beträgt, ein Zugwechsel unterwegs ausgeschlossen ist und die Reise nach Ausweis der Anstaltsdirektion zur Ausführung von landwirthschaftlichen und Landeskulturarbeiten unternommen wird. Die in Frage kommenden Anstalten sind von den königlichen Eisenbahndirektionen zu verständigen.

— **Ueber das allmähliche Sinken des Gütertarifs der preussischen Staatsbahnen** schreiben die „B. Pol. Nachr.“: Wie recht der Vizepräsident des Staatsministeriums hatte, als er in der Kanalkommission darauf hinwies, dass bereits jetzt in der Eisenbahnverwaltung die Tendenz steter Ermässigung für Gütertarife vorwalte, lehrt die Thatsache, dass seit der Durchführung des Staatsbahnprinzips in Preussen, also von 1880 bis jetzt, der durchschnittliche Frachtsatz für Güter von 4,33 auf 3,69 ₰ auf das Tonnenkilometer gesunken ist. Das bedeutet eine Ermässigung von 0,64 ₰ auf das Tonnenkilometer oder 17 %. Wie diese Ermässigung der Güterfrachten im ganzen wirkt, erkennt man, wenn man in Erwägung zieht, dass die preussischen Staatsbahnen im Jahre 1899 einen Güterverkehr von rund 24 Milliarden (die richtige Zahl ist nach dem Geschäftsbericht 23 667 Mill.) Tonnenkilometer aufwiesen. Für einen solchen Verkehr beziffert sich die Gesammtfrachtermässigung, bei einer durchschnittlichen Herabsetzung der Güterfrachten um 0,64 ₰ auf das Tonnenkilometer, auf mehr als 150 000 000 ℳ im Jahre. Dass diese Tarifpolitik der preussischen Eisenbahnverwaltung wesentlich zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit der deutschen Produktion beigetragen hat, lehrt unter anderem die aus der Begründung der neuesten französischen Kanalvorlage erhellende Thatsache, dass für den wichtigen Industrieort St. Etienne die durchschnittliche Güterfracht 8 Cts. oder mehr als 6,4 ₰ auf das Tonnenkilometer beträgt. Der Vergleich des auf den preussischen Bahnen jetzt erreichten Durchschnittsfrachtsatzes von 3,69 ₰ mit jenem französischen von 6,4 ₰ zeigt, wie viel günstiger in Bezug auf Eisenbahngüterfrachten die deutsche Industrie gestellt ist, als die französische. Zugleich erhellt aus dieser Thatsache, wie viel vortheilhafter das Staatsbahnsystem für die Produktion eines Landes ist, als das Privatbahnsystem, und wie richtig demzufolge gerade vom Standpunkte wirksamer Förderung aller Zweige der heimischen schaffenden Arbeit die Verstaatlichung der preussischen Privatbahnen war.

— **Die Beseitigung unnöthiger Büro- und Schreibarbeit für statistische Zwecke** ist der Gegenstand einer vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten an die Eisenbahndirektionen unter dem 13. d. Mts. gerichteten Verfügung. Eine neuerdings erfolgte Prüfung hat ergeben, dass bei den Bahnbehörden und den ihnen unterstellten Dienststellen die den Uebersichten der Reichsstatistik beizugebenden Erläuterungen vielfach mit einer Weitläufigkeit und Umständlichkeit behandelt werden, die eine Menge völlig entbehrlicher Büro- und Schreibarbeit erforderlich macht. Dies ist namentlich bei den die baulichen Anlagen behandelnden Uebersichten hervorgetreten, die für das Rechnungsjahr 1899 aufgestellt und auf Erfordern dem Ministerium eingeliefert worden sind, und letzteres hat nunmehr durch Streichungen und kurze Hinweise den betreffenden Direktionen ersichtlich gemacht, in welcher Art bei künftigen Aufstellungen zu verfahren ist. In gleicher Weise sind auch die Unterlagen des Betriebsberichtes für 1899 im Ministerium einer Durchsicht unterzogen, und auch bei ihnen hat sich gezeigt, dass sie vielfach an einer über das nothwendige Maass weit hinausgehenden Ausführlichkeit leiden, die zugleich die Uebersichtlichkeit beeinträchtigt. Für die Beantwortung der betreffenden Fragen sind die bestehenden Vorschriften neu eingeschärft, und es ist namentlich darauf hingewiesen, dass die Wiederholung des Textes der Fragen in der Beantwortung zu vermeiden und die Beifügung eines besonderen Uebersendungsschreibens oder eines Verzeichnisses der vorgelegten Stücke zu unterlassen ist. Auch haben die Berichterstatter sich streng an den Inhalt der Fragen zu halten und nicht — wie es vorgekommen ist — Ausführungen beizufügen, die weder verlangt, noch für die sachliche Beurtheilung von Einfluss sind. Namentlich sind die Begründungnn der in den Verkehrseinnahmen hervortretenden Mehr- oder Mindererträge, wenn solche auf Bezirksveränderungen, Tarifänderungen usw. beruhen, nicht durch längere berichtartige Darlegungen, sondern durch eine kurze ziffermässige Darstellung auszuführen. Schliesslich ist den Direktionen eine eingehende Prüfung darüber aufgetragen, inwieweit etwa die Inspektionen und unteren Dienststellen von der Beibringung bisher geforderter Angaben für statistische Zwecke zu entlasten sind.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. März

1901 in 13 Arbeitstagen 209 382 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 106 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 203 983 und auf den Arbeitstag 15 691 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. März 1901 auf den Arbeitstag 415 und im ganzen 5 399 Doppelwagen oder 2,6 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand von Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. März d. J. 31 001 Doppelwagen gegen 30 066, in Oberschlesien 80 451 Doppelwagen gegen 79 107 und in den drei Bezirken zusammen 320 834 gegen 313 156 Doppelwagen, und war demnach im Saarbezirk 935 Doppelwagen oder 3,1 %, in Oberschlesien 1 344 Doppelwagen oder 1,7 % und in den drei Bezirken zusammen 7 678 Doppelwagen oder 2,5 % höher als in demselben Zeitraume des Jahres 1900.

— Ueber den Plan einer elektrischen Bahn Hamburg-Harburg-Buxtehude erfährt der „Hamb. Korr." folgendes: Nachdem die Errichtung einer elektrischen Bahn Hamburg-Wilhelmsburg-Harburg und die Errichtung eines Elektrizitätswerkes in Harburg beschlossen worden ist und die Arbeiten dafür bereits im Gange sind, wird von den betheiligten Interessenten die Fortführung der elektrischen Bahn bis nach Buxtehude geplant. Zur Förderung dieses Planes fand dieser Tage in Buxtehude eine von den Vereinigten Elektrizitätswerken in Dresden einberufene, gut besuchte Versammlung der Interessenten statt, an der auch der Bürgermeister von Harburg und der Landrath des Kreises Harburg theilnahmen. Man hält sich die Fortführung der Bahn im Anschluss an die Hamburg-Harburger Strecke über Eversen-Hollenstedt-Buxtehude-Jork-Steinkirchen gedacht. Die Kraftanlage soll nach Buxtehude kommen. Für den Landkreis Harburg und die Stadt Buxtehude wurde der Errichtung der Bahn zugestimmt und der oben genannten Elektrizitätsgesellschaft die nöthigen Vorarbeiten übertragen. Der Kreis Jork hat sich noch nicht entschlossen. Die Kosten der Anlagen decken die Gemeinden.

Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen. Im Monat Februar d. J. sind bei einer Betriebslänge von 5 785 (1900: 5 637) km 1 629 933 Personen und 1 203 859 t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 2 196 499 ℳ, aus dem Güterverkehr 6 643 303 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 144 689 ℳ und aus dem Thiertransport 211 307 ℳ, zusammen 9 195 798 ℳ (gegen 9 694 915 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres). Die Einnahmen vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. beziffern sich auf 19 363 297 ℳ (weniger gegen das Vorjahr um 602 185 ℳ).

— Rückfahrkarten für den Vorortverkehr. Es besteht die Absicht, mit dem Sommerfahrplan in Bayern für den stärkeren Vorortverkehr nach vielbesuchten Stationen Rückfahrkarten aufzulegen. Hiermit wird keine Fahrpreisermässigung verbunden sein, es sollen nur die Dienststellen entlastet und der Bequemlichkeit der Reisenden damit Rechnung getragen werden.

— Bedienung der Signale und Weichen. Da in letzter Zeit im Bereich des Oberbahnamts Nürnberg mehrfach Zugverspätungen dadurch verursacht wurden, dass die Weichen und Signale, welche für die Einfahrt bezw. die Ausfahrt des Zuges zu bedienen waren, wegen festgefrorenen Schnees an den Bewegungsmechanismen nicht gezogen werden konnten, so macht das genannte Oberbahnamt darauf aufmerksam, dass dieses Hemmniss vermieden werden kann, wenn bei Schneefall bezw. bei Schneewehen in den Zugpausen die Signale und die zugehörigen Weichen hier und da probirt werden, wozu bei den Stellwerkanlagen (Klasse O 5, O w) die Genehmigung des dienstthuenden Beamten, bei den übrigen Klassen die Entblockung der bezüglichen Fahrstrassen zu bewirken ist. Hiermit soll aber nicht ausgedrückt werden, dass der Reinigung der Weichen- und Signal-Antriebsvorrichtungen im Winter weniger Aufmerksamkeit zugewendet werden soll, es sollen vielmehr nur augenblickliche Störungen möglicht vermieden und hintangehalten werden.

— Umnummerirung der Schnellzüge in Bayern. Mit dem Sommerfahrplan sollen die Anschlusszüge von Preussen, Sachsen, Württemberg und Oesterreich neue Nummern erhalten. Von den vorhandenen 184 Schnellzügen werden nur bei wenigen in Bayern die alten Nummern bleiben. Auch auf den anschliessenden Fahrplanstrecken wird eine entsprechende Umnummerirung durchgeführt werden.

— Festveranstaltungen aus Anlass von Konferenzen in Eisenbahnangelegenheiten. In Uebereinstimmung mit einem gleichartigen Vorgehen der im Auftrage des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten handelnden königlichen Eisenbahndirektion Berlin sowie der vom Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen beauftragten kaiserlichen Generaldirektion der Reichsbahnen zu Strassburg und der Mehrzahl der übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen hat die Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen den sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen, mit denen sie im regelmässigen geschäftlichen Verkehr sich befindet, ein Schreiben folgenden Inhaltes zugehen lassen: „Nachdem es in neuerer Zeit mehr und mehr in Aufnahme gekommen ist, bei Konferenzen in Fahrplan-, Tarif- und anderen Eisenbahnangelegenheiten den Theilnehmern unentgeltliche Bewirthung und Vergnügungsveranstaltungen darzubieten und dabei dem geselligen Theil der Konferenzen einen über das Erwünschte hinausgehenden Umfang zu gewähren, sind wir von unserem vorgesetzten k. Staatsministerium angewiesen worden, dahin zu streben, dass hierin eine Aenderung eintritt. Das k. Staatsministerium hat gleichzeitig verfügt, dass in Zukunft für derartige Zwecke staatliche Aufwendungen nur in ganz besonderen Fällen gemacht werden dürfen. — Hiernach ist die Generaldirektion der k. bayerischen Staatseisenbahnen nicht mehr in der Lage, Einladungen zu festlichen Bewirthungen usw. ergehen zu lassen und muss es sich daher auch versagen, sich in Zukunft an derartigen, von anderer Seite veranstalteten Darbietungen zu betheiligen."

— Der Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1899 ist erschienen, und entnehmen wir ihm folgende Angaben. Die Länge der im Eigenthum des württembergischen Staates stehenden Bahnen betrug am 31. März 1900 1 826 km gegen 1 760 km am gleichen Tage des Vorjahres. In Zugang sind gekommen die Strecken Kirchheim u. T. Oberlenningen, Friedrichshafen-bayerische Landesgrenze, Beilstein-Ilsfeld, Warthausen-Ochsenhausen, Biberach-Warthausen und Blaufelden-Langenburg. Sämmtliche im württembergischen Staatseigenthum stehende Strecken werden auch von Württemberg betrieben. Fremde Strecken sind nicht gepachtet. Von den württembergischen Bahnen liegen auf badischem Gebiet 100 km, auf bayerischem Gebiet 8 km und auf preussischem Gebiet 70 km. Zweigleisig waren 389 km, eingleisig 1 437 km. Von den auf württembergischem Gebiete vorhandenen Bahnen entfallen auf 100 qkm Grundfläche 8,83 km, auf 10 000 Einwohner 8,20 km, während in Deutschland durchschnittlich auf 100 qkm Grundfläche 9,23 km und auf 10 000 Einwohner 9,32 km Bahnlänge entfallen.

An Beamten und Arbeitern wurden beschäftigt im Verwaltungsdienst 495, im Bahnbewachungs- und Unterhaltungsdienst 4 447, im Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst 5 072 und im Zugförderungs- und Werkstättendienst 3 743, zusammen 13 757 Personen. Darunter waren 5 886 Beamte und 7 871 Arbeiter. In den acht Lokomotiv- und Betriebswerkstätten wurden beschäftigt 1 059 Handwerker und 261 andere Arbeiter, zusammen 1 320 Mann; die Wagenwerkstätte Cannstatt beschäftigte durchschnittlich 519 Handwerker und 184 sonstige Arbeiter, zusammen 703 Mann.

Am Schlusse des Etatsjahres waren vorhanden 581 Lokomotiven (gegen 538 Lokomotiven im Vorjahr) oder auf je 10 km Betriebslänge 3,18 Stück sowie ferner 1 226 (1 191) Personenwagen mit 3 112 (3 038) Achsen und 8 416 (7 721) Lastwagen mit 17 564 (16 235) Achsen. Auf 10 km Betriebslänge kamen demnach 17,07 Personenwagen- und 96,18 (92,24) Güterwagenachsen.

Der Personenverkehr erfuhr im Berichtsjahre eine erhebliche Steigerung. Befördert wurden im ganzen 13 902 305 (12 289 346) Personen, mehr also 1 612 959 oder 13,12 %. Die Gesammtleistung betrug 613 839 161 (569 719 106) Personenkm, mithin mehr 44 120 055 oder 7,74 %. Auf eine Person kamen durchschnittlich 19,14 (18,98) Personenkm. In den einzelnen Wagenklassen entfielen auf die I. 0,92, auf die II. 10,31 und auf die III. 88,77 %. Auf 1 km Betriebslänge wurden befördert in I. Klasse 3 187 (2 959), in II. Klasse 35 553 (33 994) und in III. Klasse 306 034 (288 257) Personen, im ganzen 344 774 (325 210) Personen, was einer Gesammtzunahme von 6,02 % entspricht. Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr betrug 17 162 803 (16 183 728) Mark, sie erfuhr also eine Steigerung von 979 075 ℳ oder von 6,05 %. Von dieser Gesammteinnahme entfielen auf die I. Klasse 2,67 (2,58), die II. Klasse 17,57 (17,62) und auf die III. Klasse 79,76 (79,80) %. Die Einnahme betrug auf das Betriebskilometer 9 640 (9 238) ℳ oder 4,32 % und auf das Personenkilometer 2,80 (2,84) ₰.

Im Güterverkehr (ausschl. des Militärguts und des Viehs) wurden befördert 7 815 651 (7 552 077) t, also mehr 3,19 %. Die Gesammtzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer bezifferte sich auf 662 375 667 (630 497 784) oder + 5,06 %. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 30 664 772 (30 236 267) ℳ, erfuhren also eine Steigerung von 1,42 %.

Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 54 902 208 (52 685 933) ℳ, während sich die Gesammtausgaben auf 37 494 516 (33 604 231) ℳ stellten; es wurde also ein Ueberschuss von 17 407 692 (19 081 702) ℳ erzielt. Die Verkehrseinnahmen betrugen auf 1 km Betriebslänge 27 775 (27 347) ℳ, die Betriebsausgaben

stellten sich auf 17 721 (17 129) ℳ, und es ergab sich für das Betriebskilometer ein Reinertrag von 11 180 (11 461) ℳ.

Das in den württembergischen Bahnen durchschnittlich angelegte Kapital von 563 260 835 ℳ wurde durch den oben angegebenen Reinertrag mit 3,54 (3,64) % verzinst. Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Gesammtausgaben betrug 61,32 (59,91) %.

Beim Betriebe der Bodenseedampfschifffahrt betrugen die Gesammteinnahmen 366 771 (368 854) ℳ, die Ausgaben 302 821 (295 034) ℳ; es verblieb also ein Reinertrag von 63 950 (73 820) ℳ. Das Anlagekapital der Bodenseedampfschifffahrt ist berechnet auf 1 544 662 ℳ, und verzinste sich dasselbe mit 4,14 %.

— Main-Neckarbahn. In der hessischen zweiten Kammer erklärte der Finanzminister auf eine Anfrage, betreffend die Main Neckarbahn, seit dem vergangenen Jahre seien grundsätzliche Maassnahmen zur Umbildung der Verwaltung der Bahn seitens der drei betheiligten Regierungen in Erwägung gezogen worden. Die Besprechungen seien vertraulicher Natur, daher verbiete sich eine Mittheilung von selbst; sie könnten immerhin zu einer Aufhebung oder wesentlichen Aenderung des Gemeinschaftsvertrages vom Jahre 1843 führen, da man dem Umstande Rechnung tragen müsse, dass gelegentlich des Vertrages zwischen Preussen und Hessen im Einverständniss mit der Kammer auch der Antheil an der Main-Neckarbahn in die Eisenbahngemeinschaft hereingezogen werde. Zur Erledigung der Frage sei eine Abmachung mit Baden erforderlich Ob nun eine Auflösung oder eine wesentliche Aenderung der bestehenden gemeinschaftlichen Verwaltung der Main-Neckarbahn das Ergebniss der Verhandlungen sei, jedenfalls werde die Zustimmung der Landstände zu den Verhandlungen eingeholt werden. Die Antwort des Ministers soll demnächst einer Besprechung unterzogen werden.

— Schneeverwehungen. Der letzte Tag des Winters und der erste Tag des Frühlings nach dem Kalender brachten für Ost-, Mittel- und Süddeutschland noch ziemlich starke Betriebsstörungen durch Schneewehen, wie sie in so später Jahreszeit immerhin ungewöhnlich sind. Während Berlin mit seiner Umgebung ganz schneefrei blieb, liefen aus Ost und Süd allerhand Hiobsposten über Zugverspätungen und theilweise Betriebseinstellungen ein. Obgleich kaltes, unfreundliches Wetter überall fortdauert, sind doch die Störungen jetzt — am 25. — nach nur kurzer Dauer wieder beseitigt. Wir stellen aber des Interesses halber nachstehend eine kleine Blumenlese des Vorgefallenen zusammen: Am 21. d. Mts. fuhr der Nord-Süd-Expresszug Berlin-Mailand (10 Uhr 15 Minuten Abends vom Anhalter Bahnhof) leer ab. Den zahlreichen Fahrgästen, die in den drei Wagen des Zuges Platz genommen hatten, wurde vor der Abfahrt eröffnet, dass der Zug nur bis Reichenbach geführt werden könne, da dort der um ³/₄9 Uhr in Berlin fällige D-Zug München-Leipzig-Berlin völlig eingeschneit und die Strecke nicht passirbar ist. Die Reisenden zogen es daher vor, die Fahrt nicht anzutreten, sondern verliessen sämmtlich den Zug, der dann unbesetzt abdampfte. — Am 22. d. Mts. musste laut Bekanntmachung der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen infolge von Schneeverwehungen auf folgenden Strecken der Betrieb eingestellt werden: Mügeln-Döbeln, Freiberg-Halsbrücke, Leipzig-Lausigk-Geithain, Oschatz-Strehla, Berthelsdorf-Gross-Hartmannsdorf, Klingenberg-Frauenstein, Hartha-Waldheim, Hermsdorf-Friedland in Böhmen, Liebertwolkwitz-Belgershain. — Der Verkehr der elektrischen Bahn Königsberg-Juditten musste am 22. d. Mts. des Schnees wegen ruhen. — Auf der Strecke Dirschau-Bromberg entgleiste am 21. d. Mts. der Personenzug 382 bei der Einfahrt in die Haltestelle Parlin mit der Maschine, dem Pack- und einem Personenwagen infolge Schneeverwehung. Reisende wurden nicht verletzt. Der Lokomotivführer wurde leicht gequetscht. Die Reisenden wurden mit dem nachfolgenden Schnellzuge 62 befördert. Das Hauptgleis Terespol-Parlin blieb längere Zeit gesperrt, der Betrieb wurde auf dem anderen Gleise aufrecht erhalten. — In Posen musste des Schneefalls wegen am 22. der Verkehr der Strassenbahn eingestellt werden. Die Eisenbahnzüge aus Berlin und Breslau trafen mit mehrstündiger Verspätung ein, während die Züge aus anderen Richtungen ganz ausblieben. — Auch in Schlesien waren zahlreiche Verkehrsstörungen zu beklagen. In Grünberg trafen 24 Stunden lang die Postzüge aus Berlin und Breslau nicht ein.

— Danziger Eisenbahn-Spar- und Vorschussverein. Der am 1. Januar 1900 ins Leben gerufene Spar- und Vorschussverein von Angehörigen des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig hielt am 18. d. Mts. in Danzig seine erste ordentliche Hauptversammlung ab, welche von zahlreichen Mitgliedern aus Danzig und vielen Vertrauensmännern auswärtiger Stationen des Bezirks besucht war. Nach dem zunächst zur Verlesung gebrachten Geschäftsbericht für das erste Vereinsjahr kann die Entwickelung des Vereins, dem bei seiner Gründung sofort 800 Mitglieder beitraten — zur Zeit beträgt die Mitgliederzahl rund 1 100 —, als günstig bezeichnet werden, wenngleich nicht verkannt werden darf, dass er noch eine erheblich grössere Anzahl Mitglieder haben könnte, wenn ihm von Seiten aller Eisenbahnbediensteten des Direktionsbezirks dasjenige Interesse würde entgegengebracht werden, welches er als Wohlfahrtsverein zweifellos verdient. Die Einzahlungen haben bis zum Jahresschlusse an Geschäftsantheilen 16 418 ℳ, an Spareinlagen 7 806 ℳ, zusammen also 24 224 ℳ betragen, während sich die Einnahmen überhaupt auf 41 119 ℳ und die Ausgaben auf 39 653 ℳ bezifferten, so dass ein Bestand von 1 466 ℳ verblieb. Ausfälle sind nicht vorgekommen. Es wurden im ersten Geschäftsjahre 283 Darlehen an Beamte und Arbeiter begeben. Der Reingewinn mit 580 ℳ wurde derart vertheilt, dass 2 % auf die Geschäftsantheile (neben deren Verzinsung mit 3 %) entfallen und der nach Bewilligung von Remunerationen an den Kassirer und den Kontrolör verbleibende Restbetrag dem Reservefonds zugewiesen wurde. Nach einigen wesentlichen Satzungsänderungen fanden Ergänzungs- bezw. Neuwahlen in den Vorstand und Prüfungsausschuss statt.

Oesterreich-Ungarn.

— Die Gesetzvorlage über das Eisenbahnbauprogramm. Der Eisenbahnausschuss des österreichischen Abgeordnetenhauses hat nach durchgeführter Generaldebatte über die Gesetzvorlage, betreffend das Eisenbahnbau- und Investitionsprogramm, beschlossen, in die besondere Erörterung dieser Vorlage einzutreten. Bei den Berathungen spielte die Frage des gleichzeitigen Ausbaues der Wasserstrassen eine grosse Rolle. Die Abgeordneten mehrerer Parteien halten, wie aus ihren Erklärungen im Ausschusse hervorgeht, an der Bedingung der gleichzeitigen Sicherstellung der Wasserstrassen fest, und verlangen insbesondere die czechischen Abgeordneten, dass das Gesetz über die Wasserstrassen vor der zweiten Lesung des Eisenbahnbaugesetzes im Abgeordnetenhause eingebracht werde. Auch ein dem Polenklub angehörender Abgeordneter wies bei den Ausschussberathungen darauf hin, dass seine Partei die Herstellung eines Zusammenhanges zwischen der Lösung der Frage des Ausbaues der Eisenbahnen und jener der Wasserstrassen fordere. Seine Partei hoffe, dass bei Sicherstellung der Wasserstrassen der Grundsatz gewahrt werden wird, dass für den Bau der Wasserstrassen als einer Reichsangelegenheit die arg bedrängten Königreiche und Länder und sonstigen autonomen Körperschaften nicht werden herangezogen werden, und dass die Sicherstellung dieses unbedingt nothwendigen Kulturwerkes, welches die heimathliche Produktion wettbewerbsfähig machen und fördern soll, in kürzester Zeit erfolgen werde. Von dieser Voraussetzung ausgehend, werden die polnischen Abgeordneten für die Eisenbahnvorlage stimmen. Hierbei erwarten die Vertreter Galiziens die billige Rücksichtnahme auf den Weiterausbau von ökonomischen und nicht nur strategischen Bahnen, welche wichtige Verkehrspunkte in Galizien verbinden, ferner einen wesentlich rascheren Ausbau der Lokalbahnen. Bezüglich der Wahl der Linien, welche zur zweiten Verbindung mit Triest gehören, erklärten die Vertreter Böhmens, dass sie sich für die Tauernbahn nicht erwärmen können, da die grössten Wegkürzungen durch die Tauernbahn vorwiegend zu Gunsten des süddeutschen Verkehres auf Kosten des Inlandverkehres, also des Verkehres von den Industrieländern Böhmen, Mähren, Nieder- und Oberösterreich, erzielt werden. Von Seite der böhmischen Abgeordneten wurde mit Rücksicht auf diese Erwägungen die Forderung gestellt, dass die Tauernbahn erst in der Zeit von 1907 bis 1910, und zwar nach Inangriffnahme des Baues der den erwähnten Ländern zu statten kommenden Wasserstrassen, gebaut werden solle. Die Fürsorge, welche in der Gesetzvorlage Triest zugewendet werde, steht nach den Ausführungen eines Abgeordneten aus Böhmen im Gegensatze zu dem Vorgehen gegenüber Spalato. Für diesen bestgelegenen Hafen Oesterreichs und für Dalmatien sei bisher, was Bahnbauten anbelangt, gar nichts geschehen, obwohl Dalmatien in gesammtstaatlicher Beziehung eine grosse Bedeutung besitze. Bis heute habe dieses von den österreichischen Regierungen vernachlässigte Land keine Bahnverbindung mit dem übrigen Staatsgebiete; die Linie Knin-Novi bezw. Knin-Ogulin sei heute nicht ausgebaut und nicht einmal das bosnische Bahnnetz bisher mit Dalmatien verbunden. Es sei zu befürchten, dass diese dringende Bahnverbindung infolge des ungarischen Einflusses für lange Zeit werde hintangehalten und statt derselben die strategische Linie Sarajewo-Sandschak werde gebaut werden. Es wäre sehr angezeigt, wenn die maassgebenden Kreise im Staate sich der Wichtigkeit der Verbindung Dalmatiens mit dem eigenen Staatsgebiete erinnert und ihr zur Verwirklichung verholfen hätten. Die österreichische Regierung habe ja gegenüber der ungarischen Reichshälfte eine wirksame Waffe in der Hand. Oesterreich besitze in Bruck, Marchegg und Oderberg den Schlüssel für den westlichen und nördlichen Verkehr

Ungarns; man brauche denselben nur entsprechend zu verwerthen.

Ein weiterer Wunsch wurde anlässlich der Berathung der Investitionsvorlage von mehreren Abgeordneten bezüglich des Ausbaues der Bahn Hartberg-Aspang geltend gemacht, welche Bahn nicht allein im Interesse Steiermarks, namentlich des nordöstlichen, sondern auch im Interesse Wiens und Niederösterreichs liege. Es liege aber auch im Interesse des Staates, dass die Linie ausgebaut werde, da ja der Staat bei den Linien Fehring-Fürstenfeld und Fürstenfeld-Hartberg mit einem grossen Kapital betheiligt sei und dieses sich nie entsprechend verzinsen könne, bevor nicht die ganze Linie ausgebaut sei, ebenso wie die Strecke Hartberg-Friedberg.

Von anderen Seiten wurde darauf hingewiesen, dass bei Vertheilung der Investitionen eine gleichmässige Berücksichtigung der einzelnen Länder nicht erfolgt sei.

Der Eisenbahnminister beantwortete alle aufgetauchten Fragen in eingehender Weise. Gegenüber den vorgebrachten Wünschen in Bezug auf die Wasserstrassen verwies er darauf, dass, wie dem Ausschusse bekannt, die Regierung diesen Bestrebungen warme Sympathie entgegenbringe und demnach die Hoffnung gehegt werden könne, es werde den vereinigten Bemühungen des Hauses und der Regierung gelingen, für diese wichtige Frage eine Lösung zu finden, welche den verschiedenen dabei berührten Interessen entspricht; übrigens sei für diese Angelegenheit vom Hause ein besonderer Ausschuss eingesetzt worden. Auf die Vorlage selbst übergehend, erinnert der Minister an die vieljährigen Bestrebungen und Vorarbeiten sowie an die wiederholten Regierungsvorlagen zu Gunsten des Baues einer zweiten Verbindung mit Triest, welche auch in der gegenwärtigen Vorlage an der Spitze stehe. Die handelspolitische Bedeutung dieser Verbindung stehe ausser Frage. Die Näherrückung eines grossen Theiles des inländischen Binnengebietes an das Meer sei eine Voraussetzung dafür, dass Oesterreich seinen handelspolitischen Beruf erfüllt. Der Minister verweist auf die Anstrengungen, welche die Nachbarstaaten nicht gescheut haben, um ihren Häfen bestmöglichste Verbindungen mit dem Hinterlande zu schaffen. Die vorgeschlagene zweite Verbindung habe eben ausserdem den Vortheil, dass sie eine Staatsbahnlinie sei und dadurch in wichtigen Verkehrsbeziehungen dem Staate den maassgebenden Einfluss auf die Tarife für den Seeverkehr sichern werde, ein Vortheil, der ungeachtet der ungünstigen Urtheile über den Staatsbetrieb in finanzieller Hinsicht von der Bevölkerung voll gewürdigt werde. Die Wahl der Linien anlangend, bemerkte der Minister, dass die Predilbahn im Abgeordnetenhause selbst bei wiederholten Anlässen auf Widerstand gestossen sei. Die Karawanken- und Wocheiner Bahn habe historisch immer als die Böhmen bevorzugende Linie gegolten, und sei dieses Urtheil auch durch die namhafte Wegkürzung über Glandorf sowie mittelst der Pyhrnbahn über Linz vollauf gerechtfertigt. Auch habe sie gegenüber der Tauernbahn den Vorzug, ohne Mitbenutzung einer Gemeinschaftsstrecke die Staatsbahnstationen von Eger und Bodenbach ab mit dem Meere zu verbinden. Die von mehreren Rednern berührte Lokalbahnaktion sei an das Zusammenwirken des Staates und der Länder gebunden und eine einseitige Berücksichtigung der staatlichen Interessen schon dadurch ausgeschlossen, dass die Länder bei dieser Aktion zeitlich den Vortritt haben. Dies treffe, wie der Minister an einzelnen Beispielen nachweist, bei Böhmen zu. Die gegenwärtige Vorlage erschöpfe nicht die Vorsorge der Regierung in Bezug auf die Fortentwickelung des Eisenbahnwesens, zumal ja die an Privatbahnen gelegenen Gebiete hinsichtlich ihres Investitionsbedarfes an die Einwirkung der Regierung auf diese Bahnen gewiesen sind und hinsichtlich der Sicherstellung neuer Lokalbahnen weitere Vorschläge der Regierung bevorstehen. Der Minister bespricht sodann die hinsichtlich der Vertheilung der Investitionen auf die einzelnen Bahngebiete erhobene Einwendung und weist darauf hin, dass für die Aufstellung des Programmes in erster Reihe die Verkehrsbedürfnisse maassgebend sein mussten. Der von mehreren Rednern befürworteten Fortsetzung der vorgesehenen Linie Hartberg-Friedberg bis Aspang stehen dermalen die in dem Motivenberichte ausgeführten Hindernisse im Wege. Die Vorlage bedeute jedoch gleichwohl für die Interessenten einen wichtigen Vortheil, weil dadurch die Lücke in dem bestehenden Netze verkleinert und durch den Ausbau des Theilstückes eine Lage geschaffen wird, welche für die baldmögliche Ausführung des Schlussstückes die beste Aussicht eröffnet. Auch der Finanzminister griff in die Verhandlungen ein und nahm zu den weiteren Anregungen Stellung, welche von den dem Eisenbahnausschusse angehörenden Abgeordneten ausgingen und die ratenweise Bewilligung der Investitionskredite sowie die mit staatsrechtlichen Erwägungen begründete Ausscheidung derjenigen Bestimmung der Investitionsvorlagen betrafen, wonach mit Rücksicht auf die während des Stillstandes der parlamentarischen Thätigkeit erfolgte Deckung von Investitionserfordernissen aus den Kassenbeständen diesen 80 000 000 Kr. wieder zugeführt werden sollen. In ersterer Beziehung betonte der Finanzminister die Unmöglichkeit einer Raten- bezw. jährlichen Bewilligung der Investitionskredite und erklärte, dass er vom Standpunkte der Finanzverwaltung die Verbindlichkeit für die ungestörte Fortführung der Eisenbahnbauten nicht übernehmen könnte, wenn nicht die theoretische und praktische Gewissheit geboten sei, dass die Bewilligung der erforderlichen Mittel zeitgerecht vorhanden sei.

Was die Rückzahlung von 80 000 000 Kr. anbelangt, so machte der Finanzminister geltend, dass den Kassenbeständen für Investitionszwecke weit grössere Beträge entnommen worden seien als jene, welche nunmehr ihnen wieder zugeführt werden sollen. Alle diese Ausgaben seien in einer Reihe von Abmachungen vorgesehen, welche zwar nicht die regelmässige parlamentarische Erledigung, wohl aber die gleichfalls in der Verfassung vorgesehene Erledigung nach § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. Dezember 1867 gefunden haben. Es handele sich daher nur darum, ob bei der Vornahme dieser Investitionen den vorgezeichneten Weisungen entsprochen worden sei und ob die thatsächliche Gebahrung mit denselben übereinstimme. In ersterer Beziehung haben die jeweiligen Regierungen in dem maassgebenden Zeitpunkte Budgetprovisorien und am Schlusse der betreffenden Jahre Rechnungsgesetze erlassen; alle diese kaiserlichen Verordnungen seien dem Hause bereits vorgelegt und die Regierung sei damit ihrer verfassungsmässigen Pflicht nachgekommen.

— **Lokalbahn Laun-Libochowitz.** Das „Reichsgesetzblatt“ verlautbart die Konzessionsurkunde für die Lokalbahn Laun-Libochowitz. Die als normalspurige Lokalbahn auszuführende Lokomotiveisenbahn führt von der Station Laun der Staatsbahnlinie Prag-Brüx nach Libochowitz zum Anschlusse an die Lokalbahn Lobositz-Libochowitz der Staatseisenbahngesellschaft. Der Betrieb der Bahn wird vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt werden.

— **Die Erneuerung der Staatsbeihilfe der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.** Am 18. d. Mts. hat zwischen den Vertretern der Regierung und jenen der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft die erste Besprechung in dieser Angelegenheit stattgefunden. Die Vertreter der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft entwickelten ihren Standpunkt gegenüber den Vorschlägen der Regierung, indem sie an der Hand der Entwickelung des Schifffahrtsbetriebes in den letzten zehn Jahren jene Forderungen ableiteten, deren Erfüllung das Gedeihen des Unternehmens zu sichern geeignet sei. Die Verwaltung müsse zu diesem Zwecke eine angemessene Erhöhung der in dem derzeitigen Vertrage vorgesehenen staatlichen Beihilfe in Anspruch nehmen. Angesichts der weitgehenden Forderungen der Gesellschaft dürfte eine befriedigende Lösung der Angelegenheit zunächst nicht zu gewärtigen sein.

— **Tiroler Eisenbahnfragen.** Dieser Tage fand eine Besprechung sämmtlicher Reichsrathsabgeordneten aus Tirol zu dem Zwecke statt, um die wegen ungenügender Berücksichtigung der tirolischen Landesinteressen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens einzuleitenden gemeinsamen Schritte zu besprechen. Nach einer eingehenden Erörterung, die sich auf alle schwebenden tiroler Eisenbahnprojekte erstreckte, wurde einstimmig beschlossen, dass eine von der Versammlung gewählte Abordnung sich in den nächsten Tagen zum Ministerpräsidenten sowie zum Finanz- und zum Eisenbahnminister begeben solle, um der Regierung die Beschwerden und Forderungen des Landes Tirol in betreff der Ausgestaltung des Eisenbahnwesens mit allem Nachdrucke vorzutragen. Hierbei soll in erster Reihe die Forderung erhoben werden, dass der Bau der bereits gesetzlich sichergestellten Bahnstrecke Meran-Mals (Vintschgaubahn) sowie der Bau der Bahnstrecke Trient-Malè mit Beseitigung der unerheblichen, diesen Bahnbauten bisher entgegenstehenden Hindernisse unverzüglich in Angriff genommen werde. In zweiter Reihe soll auf die Nothwendigkeit einer weiteren Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes von Tirol hingewiesen und insbesondere gefordert werden, dass zunächst behufs Herstellung der aus gesammtstaatlichen Rücksichten unbedingt nöthigen Strecke der Vintschgaubahn Mals-Landeck sowie der aus allgemeinen Verkehrsrücksichten höchst wünschenswerthen Bahnverbindung zwischen der Landeshauptstadt Innsbruck und der bayerischen Landesgrenze die geeigneten Studien und technischen Vorbereitungen gemacht werden.

— **Zillerthalbahn.** Am 24. Februar d. J. wurde die zweite Theilstrecke Fügen - Kaltenbach - Stumm der Zillerthalbahn (Jenbach - Mairhofen) eröffnet. Den Betrieb führt die Aktiengesellschaft der Zillerthalbahn.

Uebrige europäische Länder.

— **Ausrüstung der Güterzüge in Belgien mit selbstthätigen Bremsen.** Die belgische Staatseisenbahnverwaltung studirt zur Zeit die Frage der Einführung selbstthätiger Bremsen für Güterzüge, damit die Maschinenführer im Falle der Gefahr die Züge schneller anhalten können, als dies mit der Handbremse möglich ist.

— **Die grossen Kanalarbeiten in Frankreich.** Die Kommission der Abgeordnetenkammer, welche besonders eingesetzt ist, um die Regierungsvorlage betreffs Kanal-, Fluss- und Hafenarbeiten (von insgesammt auf 611000000 Fr. geschätztem Kostenbetrag) zu untersuchen, hat, nach Abtheilung der Arbeiten in fünf Bezirke, fünf Berichterstatter für jeden einzelnen Bezirk ernannt, ausserdem noch besondere Berichterstatter für folgende Projekte: Kanal von der Rhone zur Loire; Häfen von Marseille und Cette; Kanal der oberen Saone; Kanal von der Garonne zur Loire; Paris Seehafen. Der Abg. Aimont wurde zum Generalberichterstatter ernannt.

— **Die geldliche Seite der schweizerischen Eisenbahnverstaatlichung.** Der Bundesrath hat bei der Volksvertretung beantragt, den Bundesbeschluss vom 28. Juni 1899, betreffend Erwerbung von schweizerischen Eisenbahnobligationen und Aufnahme eines Staatsanlehens zum Zwecke der Eisenbahnverstaatlichung, dahin zu erweitern, dass die aus der Begebung von 3,5 prozentigen Bundesbahnobligationen des Anlehens vom August 1899 im Betrage von 200000000 Fr. beschafften Baarbeträge für die Zwecke der Bundesbahnen im allgemeinen Verwendung finden dürfen. Der Ständerath hat die betreffende Vorlage einstimmig genehmigt, wobei Bundesrath Hauser die formelle Erklärung abgab, die Regierung denke nicht daran, Aktien der Eisenbahngesellschaften direkt von den Aktionären auf offenem Markt zu kaufen. Sie werde stets nur mit den Gesellschaften verhandeln. Aus der Denkschrift, mit welcher der Bundesrath den Antrag begründet hat, ist hervorzuheben, dass von jenen 200000000 Fr. erst rund 80000000 Fr. vergeben sind. Den Eintausch von 3,5 prozentigen Anlehentiteln der Hauptbahnen hat der Bundesrath seit November vorigen Jahres nicht weiter geführt, besonders weil die damaligen Verhandlungen mit zwei Syndikaten durch die Fortdauer des Umtausches erschwert werden mussten, nachdem der Kurs gesunken war. Auch habe der Bund jetzt wesentlich vermindertes Interesse an Erwerbung von Anlehenstiteln der Bahngesellschaften, seit der freihändige Rückkauf der Centralbahn auf der Grundlage erfolgte, dass die Bundesbahnverwaltung einfach in die Verzinsung und Amortisation der Anleihen der Centralbahn einzutreten habe, und da angenommen werden dürfe, dass bei ferneren freihändigen Rückkaufsverhandlungen das gleiche Verfahren eingeschlagen werde. Weiterer baarer Geldmittel bedürfe aber die Bundesversammlung wegen der infolge des Rückkaufs der Centralbahn auf den Bund übergegangenen Bauverpflichtungen dieser Gesellschaft. Die weitere Erwerbung von Eisenbahnobligationen wäre selbstredend keineswegs ausgeschlossen.

— **Sommerfahrplan-Konferenz der schweizerischen Eisenbahnen.** Die vom Eisenbahndepartement des Bundesraths einberufene Konferenz von Vertretern des Bundes, der Kantone, der Eisenbahn- und Dampfschiffsverwaltungen zur Festsetzung der Sommerfahrpläne, an welcher etwa 40 Mitglieder theilnahmen, fand am 26. und 28. d. Mts. im Bundeshause zu Bern statt.

— **Schweizerische Nebenbahnen.** Der von den Einzelinteressenten geführte Kampf gegen die vom Bundesrath bestimmte Einreihung einer Anzahl von Bahnlinien unter die Nebenbahnen ist dieser Tage im Ständerath zum Austrag gekommen. Die eingesetzte Kommission beantragte Abweisung der „Rekurse". Der Berichterstatter betonte zum Schluss, die Taxirung als Nebenbahn sei ein Schutz der künftigen Bundesbahnen gegen unberechtigte Ansprüche, der um so nöthiger sei, da die letzteren so wie so nach allen Seiten würden kämpfen müssen. Der Leiter des Eisenbahndepartements, Bundesrath Zemp, führte aus, dass hinsichtlich der Unterscheidung zwischen Hauptbahnen und Nebenbahnen ursprünglich Meinungsverschiedenheiten herrschten. Nach dem jetzigen Gesetz für die Nebenbahnen seien diejenigen Linien Nebenbahnen, welche vornehmlich dem Lokalverkehr dienen und sich nicht zum Durchgangsverkehr eignen. Es komme nicht darauf an, ob für dieselben grosse Opfer gebracht worden seien. Wenn die Einreihung unter die Nebenbahnen eine Unehre wäre, so müsste man sämmtliche Bahnen unter die Hauptbahnen versetzen. Trotz eifriger Verfechtung der Kantönli- und sonstigen Sonderinteressen durch eine Reihe von Abgeordneten wurde die Abweisung sämmtlicher Rekurse mit grosser Mehrheit, 25 gegen 9 Stimmen, angenommen. Die Verstaatlichung bezieht sich bekanntlich vorerst nur auf die fünf Hauptbahngesellschaften, welche jedoch auch eine Anzahl von als „Nebenbahnen" bestimmte Strecken umfassen.

— **Die Jura-Simplonbahn und die deutsche Sprache.** Der „Frankf. Ztg." wird aus Bern geschrieben: „Aus den Fahrplänen und Fahrkarten der Jura-Simplonbahn waren eine Reihe alter deutscher Ortsbezeichnungen verschwunden und man hatte sie durch französische Namen ersetzt. Infolge der lautgewordenen Beschwerden hat alsdann das schweizerische Eisenbahndepartement die Jura-Simplonbahn letztes Jahr aufgefordert, für die Ortschaften mit mehrheitlich deutschsprechender Bevölkerung die deutsche Bezeichnung anzuwenden. Daraufhin hat die Bahn an Stelle des am meisten angefochtenen Wortes ‚Guin' (Linie Bern-Freiburg) den deutschen Namen Düdingen wiederhergestellt, ebenso auf der Linie Biel-Neuenburg an Stelle von Douanne und Gléresse die deutschen Namen Twann und Ligerz. Nach der neuesten Volkszählung vom Dezember 1900 hat Düdingen 92,7 % deutsche und nur 7 % französische Bevölkerung, Ligerz 93,4 % deutsche und nur 6,4 % französische. Die Jura-Simplonbahn liess ferner für die deutsche Schweiz Fahrpläne mit dem deutschen Kopf ‚Jura-Simplon-Eisenbahnen' herstellen. Allein auf der Linie Lausanne-Biel-Basel hat die Gesellschaft, wie ich einer an die bernische Behörde gerichteten Beschwerde entnehme, nicht nur die französischen Bezeichnungen Gléresse, Douanne und Bienne beibehalten, sondern es wurden hier selbst die deutschen Nebenbezeichnungen ganz weggelassen. Ferner heisst es auf der Linie Lyss-Palécieux ‚Morat (Murten)'. Also nur in Klammern ist angedeutet, wie das historisch gewordene Städtchen heisst. Und doch sind von den 2292 Einwohnern Murtens nur 377 französischer Zunge, mithin kaum 16 %. Aehnlich verhält es sich mit Münchenweiler an der Linie Freiburg-Murten. Obwohl am Stationsgebäude ausdrücklich ‚Münchenwiler=Courgevaux' steht findet sich dieser Ort in den Fahrplänen und Fahrkarten der Jura-Simplonbahn ausschliesslich unter dem Namen ‚Villars les Moines' erwähnt. Und doch zählt diese deutsche Ortschaft nach der Volkszählung 94,7 % deutsche und nur 4,9 % französische Einwohner. Im Sommerfahrplan für 1901 ist Bern durch ‚Berne' ersetzt. Es wurde nun eine neue Beschwerde an die bernischen Behörden gerichtet. Die Eingabe fordert, dass nur Gemeinden mit wenigstens 20 % französisch sprechender Bevölkerung deutsche Ortsnamen mit der französischen Bezeichnung daneben führen sollen. Es erscheine ungerecht, wenn deutsche Gemeinden, wie Ligerz, Fräschels, Münchenwiler, Salgesch usw., doppelte oder sogar nur französische Stationsbenennungen führen müssen, während mehrheitlich französische Gemeinden mit 33—45 % deutscher Bevölkerung, wie Delsberg, Münster, Neuenstadt, ausschliesslich französische Stationsnamen haben. Die richtige Verhältnisszahl, um eine Ortschaft als gemischt anzuerkennen, wäre nach der Eingabe 20 %. Nach der schweizerischen Volkszählung würden somit zweisprachig sein: die Stationen Delemont (Delsberg), Montier (Münster), Bienne (Biel), Neuville (Neuenstadt), Fribourg (Freiburg), Sion (Sitten), Sierre (Siders). Nur die deutsche Bezeichnung würden nachfolgende Stationsnamen erhalten: Twann, Ligerz, Fräschels, Kerzers, Galmitz, Murten, Münchenwiler (=Courgevaux), Düdingen, Salgesch, Leuk, Turtmann, Raron, Visp und Brig. In der Schweiz ist der gelbe Reisebegleiter von David Bürkli (Zürich) stark verbreitet. Wie sehr es nach und nach gelungen ist, alte deutsche Ortsbezeichnungen zu verdrängen, erhellt daraus, dass man im Verzeichniss der schweizerischen Eisenbahnstationen in diesem Reisebegleiter von Bürkli, nach den offiziellen Bekanntmachungen zusammengestellt, vergebens die deutschen Namen Twann, Ligerz, Münchenwiler, Salgesch, Leuk, Turtmann, Raron, Visp und Brig sucht. Kaum erkennt man diese deutschen Ortschaften noch, denn sie heissen bei Bürkli (siehe Seite 9 bis 13 des Reisebegleiters für die Wintersaison 1900/1901): Douaune, Gléresse, Villars les Moines, Salquenen, Loëche, Tourtemagne, Rarogne, Viège und Brigue. Diese Angelegenheit wird voraussichtlich anfangs April auf der Berner Fahrplankonferenz neuerdings zur Sprache kommen."

So weit die „Frankf. Ztg.". Wir haben schon früher Gelegenheit genommen, auf die bedauerliche Nichtachtung hinzuweisen, die sich die Jura-Simplonbahn den deutschen Ortsnamen gegenüber zu Schulden kommen lässt. Aus dem angeführten Beispiel des Bürkli'schen Reiseführers sieht man, dass auch die deutschredenden Schweizer der Frage nicht die genügende Beachtung schenken. Erfreulicherweise schliesst sich unser deutscher Bädeker in seinem Reisebuch dem nicht an, wir finden dort Twann, Ligerz, Salgesch, Leuk, Turtmann, Raron, Visp und Brig in erster Linie und daneben die französischen Namen in Klammern angegeben. Ebenso heisst es dort Siders (Sierre), Sitten (Sion) usw. Das deutsche Reichskursbuch führt auf dem Fahrplan der Jura-Simplonbahn von St. Maurice nach Brig gleichfalls die deutschen Ortsbezeichnungen zuerst auf, während im Fahrplan Visp-Zermatt (Nr. 622c) statt Visp (Viège), umgekehrt Viège (Visp) gesetzt ist. Gut deutsch ist dort aus dem Fahrplan der

Jura-Simplonbahn Freiburg-Murten (Morat) abgedruckt, im Fahrplan der in Basel sitzenden schweizerischen Centralbahn für die Strecke Herzogenbuchsee-Lausanne heisst es aber (Nr. 623) Morat (Murten); da das Reichskursbuch sich nach den ihm vorliegenden Fahrplänen richtet, kann man für diese Folgeunrichtigkeiten nur die schweizerischen Verwaltungen verantwortlich machen. Hoffentlich wird die neue staatliche Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen diesen Dingen ihre Aufmerksamkeit zuwenden und dem Deutschen zu seinem Recht verhelfen!

Fremde Welttheile.

— **Eine französisch-belgische Gesellschaft für Industrieunternehmungen in China** ist in Brüssel gegründet worden, die sich insbesondere mit der Ausbeutung von Bergwerken, mit der Erwerbung von Konzessionen, der Uebernahme von öffentlichen und privaten Bauten, Herstellung von Eisenbahnen, Strassen und Kanälen, Gründung von Banken und Kreditgesellschaften, Einleitung von Studienreisen und Förderung von Forschungen befassen wird. Die Gründung steht der Münchener „Allgem. Ztg." zufolge im engen Zusammenhange mit der belgischen grossen Eisenbahnkonzession. Das Kapital ist auf 1 000 000 Fr. in 10 000 Antheilscheinen zu 100 Fr. festgesetzt; es ist überdies die Ausgabe von 10 000 Antheilscheinen ohne Werthbestimmung vorgesehen. Die Gesellschaft hat bereits Beamte in Belgien, Paris und China ernannt.

— **Ostafrikanische Mittellandbahn.** Der Ausschuss der deutschen Kolonialgesellschaft hat in seiner Sitzung vom 22. März d. J. zur Frage des Baues dieser Bahn folgende Entschliessung gefasst: „Der Ausschuss der deutschen Kolonialgesellschaft erachtet die sofortige Inangriffnahme der Eisenbahn von Dar-es Salaam nach dem Innern als unumgänglich erforderlich für die wirthschaftliche Entwickelung des ostafrikanischen Schutzgebiets. Die unverzügliche Schaffung von Verkehrsmitteln ist angesichts der drohenden Gefahr, dass der Kolonie durch die Ugandabahn und durch die in Portugiesisch-Ostafrika geplanten Linien Quilimane - Schire - Sambesi und Membabucht-Nyassa sowie durch Ablenkung des Verkehrs nach Westen mittelst der Kongobahn der Lebensnerv entzogen wird, so dringlich, dass der Frage, auf welchem Wege dieses Ziel erreicht wird, nur nebensächliche Bedeutung beizumessen ist."

— **Tunesische Eisenbahnen.** Die Franzosen fördern in ihren Kolonien den Eisenbahnbau sehr eifrig. Für Tongking sind kürzlich 200 Millionen, für Madagaskar 60 Millionen zu Eisenbahnbauten bewilligt. In Algier schreitet der Bahnbau nach Süden rüstig weiter und lässt die schon lange angeregte Transsaharabahn nicht mehr als blosse kühne Einbildung erscheinen. Neuerdings handelt es sich um wichtige Eisenbahnbauten in Tunis, wo schon eine lange Querbahn hergestellt ist. Betreffs des neuen Planes, über den wir in Nr. 24 S. 382 d. Ztg. schon kurz berichteten, ist der Ausgangspunkt am Meere noch streitig, ob die Linie bei dem in den letzten Jahren mit grossem Eifer aufgezogenen Kriegshafen Bizerta oder bei Pont du Fahs münden soll. Der andere Endpunkt ist Kalaat-es-Senam. Eine früher beabsichtigte Linie würde 251 km lang sein, die jetzt streitigen haben 166 bezw. 189 km Länge. Die Eisenbahnkommission der Abgeordnetenkammer hat den Minister des Aeussern zur Sache vernommen, welcher mittheilte, dass wegen Abänderungen mit den vorläufigen Konzessionären das bisherige Projekt zurückgezogen wird, aber zugleich die Kammer bat, die Frage im Auge zu behalten, da er ihr demnächst eine neue Vereinbarung vorlegen werde.

— **Ein Eisenbahnunfall in Amerika.** Am 21. Februar d. J. ereignete sich zwischen Bordentown und Trenton, Newjersey, ein Zusammenstoss von zwei Personenzügen, wobei 10 Reisende und 2 Zugbeamte getödtet wurden. Der „Philadelphia Record" berichtet folgendes über diesen Unfall: Zugführer und Lokomotivführer eines nach Norden gehenden Personenzuges hatten die Weisung erhalten, den Atlantic City express, der in drei Theilen fuhr und sich verspätet hatte, auf seiner Fahrt von Newyork nach Atlantic City auf dem Ausweichplatz bei Bordentown abzuwarten. Nachdem erst zwei Abtheilungen des Zuges vorüber waren, setzte sich der Personenzug in Bewegung und der Zusammenstoss erfolgte. Dies der Hergang. Die „Railroad Gazette" knüpft hieran folgende Betrachtungen: „Es liegt also ein Fall von offenkundiger Nachlässigkeit oder Vergesslichkeit von erhaltenen Weisungen vor, und zwar ist dies um so unbegreiflicher, da beide Bedienstete diese Strecke schon seit lange befahren hatten. Gewöhnlich kreuzten beide Züge in Kinkora, 3 engl. Meilen südlich von Bordentown da der Atlantic City express sich indess verspätet hatte, so fuhr der andere Zug bis nach Bordentown und erhielt hier die obige Weisung, die er nicht einhielt, so dass der Zusammenstoss unvermeidlich war. Dieser Unfall hat natürlich grosses Aufsehen gemacht, weil er sich auf einer Bahn ereignete, die auf Tausende von Meilen das Blocksystem eingeführt hat. Mit Recht wird gefragt, warum dies nicht auch auf einer Bahnstrecke erfolgt ist, die so wichtig ist, dass ein einziger Expresszug 12 parlov-cars mit sich führt und in drei Theilen fahren muss? Da sowohl Zug- als Lokomotivführer verwundet und noch nicht imstande sind, eingehende Aussagen zu machen, so wäre es voreilig, ein Endurtheil über die Ursache des Unfalls zu fällen, doch lassen sich immerhin einige Fragen daran knüpfen. Es wird behauptet, dass der Lokomotivführer des Atlantic City express durch Pfeifen das Signal gab, dass noch eine dritte Abtheilung des Zuges folge; hat nun der andere Zug dieses Signal durch das vorgeschriebene Antwortsignal beantwortet? Und wenn nicht, hielt der Lokomotivführer des Atlantic City express den Zug an, um sich nach der Ursache des Schweigens zu erkundigen und die geeigneten Maassregeln zu ergreifen? Befolgte der Lokomotivführer des anderen Zuges die Vorschrift, nicht eher abzufahren, bis er das Abfahrtssignal von dem Zugführer erhielt? Im November v. J. ereignete sich in Alabama ein Zusammenstoss nur dadurch, dass der Lokomotivführer abfuhr, ehe auch der Zugführer sich vergewissert hatte, dass die Abfahrt mit voller Sicherheit vor sich gehen konnte. Die Regel, dass Zug- und Lokomotivführer mit einander im Einverständniss handeln sollen, ist uralt, aber schwer durchzusetzen. Vielleicht geht aus diesem Unfall schliesslich die Ueberzeugung hervor, dass das Blocksystem das einzige Mittel gegen die ungezählten Zusammenstösse dieser Art ist. Wenn auch Fehler dabei vorkommen, und wenn auch zugegeben werden muss, dass in diesem Fall das nichtautomatische Blocksystem keine vollständige Sicherheit gegeben hätte, so hat es doch den unermesslichen Vortheil, dass die Blockwärter gewöhnlich nur mit einem Zuge zu thun haben und gewöhnlich alle Züge gleich behandeln, ohne Betrachtungen darüber anzustellen, ob ein Zug den Vorrang vor dem anderen hat. Der Blockwärter in der Blockbude ist auch frei von der Sorge, Verspätungen einzuholen oder den Reisenden behilflich zu sein, Dinge, die oft die Aufmerksamkeit des Lokomotiv- und des Zugführers in Anspruch nehmen. Er hat auf seinem Pult eine geschriebene Anweisung liegen, nach der er sich richtet, und das ist jedenfalls besser, als in der Hand ein zerknittertes Blatt Papier mit dem ‚sicheren Geleit' der Pfeifen-, Flaggen- oder Laternensignale."

Soweit die „Railroad Gazette". Wir können unsererseits nur hinzufügen, dass der Vorfall von einer kaum glaublichen Unfertigkeit der Eisenbahnzustände auf der fraglichen Bahn zeugt. Eine telegraphische Zugmeldung, eine Verständigung zwischen den Nachbarstationen über eine Kreuzungsverlegung, irgendwelches Fahrsignal oder dergl. scheint es dort nicht zu geben! Der Lokomotivführer wartet auf der Kreuzungsstation — die freilich nur als „Ausweicheplatz" bezeichnet wird, aber doch natürlich für den Betriebsdienst als Station gelten muss, wenn dort Züge kreuzen sollen — nach mündlicher Anweisung, bis der kreuzende Zug seiner Meinung nach vorüber ist, und fährt dann darauf los, ohne dass ihn irgend ein Signal, irgend ein Wärter daran hindert, obgleich sich auf demselben Gleise ein fernerer Zug ihm entgegen bewegt, den er einfach vergessen hat, und der seinerseits offenbar in keiner Weise anders als mündlich angekündigt ist. Und das auf einer Hauptstrecke in einem der dicht bevölkertsten Theile des amerikanischen Ostens in der Nähe Philadelphias und Newyorks auf einer Bahn, auf der ein Expresszug verkehrt, der seiner Schwere halber in drei Theilen gefahren werden muss. Nette Zustände!

Allgemeines.

— **Blocksignale.** Wir erhalten von sachverständiger Seite eine Zuschrift, in der gerügt wird, dass — wie in letzter Zeit häufig in der Vereinszeitung zu lesen gewesen — die Bezeichnung Blocksignal für zwei verschiedene Dinge angewendet werde. Es heisst in der Zuschrift: „Ein Blocksignal kann nur an einem elektrischen oder mechanischen Blockwerk gegeben werden und zwar entweder durch den Blockwecker oder durch Entblocken eines Haltsignals oder sonstige Einrichtungen, welche zur Betriebssicherheit dienen, während das Mastsignal an einer Blockstelle mit dem eigentlichen Blocksignal garnichts zu schaffen hat. Dagegen ist wohl anzunehmen, dass die meisten Strecken noch nicht mit der durchgehenden Streckenblockirung eingerichtet sind und in den Signalzwischenstationen demzufolge auch keine Blockwerke vorhanden sind, daher von einem Blocksignal erst recht nicht die Rede sein kann. Wenn auch der Ausdruck „Blocksignal" für das Mastsignal fälschlich landläufig

geworden ist, so muss doch dahin gewirkt werden, dass die Beamten, welche derartige Signale zu bedienen haben, auch die richtigen Bezeichnungen anzuwenden wissen.

Es wäre wünschenswerth und im Interesse der vielen tausenden Beamten, welche Block- bezw. Mastsignale zu bedienen haben, eine Richtigstellung der Ausdrücke in Ihrer Zeitung aufnehmen zu wollen." Wir kommen dem Wunsch des Einsenders gern nach und möchten auch unsererseits eine solche Richtigstellung anregen.

— Um den **Kohlenverbrauch grösserer Seedampfer** zu veranschaulichen, bringt das Bremer Rhederblatt „Der Leuchtthurm" folgende Vergleiche:

Der gesammte Kohlenverbrauch des Norddeutschen Lloyd betrug im vorigen Jahre 1 134 000 t. Als Beispiel für die ungeheure Grösse dieses Verbrauchs diene der Hinweis, dass nach einer Zusammenstellung des Reichsamts des Innern die gesammte Kohlenversorgung der Grossstadt Berlin durch Steinkohlen, Koks, Braunkohlen und Briketts in demselben Jahre 3 950 000 t betrug, im Jahre vorher 3 486 000 t. Somit verbraucht der Norddeutsche Lloyd fast den dritten Theil der Kohlen, die Berlin für mehr als 1 750 000 Einwohner und seine zahlreichen industriellen Betriebe nöthig hat.

— **Ein neues elektrisches Licht.** Im grossen Saal der Oberpostdirektion Berlin hatte sich vor einigen Tagen, wie die „Berl. Börs.-Ztg." berichtet, eine zahlreiche Gesellschaft von geladenen Herren eingefunden, um der Vorführung eines neuen elektrischen Lichtes „System Bremer" beizuwohnen. Der Erfinder desselben, Herr Hugo Bremer, gab persönlich die nöthigen Erläuterungen und stellte Vergleiche an zwischen dem älteren und seinem neuen System. Es handelt sich bei seiner Erfindung um die Erzeugung von grosser intensiver Lichtwirkung. Das Bremer-Licht stellt sich als die billigste vorhandene Lichtquelle dar und zeichnet sich durch einen überaus warmen Ton der Farbe aus. Der Redner erörterte die Schwierigkeiten, mit denen er zu kämpfen hatte, ehe er sein Ziel erreichte. Und auch jetzt sei noch nicht alles so, wie es sein müsste; er hoffe aber, dass ihm noch weitere Verbesserungen gelingen werden. An der stufenweisen Entwickelung des Bogenlichtes, des Glühlichtes und des von ihm erfundenen Lichtes zeigte der Vortragende die bedeutenden Vortheile des letzteren. Ebenso stellte er interessante Vergleiche mit zwei Scheinwerfern an, um nachzuweisen, dass der mit dem Bremer-Licht versehene alles in viel intensiverem Maasse und vor allem mit viel natürlicherem Farbenton beleuchtet, als der andere. Ebenso ist die Wirkung des „System Bremer" auf die Photographie eine ganz bedeutende. An einer von den grossen Bremer'schen Lampen, welche in Paris ausgestellt waren, konnten die Anwesenden die ungeheure Lichtfülle wahrnehmen, die, wie der Vortragende zum Schluss bemerkte, so gross ist, dass drei Lampen des „System Bremer" 100 Bogenlampen Unter den Linden ersetzen würden. Nach Herrn Bremer nahm Professor Dr. Wilhelm Wedding von der Technischen Hochschule das Wort, um seine Erfahrungen mit dem neuen elektrischen Licht mitzutheilen. Er habe sich von der Güte desselben vollkommen überzeugt und nehme daher auch keinen Anstand, dasselbe öffentlich kund zu thun, selbst auf die Gefahr hin, auf anderer Seite Widerspruch zu erregen. Er bezeichnet das Licht als ein Mittelding zwischen Glühlicht und Bogenlicht und hebt die vorzüglichen Eigenschaften desselben hervor. Durch den warmen Ton des Lichtes und durch die röthliche Farbe desselben werden wir wieder der Natur näher geführt, und es sei zu hoffen, dass weitere Verbesserungen das Bremerlicht zur höchsten Vollendung auf dem Gebiete der elektrischen Lichterzeugung führen werden. In einem Schlussworte sprach Herr Bremer dieselbe Hoffnung und gleichzeitig den Wunsch aus, dass seine Erfindung als ein weiterer Baustein in dem stolzen Gebäude der elektrischen Wissenschaft angesehen werde, und dass die Industrie in Deutschland recht bald einige Vortheile daraus ziehen möge. Dem Vortragenden wurde lebhafter Beifall von den Anwesenden gespendet, zu denen u. a. die Abtheilungschefs des Kriegsministeriums und des Generalstabes, hohe Beamte des Reichspostamtes, Vertreter der hiesigen Hochschulen, ferner der Polizeipräsident v. Windheim, Geheimer Oberbergrath Ammon, Geheimerath Assmann, Geheimerath Strecker, der bekannte Chemiker Dr. Paul Jeserich u. a. gehörten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Berichtigung.

In der an dieser Stelle — in Nr. 19 d. V.-Ztg. — veröffentlichten Mittheilung über die Eröffnung der Haltestelle Wrotzk (an der Strecke Schönsee-Strasburg Wpr.) für den Viehverkehr hat der Schlusssatz — die Verkehrsbeschränkung betreffend — zu lauten: „Die Verladung von Rindvieh ist von der jedesmal vorher einzuholenden Genehmigung des zuständigen Landraths abhängig."

Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die an der Strecke Gotha-Leinefelde gelegene Haltestelle Seebach b. Gotha erhält vom 1. April d. J. ab die Bezeichnung Seebach Kr. Langensalza. Handschriftliche Berichtigung des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung wird anheimgestellt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Offene Stellen.

Das im Verlage von C. W. Kreidel in Wiesbaden monatlich erscheinende „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung" soll ab 1. Januar 1902 vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen als dessen technisches Fachblatt herausgegeben werden und unter Erweiterung seines Inhalts halbmonatlich erscheinen.

Für dieses Fachblatt wird ein in eisenbahntechnischer Hinsicht möglichst vielseitig theoretisch und praktisch gebildeter, die erforderlichen Sprachkenntnisse besitzender

Schriftleiter gesucht,

der bereit ist, seine ganze Thätigkeit in den Dienst der Zeitschrift zu stellen und seinen Wohnsitz am Sitze der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins, derzeit Berlin, zu nehmen.

Mit dieser Stellung ist ein Jahresgehalt von 12 000 M. und eine Vergütung von jährlich 4 000 M. für die sächlichen Kosten der Schriftleitung (Büreau, Schreib- und Zeichenhilfe, Porto usw.) sowie Pensionsberechtigung verbunden. Ausserdem erhält der Schriftleiter für die von ihm selbst verfassten Beiträge ein Honorar.

Bewerber wollen ihre gehörig belegten Meldungen unter Beifügung einer kurzen Darstellung ihrer bisherigen Berufsthätigkeit und unter Angabe etwaiger besonderer Ansprüche schriftlich bis zum 10. Mai d. J. an die unterzeichnete Verwaltung, Berlin W., Köthenerstrasse 28/29, einreichen. Die näheren Vertragsbedingungen können ebendaselbst eingesehen oder von dort bezogen werden.

Berlin, den 22. März 1901. (737)

Geschäftsführende Verwaltung
des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Kranold.

2. Verkehrsstörungen.

1. Der Verkehr des Eisenbahntrajektes zwischen den Stationen Gombos und Erdöd wurde wegen Eishindernissen auf der Donau am 4. Januar l. J. eingestellt, am 10. Februar für 2 Tage und am 11. März l. J. für dauernd wieder eröffnet.

2. Infolge Hochwassers war der Eisenbahnverkehr zwischen den Stationen Adrianopel und Lüle-Burgas der orientalischen Eisenbahnen vom 14. bis 22. Februar a. c. und aus derselben Ursache der Verkehr auf der Strecke Nyitra-Jablonicze-Kutti der kön. ungar. Staatseisenbahnen vom 4. bis 11. März l. J. unterbrochen.

3. Auf der Lokalbahn Vinkovce-Brcka, als auch auf der Lokalbahn Garum-Berzencze-Selmeczbánya musste der gesammte Verkehr wegen Beschädigung der Eisenbahnbrücken am 10. beziehungsweise am 12. März l. J. für unbestimmte Zeit eingestellt werden.

Budapest, am 15. März 1901. (738)
Die Direktion
der kön. ungar. Staatseisenbahnen.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Der Verkehr nach Station Schönpriesen-Umschlagsplatz — vergl. Nr. 7, Inser.-Nr. 215 d. V.-Ztg. — ist am 9. d. Mts. wieder aufgenommen worden.

Wien, am 11. März 1901. (739)

---

3. Güterverkehr.

Ausnahmetarife für Zucker.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab treten im Verkehr der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen unter einander sowie im Wechselverkehre mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn folgende Ausnahmetarife für Wagenladungen von mindestens 10 000 kg in Kraft:

1. Ausnahmetarif 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landesgrenze;
2. Ausnahmetarif 14a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen;
3. Ausnahmetarif L für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und über die Anwendungsbedingungen dieser Ausnahmetarife ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. März 1901. (740)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr (Gr. IV/VI).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 kommt der Nachtrag 13 zu dem Tarif für den obengenannten Güterverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife insbesondere Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecken Büren-Brilon Stadt des Direktionsbezirks Cassel, Burg- und Nieder-Gemünden-Nieder-Ofleiden des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und Mörlenbach-Wahlen des Direktionsbezirks Mainz, sowie für die Stationen Lüchtringen des Direktionsbezirks Cassel, Petkum des Direktionsbezirks Münster i/W. und Hirzenach des Direktionsbezirks Mainz, ferner geänderte Entfernungen für Stationen der Strecke Warburg-Fröndenberg des Direktionsbezirks Cassel und für die Station Warendorf des Direktionsbezirks Münster.

Weitere Auskunft ertheilt auf Anfordern das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 22. März 1901. (741)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten die Nachträge VIII zu Theil I B, Tarifvorschriften und Güterklassifikation, und Theil II B, französische Schnittsätze, in Kraft.

Dieselben werden unentgeltlich abgegeben.

Strassburg, den 20. März 1901. (742)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. April 1901 gelangt der Tarifnachtrag XXI zur Einführung. Derselbe enthält:

Anderweite Frachtsätze für die Stationen Maastricht Meersen, Roermond, Simpelveld, Valkenburg und Wylré-Gulpen;

Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts von Station Simpelveld;

Aufnahme der Station Salzburg in den Ausnahmetarif für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren;

Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Malz von den Stationen Bayreuth, Schwarzenbach a/S. und Waldsassen.

Frachterhöhungen werden erst vom 15. Mai 1901 ab gültig.

Nähere Aufschlüsse ertheilen die Abfertigungsstellen.

München, den 18. März 1901. (743)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.

Theil II vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. April l. J. wird die Station Neckarsteinach mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 5 für Eichenholzextrakt einbezogen:

Kilometer		
461	Passau Donaulände tr.-Neckarsteinach	201 ₰,
343	Regensburg Donaul.-tr.-Neckarsteinach	162 „
418	Deggendorf Donaul.-tr.-Neckarsteinach	192 „
		für 100 kg.

Die Frachtsätze sind auf Seite 44, 64 und 81 des Haupttarifs unter „3. Stationen der badischen Staatseisenbahnen“ vorzutragen.

München, den 19. März 1901. (744)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Der Artikel Baumwollgarnabfälle wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. in die Klasse 14 des vorbezeichneten Ausnahmetarifs aufgenommen.

Essen, den 22. März 1901. (745)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband,
Theil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901, treten für die Beförderung von Cement zwischen Königshof, Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen einerseits und Annaberg i/Sa., Auerbach (unt. Bf.), Buchholz i/Sachsen, Chemnitz, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt, Falkenstein, Freiberg i/Sachsen, Freiberg i/Sachsen (Schachtbahnhof), Johanngeorgenstadt, Königstein, Markneukirchen, Mittweida, Mügeln b/Pirna, Pirna, Plauen i/V. (ob. und unt. Bf.), Radebeul, Reichenbach i/V. (ob. und unt. Bf.), Schandau, Schöneck, Wilkau und Zwickau i/Sachsen, sowie den sächsisch-preussischen Wettbewerbsstationen Gera (Reuss), Leipzig (sämmtliche Bahnhöfe), Plagwitz-Lindenau und Zeitz andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, die bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Ausschluss von Wagen mit einem geringeren Ladegewichte als 10 000 kg gelten.

Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 22. März 1901. (746)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Vom 1. April d. J. ab bis auf weiteres treten für die Beförderung von Weizen und Roggen von Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn nach den Stationen Langfuhr, Oliva, Zoppot, Praust, Straschin-Prangschin und Kahlbude an Stelle der bisherigen anderweite ermässigte Frachtsätze und erleichterte Bedingungen in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze und die Bedingungen für die Anwendung derselben ertheilen die vorgenannten Stationen Auskunft.

Danzig, den 20. März 1901. (747)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

1. Mit sofortiger Gültigkeit wird die auf Seite 14 des Nachtrags II zum Tarifheft 4a verzeichnete Schnittentfernung Wernigerode-Itzehoe von 437 in 337 km berichtigt.

2. Im Verkehr mit Station Hornburg der Börssum-Hornburger Kleinbahn werden vom 1. April d. J. ab die Frachtsätze für die im Rohstofftarif unter Ziffer 4 des

Waarenverzeichnisses genannten Artikel (Rüben des Sp.-T. III) um 0,02 *M.* für 100 kg ermässigt.

3. Vom gleichen Tage ab erhält das Waarenverzeichniss des Rohstofftarifs unter Ziffer 5 (Brennstoffe des Sp.-T. III) am Schlusse des Absatzes b den Zusatz: „Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dergl.) hergestellte.“

4. Im Versande von Station Tangermünde werden für Steinkohlen. Braunkohlen, Koks und Briketts mit Gültigkeit vom 1. April 1901 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle der des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmetarife berechnet. Diese Tarifmaassnahme findet im Verkehr mit der Dahme-Uckroer Eisenbahn keine Anwendung.

Erfurt, den 21. März 1901. (748)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Englisch-bayerischer Güterverkehr.

Unter Aufhebung des englisch-bayerischen Gütertarifs (Theil II) vom 1. Dezember 1893 und des dazu erschienenen Nachtrags tritt am 1. April d. J. der Tarif (Theil II) für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen (einschl. Lindau Rangirbahnhof und Passau österr., Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen) einerseits und London, Station der grossen englischen Ostbahn, andererseits in Kraft.

Die neuen Frachtsätze weisen gegenüber den seitherigen zahlreiche Ermässigungen und nur im Verkehr mit Stationen des südwestbayerischen Gebietes zum Theil unerhebliche Frachterhöhungen auf.

Die Stationen Dachau, Dinkelsbühl, Eichstätt Bhf., Freihung, Gauting, Hassfurt, Hausham, Hersbruck l. u. r. d. P., Höchstädt a. d. D., Karlstadt, Münchberg, Neuötting, Oberdorf b. Biessenhofen, Oberstaufen, Peissenberg, Penzberg, Schliersee und Veitshöchheim sind mit direkten Frachtsätzen nicht mehr ausgerüstet. Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion.

Cöln, den 22. März 1901. (749)

Namens der Verbandsverwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Westfälische Landeseisenbahn.

Gütertarif für den Binnenverkehr.

Mit Eröffnung der diesseitigen Strecke Freckenhorst-Warendorf, voraussichtlich am 1. k. Mts., treten die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Warendorf in Kraft. Verschiedene Stationsbeziehungen, die zu diesem Zeitpunkte aus dem westdeutschen Privatbahnverkehre ausscheiden, worüber die Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen, gehen damit in den diesseitigen Binnentarif über. Neu eingeführt sind Frachtsätze und Entfernungen für

Lippstadt-Freckenhorst und
„ -Warnel.

Es scheiden aus die in den Staatsbahnverkehr übergehenden Sätze und Entfernungen für die Stationsbeziehungen

Brilon Stadt-Lippstadt und
„ „ -Soest.

Lippstadt, den 21. März 1901. (750)

Die Direktion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Mai 1901 gelangen für Packpapier, nämlich: Stroh-, Schrenz-, Holzstoff-, Spelt-, Zucker-, Hülsen- und Bastpapier sowie aus diesen Papieren gefertigte Düten folgende direkte Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach: Stuttgart Hauptbahnhof		Stuttgart Nordbahnhof		Stuttgart Westbahnhof	
	bei Aufgabe von					
	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Station der k. k. österr. Staatsbahnen:						
Hallein	2,12	1,90	2,14	1,91	2,16	1,94

München, den 19. März 1901. (751)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Verband.

Die Stationen der Linie Bologna-San Felice sul Panaro, nämlich Tavernelle d'Emilia, S. Giovanni in Persiceto, Crevalcore, Camposanto und S. Felice sul Panaro sind vom 1. Mai 1901 ab nicht mehr Verbandsstation.

Sendungen dorthin müssen von diesem Zeitpunkte ab im deutsch-italienischen Verkehr mit einem internationalen Frachtbrief aufgegeben werden, in welchem als Empfangsstation der Uebergangspunkt Bologna angegeben ist.

Strassburg, den 21. März 1901. (752)

Die geschäftsführende Verwaltung für den Gotthardverkehr: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Vom 1. April d. J. ab wird die Station Huchtingen der grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahn als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl im Verkehre nach den Küsten- und Binnenstationen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und über die Anwendungsbedingungen geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 22. März 1901. (753)

Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergischer Lokalgütertarif.

Zum württ. Lokalgütertarif ist der Nachtrag IV ausgegeben worden, welcher in der Hauptsache neue bezw. geänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke Marbach a. N.-Heilbronn Hptbhf. enthält. Dieselben treten mit dem Tage der Betriebseröffnung der Reststrecke Heilbronn Hptbhf.-Heilbronn Südbhf. in Kraft; soweit durch die Umwandlung der für die Stationen der Strecke Marbach a. N.-Beilstein bisher eingerechneten Taxzuschläge in Entfernungszuschläge Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Mai 1901 ab. Die Erhöhungen sind beim Tarifbüreau der Generaldirektion zu erfahren.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) dieser Ordnung genehmigt worden.

Stuttgart, den 19. März 1901. (754)

Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Zum Heft 2 des südwestdeutschen Thiertarifs vom 1. April 1896 (Verkehr Baden-Reichsbahn) tritt mit dem 1. April 1901 der Nachtrag II in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Schnitt-Kilometertafeln, der Schnitttarife und der besonderen Entfernungen für den Verkehr mit Mannheim erhält.

Strassburg, den 20. März 1901. (755)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch-hessischer, Berlin-Stettin-hessischer und linksrheinisch-hessischer Verkehr.

Am 1. April d. Js. wird die Neubaustrecke Büren-Brilon Stadt des Direktionsbezirks Cassel eröffnet werden. Die an dieser Neubaustrecke liegenden Stationen Alme, Ringelstein und Siddinghausen werden von dem genannten Tage ab in die Gütertarife für die obenbezeichneten Verkehre einbezogen.

Gleichzeitig wird die Station Steinhausen i/W. in den linksrheinisch-hessischen Verkehr einbezogen.

Infolge Eröffnung der Strecke Büren-Brilon Stadt treten im Berlin-Stettin-hessischen Verkehr Entfernungskürzungen ein. Ueber die Höhe der Entfernungen und Frachtsätze für die neueinbezogenen Stationen, sowie für diejenigen Verbindungen, für welche eine Entfernungskürzung eintritt, geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt a/M., 17. März 1901. (756)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Einführung des Nachtrages II zum Personentarif, Theil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. März 1899 an gültigen Tarif, Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Bestimmungen über die Ausgabe von Arbeiter-Wochenkarten.

Exemplare dieses Nachtrages sind ab 15. April 1901 zum Preise von 30 Hellern für das Stück bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien erhältlich.

Wien, am 18. März 1901. (757)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, als betriebsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 gelangen für die Beförderung von Holzkohle bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Arad	Barcs	Budapest*)	Illava	Uj Gradiska
	Centimes für 100 kg				
Bregenz transit	—	—	—	215	—
Buchs transit	—	—	—	213	—
St. Margrethen transit	—	—	—	216	—
Lindau transit	—	—	—	215	—
Romanshorn	—	228	—	233	—
Zürich (Hauptbhf.)	—	267	—	274	—
Basel	353	290	287	285	342
Schaffhausen	327	261	261	259	313
Singen	322	258	256	254	310
Konstanz	315	241	249	247	293

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie des Kilometerzeigers und der Lieferfristtabelle des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes (vergl. das gemeinschaftl. Heft B vom 1. Februar 1898).

Die Frachtsätze für Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit finden Anwendung:

1. auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach den jenseits der genannten Uebergangspunkte gelegenen schweizerischen Stationen und weiter;
2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit zu lauten.

Wien, am 21. März 1901. (758)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

*) Budapest-Angyalföld, Budapest d. v., Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-Józsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Erweiterung der Reexpeditionsbefugniss der Lagerhäuser in Györ.

Die den Lagerhäusern der Aktiengesellschaft der Waarenmagazine der kgl. Freistadt Györ auf Grund des Elbeumschlagstarifes für Ungarn vom 1. August 1899 zugestandene Reexpeditionsbefugniss (siehe Verordnungsbl. Nr. 51 vom 5. Mai 1900, Seite 1225) wird ab 15. April d. J. unter den gleichen Bedingungen auf folgende Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen ausgedehnt. Budapest: sämmtliche am linken Donauufer gelegenen Stationen, Köbánya sämmtliche Bahnhöfe. Ferner Stationen der Strecken: Budapest-Kelenföld-Baranya-Szt. Lörincz-Villány, Budapest-Orsova-Verciorova, Temesvár-Baziás, Abony Szolnok-Arad-Tövis, Szajol-Debreczen, Püspök-Ladany-Predeal, Nagyvárad-Szeged, Arad-Temesvár, Debreczen-Nagy-Karolyi, Debreczen-Miskolcz-Forro-Encs, Rákos-Kis-Terenne, Hatvan-Miskolcz, Hatvan-Boldoghaza, Rakos-Ujszasz, Budapest-Ferenczváros-Zimony, Kis-Körös-Kalocsa, Szabadka-Baja, India-Mitrovicz, Szeged-Szabadka-Dálja-Villány, Dalja-Brod, Vinkovci-Mitrovicz.

Im Verkehr mit vorstehenden Stationen ist die Reexpedition mit sämmtlichen Umschlagsplätzen gestattet, dagegen ist sie im Verkehr mit Dresden-Elbkai mit den Stationen folgender Strecken nicht zulässig:

Debreczen (exl.)-Miskolcz-Hidas-Nemeti, Rákos-Kis-Terenne, Rákos-Ujszasz, Hatvan-Miskolcz, Hatvan-Boldoghaza.

Wien, am 22. März 1901. (759)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen.

Tarifwesen.

Am 1. April l. J. treten die unten verzeichneten Nachträge zum Lokal-Gütertarif in Kraft:

Nachtrag II, Theil I, Preis 10 Centimes.
„ III, „ II, „ 10 „

Bukarest, den 21. März 1901. (760)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Den Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs — Theil I — vom 1. Januar 1900 entsprechend wird

a) für Gesellschaftsfahrten in IV. Wagenklasse, wenn öffentliche Interessen in Frage kommen,
b) für akademische Ausflüge zu wissenschaftlichen Zwecken,
c) für Schülerausflüge und für Reisen von Kindern in Ferienkolonien,
d) für gewisse Reisen von Mitgliedern öffentlicher Krankenpflegevereine und Magdalenenstifte,
e) für gewisse Reisen von mittellosen Kranken, Blinden, Taubstummen und Waisen,
f) für Reisen der zu militärischen Dienstleistungen einberufenen, in Deutschland lebenden österreichisch-ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Wehrpflichtigen

(zu b bis f bei Benutzung der III. Wagenklasse) ein ermässigtes Fahrgeld von 1,5 ₰ für das Kilometer der zu durchfahrenden Strecke erhoben.

Es wird hierdurch bekannt gemacht, dass dieser Fahrgeldsatz auch fernerhin für die Beförderung der oben bezeichneten Personen zu den angegebenen Reisezwecken erhoben werden wird.

Berlin, den 22. März 1901. (761)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen königlich preussischen Eisenbahndirektionen und der königlich preussisch und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion zu Mainz.

5. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von drei Lokomotiv-Drehscheiben von 16,076 m Nutzlänge nach den Musterzeichnungen der preussischen Staatseisenbahnen Blatt 33—40 Ausgabe 1900, ausschliesslich Erd- und Maurerarbeiten usw. je eine für Bahnhof Schalke Süd, Bochum Nord und Bismarck, soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen, Gewichtsberechnung, Angebotbogen und Zeichnungen liegen im Arbeitszimmer der unterzeichneten Inspektion, Bismarckstrasse 1, Zimmer Nr. 218, zur Einsicht offen und können zu folgenden Preisen von hier bezogen werden, und zwar: Bedingungen mit Angebotbogen und Zeichnung Blatt 33 (Gesammtanordnung) zu 1 ℳ, Zeichnungen Blatt 33—40 (Einzelheiten) zu 30 ₰ für jedes Blatt.

Die Beträge sind post- und bestellgeldfrei in baarem Gelde einzusenden.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebote auf Lieferung von drei Drehscheiben für die Bahnhöfe Schalke Süd, Bochum Nord und Bismarck" sind postfrei und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 6. April 1901, Vormittags 11 Uhr, einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Essen, den 20. März 1901. (762)

Königliche Eisenbahn-Maschineninspektion I.

Die Lieferung von
2 407 Stück geschmiedeten Flussstahlspitzen und
228 Stück überhöhten Radlenkern
zu Schienenherzstücken soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1, hier, bei welcher sie auch zur Einsicht aufliegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ — in baar — zu beziehen. Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt, sind bis zum Eröffnungstage, am 10. April 1901, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 30. April 1901.

Essen (Ruhr), den 23. März 1901. (763)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 26. | 30. März 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Staffeltarif für Eil- und Frachtstückgut.

Die Verwaltung der königlich württembergischen Staatseisenbahnen gibt im Verwaltungsbericht für 1899 auf Grund besonderer Uebersichten und Berechnungen über die Wirkung des am 1. Oktober 1898 eingeführten Staffeltarifes für Eil- und Frachtstückgut zahlenmässige Mittheilungen, welche, da sie auch für weitere Kreise von Interesse sind, hier bekannt gegeben und ergänzt werden.

I. Im Jahre 1. Oktober 1898/99 ergeben sich im Vergleich gegen das Jahr 1. Oktober 1897/98 folgende Ziffern:

1. das beförderte Gewicht:

	Eilgut	Allgem. Stückgut	Sammelladungen	Summa
	t	t	t	t
1898/99	23 517	288 021	52 490	364 028
1897/98	21 490	257 145	62 600	341 235
1898/99 mehr .	2 027	30 876	—	22 793
1898/99 weniger	—	—	10 110	—
	+ 9,4 %	+ 12,0 %	— 16,1 %	+ 6,7 %

2. die geleisteten Tonnenkilometer:

	Eilgut	Allgem. Stückgut	Sammelladungen	Summa
1898/99	1 979 321	25 144 568	4 567 620	31 691 509
1897/98	1 871 521	22 072 415	5 397 610	29 341 546
1898/99 mehr .	107 800	3 072 153	—	2 349 963
1898/99 weniger	—	—	829 990	—
	+ 5,7 %	+ 13,9 %	— 15,4 %	+ 8,0 %

3. die Einnahmen an reiner Streckenfracht:

	Eilgut	Allgem. Stückgut	Sammelladungen	Summa
	M.	M.	M.	M.
1898/99	387 234	2 450 505	274 057	3 111 796
1897/98	411 734	2 427 965	323 857	3 163 556
1898/99 mehr .	—	22 540	—	—
1898/99 weniger	24 500	—	49 800	51 760
	— 5,9 %	+ 0,9 %	— 15,4 %	— 1,6 %

4. die Einnahmen an Abfertigungsgebühren:

	Eilgut	Allgem. Stückgut	Sammelladungen	Summa
	M.	M.	M.	M.
1898/99	42 917	265 905	31 794	340 616
1897/98	39 201	237 246	37 560	314 007
1898/99 mehr .	3 716	28 659	—	26 609
1898/99 weniger	—	—	5 766	—
	+ 9,5 %	+ 12,1 %	— 15,4 %	+ 8,4 %

5. die Einnahmen an Streckenfrachten und Abfertigungsgebühren:

	Eilgut	Allgem. Stückgut	Sammelladungen	Summa
	M.	M.	M.	M.
1898/99	430 151	2 716 410	305 851	3 452 412
1897/98	450 935	2 665 211	361 417	3 477 563
1898/99 mehr .	—	51 199	—	—
1898/99 weniger	20 784	—	55 566	25 151
	— 4,6 %	+ 0,2 %	— 15,4 %	— 0,7 %

II. Dass sowohl die Tonnenkilometer, als die Einnahmen an reiner Streckenfracht aus Eilgut ungeachtet der Zunahme des beförderten Gewichtes zurückgegangen sind, ist in dem zufälligen Umstand begründet, dass der auf weite Entfernungen der württembergischen Bahn (ab Rottenburg und Meckenbeuren nach Crailsheim und Bretten) sich bewegende Hopfenversand im Jahre 1897 in den September, im Jahre 1899 in den Oktober gefallen, also ausser Vergleichung geblieben ist. Hierdurch erklärt sich auch der Rückgang in der durchschnittlichen Beförderungslänge in Eilgut von 87,1 auf 84,1 km.

In der allgemeinen Stückgutklasse ist es infolge der Zunahme des Gewichtes um 12 % und der Steigerung der durchschnittlichen Beförderungslänge auf der württembergischen Bahn von 85,8 auf 87,3 km schon im ersten Jahre gelungen, nicht nur den Ausfall des Staffeltarifes auszugleichen, sondern im ganzen eine Mehreinnahme von 51 199 M. zu liefern.

Der Ausfall bei den Sammelladungen von 55 566 M. ist eine nothwendige Folge des Rückganges in den Zahlen der Tonnen und der Tonnenkilometer.

III. Im Durchschnitt stellt sich die Einnahme an reiner Streckenfracht:

		Eilgut	allg. Stückgut	Sammelladungen
1. für 1 t .	1898/99	16,46 M.	8,51 M.	5,22 M.
	1897/98	19,16 "	9,44 "	5,15 "
	1898/99	— 14,0 %	— 9,8 %	+ 1,3 %
2. für 1 tkm	1898/99	19,56 ₰	9,74 ₰	6,00 ₰
	1897/98	22,00 "	11,00 "	6,00 "
	1898/99	— 11,0 %	— 11,7 %	=

IV. Als allgemeine Verkehrssteigerung ist für Stückgut nach einer Uebersicht der drei Jahre vor dem Staffeltarif (1894

bis 1897) in Gewicht, Tonnenkilometern und Einnahmen 6 % anzunehmen. Es erscheinen hiernach als Steigerung infolge des Staffeltarifes beim Gewicht in Eilgut 3,4 %, in allgemeiner Stückgutklasse 6 %, bei den Tonnenkilometern in allgemeiner Stückgutklasse 7,9 %, wogegen bei den Tonnenkilometern in Eilgut keine Steigerung infolge des Staffeltarifes übrig bleibt.

V. Begünstigt durch den Staffeltarif hat die Güterbewegung in denjenigen Verkehren, welche die Güter auf weite Entfernungen leiten, in besonders starkem Maasse zugenommen. Es sind dies die Gebiete mit Sachsen und Schlesien und in den Verbänden: ost-mittel-südwestdeutsch, nordost-Berlin-Württemberg, norddeutsch-hessisch-südwestdeutsch und rheinisch-westfälisch-Württemberg. Bei diesen Verkehren ist eine Steigerung eingetreten in:

Eilgut	von 3 646 t	auf 4 311 t	= 18,2 %
allg. Stückgut .	„ 43 847 „	„ 59 677 „	= 36,1 „
ermäss. Stückgut	„ 21 080 „	„ 22 894 „	= 9,0 „

Letzteres ist hier beizuziehen, weil auf Entfernungen von 724 km und mehr der Staffeltarif billiger ist, als die Taxe nach dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter (8 ₰ für 1 tkm), so dass im schlesisch-süddeutschen Verkehr die Güterbewegung nach dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter auf sehr bescheidene Ziffern zurückgegangen ist.

Dass im ganzen die Stückgutbeförderung nach dem Spezialtarif in diesen entfernteren Verkehrsbeziehungen doch gestiegen ist, wird nur damit zu erklären sein, dass die verhältnissmässig viel stärkere Steigerung in Eilgut und Normalstückgut auch den Umsatz in Gütern des Spezialtarifes mitbegünstigte.

Greift man die zwei Verkehre mit Beförderung auf die weitesten Entfernungen heraus, so treten Steigerungen beim Stückgut hervor:

im schlesisch-süddeutschen Güterverkehr von 2 080 t auf 3 737 t . . . . = 79,7 %
im nordost-Berlin-württembergischen Güterverkehr von 6 098 t auf 9 038 t . . . . = 48,2 „

Der Sammelladungsverkehr Württembergs mit den Stationen Leipzig, Berlin, Hamburg, Breslau — soweit er überhaupt nachzuweisen ist — hat nicht abgenommen, vielmehr sich von 294 auf 313 Wagen gesteigert; er ist bei einer Entfernung von 730 km und einer Grundtaxe von 6 ₰, also einem Aufwand für 7 300 tkm von 450 ℳ gegenüber dem Aufwand nach dem Staffeltarif bei 730 km (6,03 ℳ) mit 603 ℳ immer noch lohnend.

VI. Zusammenfassend kann über den Staffeltarif gesagt werden, dass die durch ihn beabsichtigte Begünstigung des Fernverkehres in Stückgut in vollem Umfang eingetreten und dass die gefürchtete Schmälerung der Einnahmen der Eisenbahn schon im ersten Jahre seiner Wirksamkeit durch die Steigerung des Verkehres nahezu fern geblieben ist.

Auf einigen Stationen (Ludwigsburg, Göppingen, Tuttlingen) sind durch die infolge des Staffeltarifes eingetretene Steigerung des Stückgutverkehres Vergrösserungen der Güterschuppen nöthig geworden. Diesem vermehrten Aufwand auf den Anfangs- und Endstationen stehen ausgleichend das Mehr an bezogenen Abfertigungsgebühren und die Ersparniss an Umladekosten gegenüber, da es bei dem vermehrten Verkehr weit eher möglich wird, die Güter in direkter Stückgutladung ohne Umladen unterwegs an den Bestimmungsort zu bringen.

Anschliessend an vorstehende Mittheilungen, welche ausschliesslich die Wirkungen für Württemberg behandeln, soll auch die Wirkung des Staffeltarifs im weiteren auf das ganze deutsche Netz Beleuchtung finden:

VII. Die durchschnittliche Grundtaxe für 1 tkm der allgemeinen Stückgutklasse (Ziff. III) mit 9,74 ₰ entspricht einer Entfernung von 313 km. Der Frachtsatz für 1 t auf 313 km beträgt:

a) nach dem früheren Tarif (313 × 11 + 200) . . . 36,40 ℳ
b) „ „ Staffeltarif . . . . 32,50 „
Wenigereinnahme der Bahn 3,90 ℳ . . = 10,71 %
Dieser Abnahme steht eine Steigerung des Verkehres in den Tonnenkilometern (Ziffer I, 2) gegenüber von . . . . 13,9 „

Im schlesisch-süddeutschen Verkehre, in welchem die weitesten Entfernungen vorkommen, stellt sich jetzt der Einheitssatz für 1 tkm auf 7,99 ₰, der einer Entfernung beim Staffeltarif von 730 km entspricht. Für diese Entfernung beträgt der Frachtsatz für 1 t:

a) nach dem früheren Tarif (730 × 11 + 200) . . . 82,30 ℳ
b) „ „ Staffeltarif . . . . 60,30 „
Ermässigung 22 ℳ . . . . = 26,73 %

Letzterer Ermässigung steht eine Verkehrsteigerung von 79,7 % gegenüber.

Im gleichen Verkehr beträgt der Umsatz in Tonnenkilometern:

a) vor dem Staffeltarif 2 080 × 530 . . . = 1 102 400 tkm
b) im ersten Jahre des Staffeltarifes 3 737 × 730 2 728 010 „
also die Steigerung des Umsatzes 1 625 610 tkm . . . . = 147,4 %

Der Sammelladungsverkehr hat in den gleichen Verkehrsbeziehungen nicht abgenommen, ist vielmehr von 20 Wagen auf 80 Wagen im Jahre gestiegen.

VIII. Die mit Recht gefürchteten grossen Schwierigkeiten aus dem Staffeltarif für die Abrechnung der Eisenbahnen untereinander sind nicht eingetreten. Die Verwaltungen haben auf genaueste, also relationsweise Abrechnung verzichtet und sich mit Durchschnittswerthen begnügt. In den süddeutschen Verkehren wurde allgemein die sehr einfache Regelung vereinbart, dass die Ausfälle infolge des Staffeltarifes im Verhältniss der normal gerechneten Antheile an reiner Streckenfracht je auf die betheiligten Verwaltungen vertheilt werden. Im Gegentheil sind, nachdem man sich mit dem Gedanken vertraut gemacht hatte, auf ziemlich genaue Abrechnungen zu verzichten, ziemlich weit gehende Vereinfachungen durch tonnenkilometrische Abrechnung und Abrechnung der Stückguteinnahmen nach Verhältnisszahlen zum grössten Theil durchgeführt, im übrigen in der Durchführung begriffen.

Durch diese Erörterung dürfte der zahlenmässige Nachweis erbracht sein, dass die Schöpfung des Staffeltarifes für Stückgut das Interesse der Eisenbahnen und des Publikums gleichmässig gefördert hat.

Die preussische wasserwirthschaftliche Vorlage.

Während in den west- und nordeuropäischen Ländern der Ausbau eines Netzes von leistungsfähigen Wasserstrassen bereits seit Jahrhunderten das Ziel und die Sorge der Regierungen gewesen ist, blieb Deutschland auf diesem Gebiete hinter Frankreich und England und sogar hinter Russland weit zurück. Nur im Osten, wo weite Länderstrecken unter dem Szepter der Hohenzollern geeint waren, ist der Unterlauf der Elbe mit dem der Oder, der Unterlauf der Oder mit dem der Weichsel durch Schifffahrtskanäle in Verbindung gebracht worden. Im westlichen Theile Deutschlands, wo bis vor einem Menschenalter das Königreich Hannover sich zwischen die beiden getrennten Gebiete der preussischen Monarchie einschob, blieben Elbe und Weser sowie Weser und Rhein ohne einigendes Band. „Und doch ist dort die Landesbeschaffenheit dem Ausbau einer Kanalverbindung in hervorragendem Maasse günstig. Die nordwestdeutsche Tiefebene bietet alle Vorbedingungen für die Anlegung eines sehr leistungsfähigen und verhältnissmässig billigen Schifffahrtskanals

vom Rhein bis zur Elbe. Niedrige Wasserscheiden trennen die von Süd nach Nord fliessenden Ströme, deren Wasserführung eine ausreichende Kanalspeisung durchaus sicherstellt." Diese Worte, die wir dem Buche des Regierungs- und Bauraths Sympher über die jetzt dem preussischen Landtage unterbreitete wasserwirthschaftliche Vorlage entnehmen, kennzeichnen kurz und klar die örtlichen Verhältnisse, und man hätte erwarten sollen, dass die preussische Regierung auf ein allseitiges williges Entgegenkommen gestossen wäre, als sie mit dem Plane hervortrat, diese günstigen Umstände zum Ausbau eines Rhein-Weser-Elbekanals zu benutzen. Hatte aber bis 1866 die Eifersucht des welfischen Nachbarn sich trennend zwischen die gemeinsamen Interessen des preussischen Ostens und Westens geschoben, so stiess man jetzt namentlich bei den Vertretern der ostelbischen Landestheile auf einen geschlossenen Widerstand gegen diesen Plan, der angeblich nur dem industriellen Westen nützlich, dem auf die Pflege der Landwirthschaft angewiesenen Osten aber schädlich sein sollte. Dieser Widerstand brachte die im Jahre 1899 eingebrachte Kanalvorlage zu Falle, und auch gegenüber dem erweiterten Projekte, welches die Verbesserung der Wasserstrassen des Ostens einbezogen hat, tritt er immer unzweideutiger hervor, je näher die Entscheidung über diese wichtige Frage heranrückt.

Die neue Kanalvorlage umfasst bekanntlich den Ausbau einer Wasserstrasse, welche beim Dorfe Laar nördlich von Ruhrort den Rhein verlässt und von hier dem Laufe des Emscherthales folgend an den Dortmund-Emskanal anschliesst, von diesem beim Dorfe Bevergern abzweigt und sodann zur Weser und Elbe führt, ferner die Herstellung eines Grossschifffahrtsweges von Berlin nach Stettin sowie die Verbesserung der Wasserstrasse zwischen Oder und Weichsel, der Schifffahrtsstrasse der Warthe von der Mündung der Netze bis Posen, des Schifffahrtsweges der Oder bis gegen Oppeln und die Regulirung der unteren Oder, Havel und Spree. Für alle diese Zwecke wird die Bewilligung einer Bausumme von rund 389 Millionen Mark beantragt.

Die Höhe dieses Betrages hat sicherlich schon manchen zurückgeschreckt; wenn man aber erwägt, dass sich der Betriebsüberschuss der preussischen Staatseisenbahnen allein im Rechnungsjahre 1899 auf 563 Millionen Mark gestellt hat, so erscheint jener Betrag keineswegs so unverhältnissmässig hoch.

Ein anderer Grund, den die Kanalgegner dem Regierungsplane entgegenhalten, ist die Behauptung, dass die Kanäle, wie sich in Nordamerika und England zeige, überhaupt kein zeitgemässes Verkehrsmittel mehr sind. Denn im ersteren Lande sei der einst so belebte Eriekanal durch den Wettbewerb der Bahnen gänzlich verödet, und in England habe der neu dem Betrieb übergebene Manchester-Seekanal den an ihn geknüpften glänzenden Hoffnungen nicht entsprochen.*) Diese Thatsachen — deren Ursachen hier nicht weiter erörtert werden sollen — sind aber für deutsche Verhältnisse keineswegs maassgebend und beweisend, denn hier in Deutschland tritt uns vielmehr der umgekehrte Sachverhalt entgegen, dass sich nämlich die Schifffahrt auf den Binnengewässern während der letzten Jahrzehnte in geradezu auffallendem Maasse vermehrt hat. So lesen wir auf Seite 10 des Sympher'schen Buches:

„Am 31. Dezember 1877 wiesen die deutschen Fluss-, Kanal-, Haff- und Küstenschiffe einen Bestand auf von 570 Dampfschiffen mit 31 000 t angegebener Tragfähigkeit sowie 17 083 Segel- und Schleppfahrzeugen mit 1 350 000 t Tragfähigkeit, dagegen am 31. Dezember 1897 von 1 953 Dampfschiffen mit 104 000 t Tragfähigkeit sowie 20 611 Segel- und Schleppfahrzeugen mit 3 270 000 t Tragfähigkeit.

Vergleichsweise sei bemerkt, dass die 3 693 am 1. Januar 1898 vorhanden gewesenen deutschen Seeschiffe einen Raumgehalt von rund 1 600 000 Registertonnen hatten. Rechnet man, dass auf 1 Registertonne an mittelschwerem Gut etwa 1,5 Gewichtstonnen zu 1 000 kg geladen werden können, so betrug das Ladevermögen der deutschen Seeschiffe am 1. Januar 1898 rund 2 400 000 t, wurde also von den deutschen Binnenschiffen erheblich übertroffen. Zahl und Tragfähigkeit der im Binnenverkehr thätigen Dampfer haben sich in 20 Jahren verdreifacht, während die Zahl der für die Güterbeförderung überwiegend benutzten Segel- und Schleppfahrzeuge sich um 21 %, deren Tragfähigkeit um 142 % vermehrt hat. Die Vergrösserung der Fahrzeuge und die damit verbundene Ermässigung der Schiffsfrachten haben die deutsche Binnenschifffahrt befähigt, sich nicht nur lebensfähig zu erhalten, sondern jene bedeutende Entwickelung zu nehmen, welche oben dargelegt ist."

Weit eher möchte noch der von anderer Seite gegen den Kanalbau ins Gefecht geführte gegentheilige Grund stichhaltig erscheinen, dass die Kanalanlage den Bahnen ihre Frachten in einem staatswirthschaftlich nachtheiligen Grade entziehen werde. Aber wenn, wie Sympher S. 16 nachweist, gegenwärtig die Eisenbahnfrachten zwischen Magdeburg und Hamburg für Massengüter um das Doppelte, für Zucker sogar um das Vierfache höher stehen als die Elbefrachten, und dennoch der Bahnverkehr in jenen Gütern auf der gedachten Strecke lebhaft genug ist, so darf man auch vom Rhein-Elbekanal keine allzu nachtheiligen Wirkungen für die Einnahmen der Staatsbahnen befürchten. — Dem diesen Standpunkt besonders lebhaft vertretenden Abg. Freiherrn v. Zedlitz gegenüber hat übrigens in dieser Beziehung der Minister v. Thielen in der Kommission etwa folgendes ausgeführt:

„In der der Vorlage beigefügten Denkschrift ist der nach 15 Jahren, wenn der Kanal in seiner ganzen Länge dem Betriebe übergeben sein wird, zu erwartende Mindererertrag der Bahnen auf jährlich 72 Millionen Mark berechnet. Alsdann aber würde bei Annahme einer Verkehrssteigerung für die nächsten 15 Jahre bis zur Eröffnung des Kanals von nur 3,5 % im Jahr (eine sehr vorsichtige Schätzung, denn in Wirklichkeit betrug die Steigerung in den letzten 15 Jahren durchschnittlich 4,39 % beim Personenverkehr und 4,27 % beim Güterverkehr) der jährliche Zuwachs bei den Verkehrseinnahmen der preussischen Staatsbahnen nach 15 Jahren rund 840 Millionen Mark betragen.

Um den dieser Mehreinnahme entsprechenden Mehrverkehr zu bewältigen, bedarf es einmal 1. einer entsprechenden Vermehrung des Fuhrparks. Nimmt man für die 15 jährige Periode — wie vor — eine Verkehrssteigerung von 3,5 % und eine Vermehrung der Betriebsmittel in demselben Verhältniss an, so ergibt sich für diese 15 jährige Periode ein Kapitalaufwand für Betriebsmittel von rund 1 050 Millionen Mark. 2. Ausserdem sind zur Ergänzung der Bahnanlagen in den letzten 10 Jahren (von 1890/91 bis 1899) aus verschiedenen Fonds des Ordinariums, Extraordinariums und Anleihen insgesammt 750 Millionen Mark aufgewendet, welche bei Privatbahnen aus dem Anlagekapital bestritten werden. Für diese Zwecke würden danach in den nächsten 15 Jahren rund 1 125 Millionen Mark erforderlich sein. 3. Endlich sind in den letzten 10 Jahren für neue Bahnen insgesammt rund 520 Millionen Mark verwendet, was für weitere 15 Jahre 780 Millionen Mark ausmachen würde. Insgesammt würden also zur Vermehrung der Betriebsmittel, zur Ergänzung der Bahnanlagen und für Herstellung neuer Bahnen nach den Erfahrungen der letzten 10 Jahre für die nächsten 15 Jahre 2 955 Millionen Mark, rund 3 Milliarden, erforderlich sein.

Nimmt man nach der der wasserwirthschaftlichen Vorlage beigefügten Denkschrift an, dass nach 15 Jahren ein Verkehr von 72 Millionen Mark von den Staatsbahnen auf den Rhein-Elbekanal übergehen wird, d. h. also vom Standpunkte der Eisenbahnen, dass der Verkehrszuwachs nach 15 Jahren nicht 840 Millionen Mark, sondern nur 768 Millionen Mark betragen wird, so werden sich einmal die Betriebskosten entsprechend verringern — in der Denkschrift auf 15 Millionen Mark veranschlagt —; ausserdem wird aber auch ein Kapitalaufwand für Vermehrung der Betriebsmittel, der Bahnanlagen und der neuen Bahnen erspart.

Am greifbarsten tritt die Kapitalersparniss bei den Betriebsmitteln hervor: wenn ein achtel der Mehreinnahme von 840 Millionen Mark an den Kanal abgegeben werden sollte, darf man annehmen, dass ein achtel des Kapitals von 1 050 Millionen Mark für Beschaffung der Betriebsmittel, also 131 Millionen Mark, erspart werde. Rechnet man in Ermangelung eines anderen Maassstabes ebenso bei den Kosten der Erweiterungsbauten und der neuen Bahnen, so würde im ganzen ein Kapital von 370 Millionen Mark erspart werden, also ungefähr ein gleich hoher Betrag, wie die ganze wasserwirthschaftliche Vorlage an Kapitalaufwand vom Staate verlangt.

Man wird nicht einwenden dürfen, dass bis zur Eröffnung des Kanals die Eisenbahnverwaltung den Fuhrpark und die Bahnanlagen zur vollen Bewältigung des Verkehrs vermehren muss und deshalb das gedachte Kapital nicht ersparen kann. Denn wenn feststeht, dass nach 15 Jahren der Rhein-Elbekanal einen namhaften Theil des Verkehrs übernehmen wird, so lässt sich in der Uebergangszeit durch Doppelbesetzungen der Lokomotiven, Beschleunigung des Wagenumschlags auch mit einem beschränkten Fuhrpark ein grösserer Verkehr bewältigen; ebenso ist es vorübergehend möglich, Bahnanlagen, welche anderntalls erweitert werden müssten, einige Jahre hindurch für einen vermehrten Verkehr zu benutzen, so dass, wenn auch nicht der hier herausgerechnete Kapitalbetrag in voller Höhe erspart werden mag, so doch ein namhafter Theil ernstlich in Betracht gezogen werden kann."

Ueber die Aussichten der Gesammtvorlage lässt sich nach dem gegenwärtigen Stande der Dinge in der Kanalkommission des Abgeordnetenhauses etwa folgendes sagen:

Während die Vertreter der konservativen Partei bis vor kurzem der ganzen Vorlage unbedingten Widerstand entgegensetzten, erschwerten die Vertreter des Centrums die Stellung der Regierung dadurch, dass sie zwar dem Bau einer Verbindung

*) Vergleiche über den Verkehr und die Betriebsergebnisse des Manchester-Seekanals im II. Halbjahr 1900 den auf S. 411 dieser Nummer abgedruckten, übrigens nicht ungünstigen Bericht.

des Dortmund-Emskanals mit dem Rhein ihre Zustimmung verhiessen, diese Verbindung aber nicht über die Emscherthallinie, sondern durch Kanalisirung der Lippe hergestellt sehen wollten. Auf denselben Standpunkt haben sich nun neuerdings auch die konservativen Kommissionsmitglieder gestellt, dabei aber ausdrücklich erklärt, dass sie dem Bau der Strecke vom Dortmund-Emskanal zur Elbe — dem sogen. Mittellandkanal — ihre Zustimmung versagen würden. Man kann in diesem Schritte wohl kaum ein Entgegenkommen gegenüber der Regierung finden, wie verschiedene konservative Blätter behaupten, um so weniger, da die letztere auf den Ausbau der Emscherthallinie schwerlich wird verzichten können. Dass für diese Anlage der Bau eines Lippekanals keineswegs einen genügenden Ersatz bilden wird, ist in überzeugender Weise nachgewiesen in der neu erschienenen Flugschrift „Emscherthallinie und Kanalisirung der Lippe. Im amtlichen Auftrage bearbeitet von Sympher, Regierungs- und Baurath. Mit einer Karte. Berlin. E. S. Mittler & Sohn.“ Die kleine Schrift widerlegt die gegen die Emscherlinie geltend gemachten Bedenken und macht dann namentlich geltend, dass die Aufgaben dieser letzteren Richtung den Verzicht auf zwei der wesentlichsten Zwecke des ganzen Kanalbaues zur Folge haben werde. Einmal sei die so nothwendige Verbindung des westfälischen Kohlen- und Industriereviers mit dem Rhein in erfolgreicher Weise nur auf diesem Wege herzustellen, zumal da die Lippelinie als ein grosser Umweg für den so wichtigen Verkehr nach Köln und dem Oberrhein völlig werthlos sei. Namentlich aber sei nur von dem Ausbau der Emscherlinie eine Entlastung der Eisenbahnen im Ruhrgebiet zu erhoffen, die durch den übermässig anwachsenden Verkehr von Jahr zu Jahr dringlicher geboten wird.

Ein erfreuliches Zeichen, dass auch in den Kreisen der Landwirthe eine der Kanalvorlage günstige Auffassung Boden findet, bildet eine andere Flugschrift „Der Rhein-Weser-Elbekanal und die Landwirthschaft. Von W. Rehling-Petershagen, praktischer Landwirth, Mitglied des Hauses der Abgeordneten für den Wahlkreis Minden-Lübbecke. Minden i/Westf. J. C. C. Bruns Verlag.“ Der Verfasser weist namentlich den von den Ostelbiern so vielfach betonten Gegengrund zurück, dass durch den Kanal ein neues Einfallsthor für ausländisches Getreide und Holz geschaffen und dadurch der Zudrang dieser Güter zu den inländischen Märkten noch werde gesteigert werden. Die Einfuhr derselben erfolge schon jetzt im wesentlichen von den Seehäfen her auf den mit Gebühren nicht belasteten Schifffahrtsstrassen der grossen Ströme und werde diesen auch ferner verbleiben. Dagegen werde es dem Getreide der Ostprovinzen eben durch den Kanal ermöglicht werden, in den Industriegegenden des deutschen Westens einen aufnahmefähigen Markt zu finden.

Die Stimme dieses westfälischen Landwirthes kann freilich gegenüber dem geharnischten Widerstande des agrarischen Ostens nicht viel ausrichten. Die Hoffnung, dass es schliesslich doch gelingt, den Mittellandkanal, der den Kernpunkt und das Rückgrat der ganzen Vorlage bildet, durchzusetzen, beruht in der Hauptsache darauf, dass die gesammte wasserwirthschaftliche Vorlage, in der jetzt eine Anzahl von Projekten enthalten sind, deren Ausführung auch für den landwirthschaftlichen Osten von anerkannt hoher Bedeutung ist, als eine Einheit von der Staatsregierung vorgelegt ist, aus der nicht beliebig ein Theil herausgerissen, ein anderer fallen gelassen werden kann. Industrie und Landwirthschaft müssen erkennen, dass die Gesammtvorlage den beiderseitigen Interessen gleichmässig Rechnung trägt. Insbesondere müssen die Vertreter der Landwirthschaft dessen inne werden. Wird dann die Vorlage Gesetz, so wird, davon sind wir überzeugt, auch der landwirthschaftliche Osten dereinst gewahr werden, welche Wohlthaten ihm auch der Mittellandkanal erweist, der ihm den Absatz seiner Erzeugnisse in die dicht bevölkerten Gegenden des Westens über die Elbe hinaus und den Bezug der aus dem Westen kommenden unentbehrlichen Düngemittel und Industriewaaren so sehr erleichtern wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Eisenbahnangelegenheiten bildeten im preussischen Herrenhause** am 27. März d. J. einen Hauptgegenstand der Verhandlung. Zunächst berichtete Oberbürgermeister Hammer über die Darstellung der Ergebnisse der Verhandlungen des Landeseisenbahnraths für 1900. Die Vorlage wurde durch Kenntnissnahme für erledigt erklärt. — Dann berichtete Herr v. Grass namens der Kommission für Eisenbahnangelegenheiten über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1899. Herr v. Below-Saleske erkannte an, dass die Eisenbahnverwaltung den Verkehr mustergültig bewältigt habe. Er beantragte, die Regierung zu bitten, dass im nächsten Bericht eine Uebersicht über die Getreidemengen gegeben würde, die auf den deutschen Eisenbahngrenzstationen und Wasserstrassen zur Einfuhr gelangt seien. Minister v. Thielen sagte dies zu, soweit die Beschaffung möglich sei. Für die preussischen Flüsse und Häfen besitze die Regierung das Material bereits. Sie werde sich bemühen, es auch für die übrigen deutschen Häfen und Einfuhrorte zu erhalten. Das Haus erklärte den Bericht durch Kenntnissnahme für erledigt; der Antrag v. Below wurde angenommen.

Der Bericht der Eisenbahnkommission über den Baubericht der Eisenbahnverwaltung für den Zeitraum vom 1. Januar 1899 bis dahin 1900 nebst den Rechenschaftsberichten über die Verwendung der extraordinären Dispositionsfonds dieser Verwaltung für das Etatsjahr 1899 wurde entsprechend dem Kommissionsantrage durch Kenntnissnahme für erledigt erklärt.

Den am 9. Januar d. J. eingebrachten Antrag des Grafen Klinckowström: „Die königliche Staatsregierung aufzufordern, die Verstaatlichung der ostpreussischen Südbahn unverzüglich in die Wege zu leiten“ (vergl. Nr. 4 S. 51 d. Ztg.) hat die Kommission für Eisenbahnangelegenheiten einstimmig angenommen.

Oberbürgermeister Hoffmann-Königsberg sprach sich entschieden gegen diesen Antrag aus. Das Gedeihen der ostpreussischen Hauptstadt sei abhängig von einem blühenden russischen Getreidehandel. Die Verwaltung der Bahn habe es verstanden, grosse Mengen russischen Getreides nach Königsberg zu lenken, selbst auf Entfernungen von über 2000 km. Und da sollte die Stadt Königsberg wünschen, dass eine Verwaltung, die so grosses geleistet hat, von einer anderen Verwaltung abgelöst würde? Das werde in Königsberg von niemand gewünscht, wenigstens zur Zeit nicht. Aus dem stenographischen Protokoll der Verhandlungen des Hauses vom 9. Januar sei ganz deutlich herauszulesen, dass der hervorragende Einfluss, den die ostpreussische Südbahn seiner Zeit auf die Vereinbarung im Schlussprotokoll zum russischen Handelsvertrag ausgeübt habe, vor den Verhandlungen über die Erneuerung des Vertrages aus der Welt geschafft werden solle. Bei den Verhandlungen von 1893 habe den deutschen Kommissaren nicht das Wohl der Privatbahn, sondern einzig das Wohl und Interesse von Danzig und Königsberg vorgeschwebt. Königsberg habe schon ohnehin schwer um sein Dasein zu kämpfen und wolle sich in diesem Kampfe aller Kräfte auch ferner bedienen können, welche ihm bisher zur Verfügung gestanden haben.

Diesem Redner gegenüber betonte Graf v. Schlieben, dass die Kommission den Beschluss einstimmig gefasst habe, und auch die politischen Freunde des Vorredners dafür waren; desgleichen habe die Regierung erklärt, sie halte die Verstaatlichung für wünschenswerth. Er hätte daher gehofft, dass von keiner Seite dem Kommissionsbeschluss Widerspruch entgegengesetzt werden würde. Um aber den Herren die Abstimmung zu erleichtern, erkläre er, dass von seinen Freunden auf das Wort „unverzüglich“ kein ausschlaggebender Werth gelegt werde. Er beantrage dieses Wort zu streichen. Minister v. Thielen gab namens der Staatsregierung wiederholt die Erklärung ab, dass eine Behandlung dieser Angelegenheit in den Parlamenten von der Regierung nicht für zweckmässig erachtet werde und dass sie sich den Beschluss über die Angelegenheit naturgemäss vorbehalten müsse, dass sie aber damit sehr einverstanden sei, dass dem Antrage des Grafen v. Schlieben entsprechend das „unverzüglich“ aus dem Antrage entfernt wird. Dadurch würde die Lage für die Staatsregierung wesentlich erleichtert und eine Reihe derjenigen Bedenken, welche er gestern in der Kommission vorgetragen habe, ebenfalls sehr abgemildert, wenn nicht beseitigt. Es ist hierzu zu bemerken, dass der Minister in der Kommissionsberathung am 25. März d. J. auf die Begründung des Antrages durch den Grafen Klinckowström anerkannt hatte, dass es für die Staatsregierung zweckmässig, ja vielleicht nothwendig werden könne, die ostpreussische Südbahn zu erwerben.

Der Antrag wurde darauf unter Beseitigung des Wortes „unverzüglich“ mit erheblicher Mehrheit angenommen.

— **Ausführung des Personaletats für 1901 bei den preussischen Staatsbahnen.** In der Voraussetzung, dass der dem Landtage vorliegende Entwurf des Staatshaushaltsetats für das Etatsjahr 1901 die verfassungsmässige Zustimmung erhalten wird, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten nun-

mehr die Eisenbahndirektionen zur Ausführung des Personaletats angewiesen. Schon früher waren diese Behörden beauftragt, alle Vorbereitungen für die Besetzung der für das Etatsjahr 1901 neu vorgesehenen Beförderungs- und anderen etatsmässigen Beamtenstellen zu treffen. Es sollen jetzt die zu besetzenden etatsmässigen Stellen vom 1. April d. J. ab in der vorgeschriebenen Form, jedoch unter Hinzufügung der Worte „unter der Voraussetzung der verfassungsmässigen Genehmigung des Staatsbaushaltsetats für das Etatsjahr 1901“ verliehen, auch das Stelleneinkommen vom 1. April d. J. ab zur Zahlung angewiesen werden. Einer späteren Benachrichtigung der in dieser Weise beförderten oder angestellten Beamten bedarf es alsdann nicht mehr, sofern der Staatshaushaltsetat die Zustimmung der Landesvertretung findet. Da rückwirkende Stellenverleihungen nicht zulässig sind, wird es den Eisenbahndirektionen zur Pflicht gemacht, umsomehr dafür Sorge zu tragen, dass die Ernennungsverfügungen bis zum 1. April d. J. sämmtlich ausgefertigt sind.

Aus den für das Etatsjahr 1901 zur Verfügung stehenden Mitteln für die Gewährung von Stellenzulagen sind nunmehr die zu bewilligenden Beträge anzuweisen. Soweit die Stellenzulagebewilligungen ausnahmsweise nicht bis zum 1. April d. J. ausgefertigt werden können, dürfen sie noch während des Monats April mit rückwirkender Kraft vom 1. April d. J. ab verfügt werden.

Die diätarischen Besoldungen der Anwärter für bau- und maschinentechnische Eisenbahnsekretärstellen werden unter Abänderung der Bestimmungen des Erlasses vom 27. Dezember 1897 mit Wirkung vom 1. April d. J. ab wie folgt festgesetzt:

a) nach dem Beginne des Anwärterdienstalters . . 1 260 ℳ
b) nach Ablauf von 1 Jahr nach dem Zeitpunkte zu a 1 500 „
c) „ „ „ 2 Jahren „ „ „ „ „ 1 700 „
d) „ „ „ 3 „ „ „ „ „ „ 1 900 „
e) „ „ „ 4 „ „ „ „ „ „ 2 100 „

Die von den Eisenbahndirektionen in Altona und Köln gestellten Anträge auf Aufnahme weiterer Orte in das Verzeichniss der Eisenbahnstationen und Orte, an denen den diätarischen Beamten Ortszulagen gewährt werden (nämlich Cuxhaven, Alsdorf, Engers, Liblar, Linz, Lommersweiler, Neuwied [Gemeinde Heddesdorf], Niederdollendorf, Roisdorf, Sourbrodt, Unkel) werden genehmigt, ebenso wie die beantragte Gleichstellung von Ronheide mit Aachen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. Mts. in 6 Arbeitstagen 97 529 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 255 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden gegen 100 304 und auf den Arbeitstag 16 717 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. Mts. auf den Arbeitstag 462 und im ganzen 2 775 Doppelwagen oder 2,8 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Nebeneisenbahnen Schöningen - Hötzum - Gliesmarode und Mattierzoll-Hötzum.** Das preuss. „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ veröffentlicht einen den Bau dieser Bahnen betreffenden Staatsvertrag vom 19. Dezember v. J. zwischen Preussen und Braunschweig, inhalts dessen die Braunschweig - Schöninger Eisenbahnaktiengesellschaft die Konzession zum Baue und Betriebe dieser Bahnen von Preussen erhalten soll, sobald sie ihr seitens der braunschweigischen Regierung ertheilt sein wird. Die Bahn Gliesmarode - Schöningen soll in den Bahnhof Schöningen, die Bahn Hötzum-Mattierzoll in den Bahnhof Mattierzoll der Kleinbahn Heudeber - Mattierzoll eingeführt werden. In Gliesmarode soll die Einführung in den Bahnhof der braunschweigischen Landeseisenbahn erfolgen. Auf Bau und Betrieb der neuen Bahnen findet die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands Anwendung. Die Spurweite ist die normale. Der preussischen Regierung bleibt das Recht vorbehalten, die bezeichneten Bahnen jederzeit, indessen nicht vor Ablauf von 10 Jahren nach der Betriebseröffnung, gegen Zahlung des 25 fachen Betrages des durchschnittlichen Reinertrages der dem Erwerbe vorhergehenden drei Jahre und, wenn der Erwerb erst 30 Jahre nach der Betriebseröffnung oder später erfolgt, gegen Zahlung der im § 42 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 vorgeschriebenen Entschädigung zu erwerben.

Für die bestehende Nebeneisenbahn Schöningen-Oschersleben wird dem preussischen Staate das Recht eingeräumt, dieselbe gleichzeitig mit dem Zeitpunkte des thatsächlichen Ankaufs der Eisenbahnen von Schöningen über Hötzum nach Gliesmarode und von Mattierzoll nach Hötzum und unter denselben Bedingungen zu erwerben.

— **Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht bleiben die Ergebnisse des Jahres 1900 hinter dem Vorjahre hauptsächlich aus dem Grunde zurück, weil die Lage des Geldmarktes und die Börsenverhältnisse einer nutzbringenden Veräusserung von Vermögensstücken der Gesellschaft nicht günstig waren. Während bisher alljährlich zum Theil sehr erhebliche Gewinne aus derartigen Verkäufen zur Verfügung standen, sind solche Gewinne diesmal nur in einem geringen Betrage zu verzeichnen. Die Verwaltung hat sich im wesentlichen auf die Durchführung der aus den Vorjahren überkommenen Geschäfte beschränkt. Von der westpreussischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft, an deren Grundkapital von 2 820 000 ℳ die Gesellschaft mit 1 190 000 ℳ betheiligt ist, ist ein Theil der Linien bereits eröffnet. Die Fertigstellung und Betriebseröffnung der übrigen Linien steht im Herbst 1901 zu erwarten.

Von den einzelnen Unternehmungen ist hervorzuheben die schlesische Kleinbahn-Aktiengesellschaft, von deren Grundkapital (16 000 000 ℳ) die Gesellschaft am Jahresschlusse 1 136 000 ℳ vollgezahlte und 10 500 000 ℳ mit 25 % eingezahlte Aktien besass. Die Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn, an deren Grundkapital von 3 055 000 ℳ die Gesellschaft mit 2 000 000 ℳ 4 % Vorzugszinsen Lit. A betheiligt ist, hat ihre 32 km lange Gesammtstrecke am 9. Oktober 1900 dem Betrieb übergeben. Auf der 32 km langen elektrischen Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier wurde am 7. Oktober 1900 der Gesammtbetrieb eröffnet; an dem Grundkapital von 4 500 000 ℳ ist die Gesellschaft mit 3 186 000 ℳ betheiligt. Am 6. Mai 1900 wurde die der Gesellschaft gehörige 8 km lange Kleinbahn von Binsfeld nach Philippsheim dem Betrieb übergeben. Endlich erfolgte am 18. September 1900 die Betriebseröffnung der 15 km langen Theilstrecke Nahstätten-Lohmühle der nassauischen Kleinbahngesellschaft, deren gesammtes Aktienkapital Lit. A von 4 186 000 ℳ die Gesellschaft besitzt. Die Betriebseröffnung der übrigen 65 km langen Strecken steht bis zum Herbst 1901 zu erwarten.

Die 2 229 480 ℳ (i. V. 2 768 167 ℳ) Einnahmen setzten sich zusammen aus den Erträgnissen der eigenen Bahnen und derjenigen Bahnen, an welchen die Gesellschaft betheiligt ist, einschliesslich der Garantiezuschüsse, ferner aus den Zinsen der Effekten und den beim Verkauf von Effekten erzielten Gewinnen, endlich aus Bauzinsen, Lombardzinsen und Provisionen. Nach Abzug der Obligationszinsen von 1 392 157 ℳ, Verwaltungskosten von 175 588 ℳ und Abschreibungen von 40 559 ℳ verbleibt ein Reingewinn von 639 758 ℳ (1 405 701 ℳ), aus welchem eine Dividende von 6 % = 450 000 ℳ (7,5 % = 562 500 ℳ) vertheilt werden soll. Von den ausgegebenen 39 505 000 ℳ Obligationen sind 3 284 000 ℳ im Besitze der Gesellschaft.

— **Eine Kleinbahn-Aktiengesellschaft Höchst-Königstein** mit einem Aktienkapital von 1 660 000 ℳ hat sich am 25. d. Mts. in Frankfurt a. M. gebildet. An dem Unternehmen sind betheiligt: der preussische Fiskus und der Bezirksverband des Regierungsbezirks Wiesbaden mit je 200 000 ℳ, die Kreise Höchst und Obertaunus mit je 100 000 ℳ in Aktien Lit. B und die Aktiengesellschaft für Bahnbau und -Betrieb in Frankfurt am Main mit 1 060 000 ℳ in Aktien Lit. A. Mit dem Bau soll alsbald begonnen werden. Man hofft, die Bahn, wenn keine ungünstigen Umstände dazwischen treten, noch in diesem Jahre dem Betriebe übergeben zu können. Der Bau wurde im ganzen an die Aktiengesellschaft für Bahnbau und -Betrieb übertragen und mit dieser Gesellschaft auch ein Betriebsleitungsvertrag auf die Dauer von 7 Jahren abgeschlossen.

— **Revision des Gehaltsregulativs der nichtpragmatischen Beamten in Bayern.** Im Finanzausschusse des letzten Landtags wurde s. Zt. der Antrag Dr. Casselmann berathen, der eine Revision des Gehaltsregulativs für die nichtpragmatischen Beamten vom Jahre 1894 anregte. Dieser Antrag und das hiermit an die Regierung gestellte Ersuchen, es wolle dem nächsten Budgetlandtag eine entsprechende Vorlage gemacht werden, war vom Berichterstatter damals damit begründet worden, dass die Ungleichheiten und Unbilligkeiten beseitigt werden müssten, die sich seit der Erlassung des Gehaltsregulativs herausgestellt hätten, und dass man sich ohne ein neues Gehaltsregulativ der massenhaften Petitionen nicht mehr werde erwehren können, die von den nichtpragmatischen Beamten aller Dienstzweige an den Landtag gebracht würden. Die Minister Frhr. v. Riedel und Graf v. Crailsheim, von denen letzterer wegen des nichtpragmatischen Personals der Verkehrsanstalten an einer Revision des Gehaltsregulativs besonders betheiligt ist, hatten damals gegen den Antrag Casselmann nicht viel einzuwenden. Wie der Münch. „Allgem. Ztg.“ nun mitgetheilt wird, ist die Revision des Gehaltsregulativs der nichtpragmatischen Beamten bereits eingeleitet. Es wird damit aber wohl auch eine Aenderung des Gehaltsregulativs für die pragmatischen Beamten Hand in Hand gehen, ohne dass jedoch eine Gehaltsaufbesserung für letztere eintreten wird. Es sollen damit vermuthlich die Gehaltsvorrückungszeiträume von fünf auf drei Jahre eine Aenderung erfahren.

— **Main-Neckarbahn.** Die am 21. d. Mts. im hessischen Landtage auf die Anfrage der Abgeordneten Schmeel und Genossen bezüglich der Main-Neckarbahn durch den Präsidenten des Finanzministeriums Gnauth abgegebene, in Nr. 25 S. 395 dieser Zeitung bereits auszugsweise mitgetheilte Erklärung hat folgenden Wortlaut: „Im Anschluss an die Erörterung grundsätzlicher Maassnahmen zur Verbilligung der Verwaltung der Main-Neckarbahn in ihrer derzeitigen Verfassung sind von den Vertretern der dabei betheiligten drei Regierungen im Laufe des vorigen Herbstes auch unverbindliche, vertrauliche Besprechungen gepflogen worden über weitergehende Aenderungen der Main-Neckarbahngemeinschaft. Der Charakter der gedachten Besprechungen verbietet hier jedoch zur Zeit jede Mittheilung über Inhalt und Verlauf derselben. Immerhin ist es nicht ausgeschlossen, dass die weitere Verfolgung der dabei aufgeworfenen Fragen zu einer Aufhebung oder wesentlichen Aenderung des Staatsvertrages vom 25. Februar 1843, eine Eisenbahnverbindung zwischen Neckar und Main betreffend, führt; es wird namentlich dabei auch dem Umstande Rechnung zu tragen sein, dass in dem Staatsvertrage zwischen Hessen und Preussen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vom 23. Juni 1896 durch die Einbeziehung der Main-Neckarbahn in die preussisch-hessische Finanzgemeinschaft diesseits mit Zustimmung der Landstände bereits die Absicht kundgegeben ist, die bestehende Main-Neckarbahngemeinschaft durch Abmachung mit der betheiligten grossherzoglich badischen Regierung aufzulösen, in welchem Falle die dem preussisch-hessischen Staate zustehenden Antheile an die Main-Neckarbahn in die gemeinsame Verwaltung (Betriebsgemeinschaft) einbezogen würden. Ausdrücklich aber sei hervorgehoben, dass zu j e d e r V e r e i n b a r u n g über A b l ö s u n g oder wesentliche Aenderung des Staatsvertrages vom 23. Februar 1843 die Z u s t i m m u n g d e r L a n d s t ä n d e vorbehalten werden wird."

— **„Die Eisenbahngemeinschaft mit Preussen"** ist die Ueberschrift eines Aufsatzes in der zu Stuttgart erscheinenden „Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung", des Verbandsblattes deutscher und österreichischer Beamtenvereine. Die Ausführungen geben ein Bild der in dieser Beziehung in Württemberg herrschenden Anschauungen und Stimmungen und heben zunächst hervor, dass unter den Beamten keine besondere Vorliebe für eine solche in der Volksvertretung und in der Presse mehrfach erörterte Aenderung besteht. Alsdann aber legt der Verfasser in kurzer und zutreffender Weise dar, welche Vortheile sich nach den durch die preussisch-hessische Vereinigung gezeitigten Erfahrungen an eine solche Verbindung für die süddeutschen Staatsbahnverwaltungen knüpfen würden. Namentlich würde die Vereinfachung in der Verwendung der Betriebsmittel ein nicht zu unterschätzender Gewinn sein. „Das Schmerzenskind aller Eisenbahnbeamten und Behörden, das Wagenübereinkommen, hätte innerhalb des Deutschen Reiches keine Gültigkeit mehr. Welche Unsumme von Geschäft, von Verdriesslichkeiten, von Ersätzen und Strafen würden doch dann wegfallen!" Aber nicht nur die Ausnutzung der Güterwagen, auch die der Personenwagen und Lokomotiven würde beim Durchlaufen auf längeren Strecken eine erhebliche Verbesserung erfahren. Nach kurzen Hinweisen auf die Vereinfachung des Abrechnungswesens und die einheitliche Gestaltung der Tarife, welche sich aus einer solchen Vereinigung von selbst ergeben oder doch in kurzer Zeit entwickeln würde, wird sodann hervorgehoben, dass die Beamten in Württemberg und Baden keineswegs einen Rückgang in ihren Diensteinnahmen zu befürchten haben würden, da es doch landkundig sei, dass ihre preussischen und hessischen Kollegen durchgehends höhere Gehälter bezögen. Dagegen würde sich eine gewisse Selbständigkeit der württembergischen Verwaltung im Hinblick auf die Anstellungs- und Versetzungsverhältnisse ihrer Beamten sehr wohl mit einem Anschluss an Preussen in verkehrspolitischer Beziehung vereinigen lassen.

Wir können es nur mit aufrichtiger Freude begrüssen, dass sich aus diesen Aeusserungen schliessen lässt, wie die vielfach erörterte Frage jetzt eine sachlichere Beurtheilung auch in denjenigen Kreisen erfährt, die ihr früher grundsätzliche Abneigung entgegenbrachten.

— **Errichtung von Heilstätten für Lungenkranke.** Am 23. d. Mts. fand im Sitzungssaale des Reichstags unter Vorsitz des Staatssekretärs Grafen v. Posadowsky die Generalversammlung des deutschen Centralkomitees zur Errichtung von Heilstätten für Lungenkranke statt. Die Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, welche Mitglied des Centralkomitees ist, war durch ihren Vorsitzenden, Regierungsrath Dr. Grünberg, vertreten. Die von Baurath Schmieden in Berlin entworfenen Baupläne für die beiden Lungenheilstätten der Pensionskasse bei Schreiberhau in Schlesien und bei Melsungen in Hessen waren in der Wandelhalle des Reichstags zum Aushang gebracht und erregten lebhaftes Interesse durch ihre ansprechenden Aussenansichten und die zweckmässige Gestaltung der Räumlichkeiten. — In dem Geschäftsbericht des Centralkomitees und in den in der Versammlung gehaltenen Vorträgen wurde wiederholt den Bestrebungen der Pensionskasse auf dem Gebiete des Lungenheilverfahrens in anerkennender Weise gedacht.

Die Vorträge brachten sehr schätzbares neues Material, insbesondere bezüglich der Auswahl der Lungenkranken für die Heilstätten und der Wohnungsfürsorge.

Nach Beendigung der Generalversammlung hatten zwölf Theilnehmer, darunter der Vorsitzende des Vorstandes der Pensionskasse, die hohe Ehre, im königlichen Schlosse der Protektorin des deutschen Centralkomitees, Ihrer Majestät der Kaiserin, vorgestellt zu werden. Ihre Majestät zeigte lebhaftes Interesse für die Bestrebungen der Pensionskasse, und durfte der Vorsitzende Mittheilungen über den geplanten Bau der beiden Lungenheilstätten bei Schreiberhau und Melsungen für die Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung sowie über die Leistungen der Pensionskasse auf dem Gebiete der Angehörigenunterstützung, der Hinterbliebenenversorgung und der Wohnungsfürsorge erstatten. Ihre Majestät gab wiederholt ihrer Freude über die Wohlfahrtsbestrebungen bei der Eisenbahnarbeiterpensionskasse Ausdruck und lobte insbesondere die glückliche Wahl der Orte für die Heilstätten.

— **Eisenbahnbeamtenverein Kattowitz.** Die von den Eisenbahnbediensteten in Kattowitz am 27. Januar d. J. veranstaltete Kaisersgeburtstagsfeier (vergl. Nr. 11 S. 166 d. Ztg.) hatte bei den Theilnehmern, wie schon damals erwähnt, den Wunsch auf Wiederholung derartiger Feiern hervorgerufen. Zur Berathung über die Verwirklichung dieses Wunsches waren am 23. Februar d. J. Vertreter aller Beamten- und Arbeiterklassen zusammengetreten, und es wurde beschlossen, in Kattowitz einen allgemeinen Eisenbahnbeamtenverein zu gründen. Nach erfolgter Bekanntmachung haben sich bereits 1 030 Personen in die aufgelegten Mitgliederlisten eingezeichnet. — Der Vorstand besteht aus je 8 Beamten und Arbeitern. Zum Vorsitzenden wurde Eisenbahndirektionspräsident Graaf gewählt.

— **Getreidebeförderung in loser Schüttung.** Während sich die Beförderung von Getreide in loser Schüttung bereits seit Jahren in Russland, Ungarn, Rumänien und Italien in weitem Umfange eingebürgert hat und infolge dessen auch häufig derartige Transporte über die deutsche Ostgrenze eingehen, ist sie im inneren deutschen Verkehre bislang nur ganz vereinzelt vorgekommen. Unter diesen Umständen verdient die nachstehende, der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" entnommene Mittheilung Beachtung. „In der Sitzung des Vorsteheramts der Kaufmannschaft zu Königsberg vom 27. Februar d. J. wurde mitgetheilt, dass in letzter Zeit mehrfach inländische Getreidesendungen in loser Schüttung in Königsberg eingetroffen seien. Diese Verfrachtungsart bedeute für die Interessenten einen erheblichen Vortheil, weil die Beförderung in Säcken, abgesehen von den Anschaffungs- und Reparaturkosten, durch das Erforderniss der Rückbeförderung der leeren Säcke zu vielfachen Erschwernissen und Zeitversäumnissen Anlass biete. Um die Beförderung inländischen Getreides in loser Schüttung allgemeiner zu machen, wurde daher von dem Vorsteheramt der Kaufmannschaft bei der königlichen Eisenbahndirektion zu Königsberg und der Direktion der ostpreussischen Südbahn angeregt, zur Beförderung von Getreide in loser Schüttung eingerichtete Eisenbahnwagen in grösserem Umfange in der Provinz zu verwenden und den Absendern auf Erforderniss zur Verfügung zu stellen."

— **Zerstörung einer Eisenbahnstrecke durch einen Gerichtsvollzieher.** Ueber diesen Aufsehen erregenden, von den Zeitungen mehrfach entstellt wiedergegebenen Vorgang geht uns von zuständiger Seite folgende Darstellung zu: Gelegentlich des Umbaues des Rangirbahnhofes Dortmund K. M. war die rund 600 m lange zweigleisige Strecke D o r t m u n d R a n g i r b a h n h o f - H u c k a r d e K. M. zu verlegen. Mit den betreffenden Arbeiten wurde im Frühjahr 1900 begonnen, nachdem wegen der zu durchschneidenden Parzellen bis auf eine, kurz vor der Haltestelle Huckarde liegende, eine gütliche Einigung mit den betreffenden Grundeigenthümern erzielt war. Die letztere Parzelle wurde selbstverständlich nicht in Angriff genommen. Nach etwa zwei Monaten — es war Mitte Juni 1900 — machte der von der Behörde zur Verhandlung mit den Interessenten beauftragte Kommissar, ein Gerichtstaxator, dem Vorstande der Bauabtheilung die Mittheilung, dass er zwar noch zu keiner Einigung wegen des Erwerbes der genannten Parzelle gelangt sei, dass aber der Eigenthümer gegen die sofortige Inbesitznahme des Grundstücks keine Einwendungen habe. Der Vorstand nahm auf diese Mittheilung hin noch keinen Besitz von dem mit Korn bestandenen Grundstücke, sondern gab am folgenden Tage einem seiner Beamten den Auftrag, dem Eigenthümer mitzutheilen, dass, nachdem er die Bauerlaubniss ertheilt habe, eine Verhandlung mit ihm nothwendig sei wegen vorzeitigen Abmähens des Aufwuchses, und der Vorstand ihn daher ersuche, in den nächsten

Tagen an Ort und Stelle zu erscheinen, um mit ihm die Höhe der zu leistenden Fruchtentschädigung zu vereinbaren. Darauf hin berichtete der Beamte zurück, der Grundbesitzer lasse sagen, er habe das Grundstück verpachtet, die Verwaltung möge sich direkt mit dem Pächter auseinander setzen.

Der bauleitende Beamte hatte nunmehr keinen Zweifel an der thatsächlich ertheilten Bauerlaubniss. Er verhandelte mit dem Pächter, der obendrein der Gutspächter des Eigenthümers war und mit dem letzteren unter einem Dache wohnte, und entschädigte ihn. Nachdem dieser den Aufwuchs abgemäht hatte, wurde das Arbeitsgleis vorgestreckt und mit den Schüttungsarbeiten — es handelt sich um die Herstellung eines bis 3 m hohen Dammes — auf dem betreffenden Grundstücke begonnen.

Nachdem einige Wochen geschüttet war, erhob der Eigenthümer mittelst Schreibens vom 20. Juli 1900 Einspruch gegen den Fortschritt der Bauarbeiten mit der Begründung, er habe keine Bauerlaubniss ertheilt. Dieser Einspruch wurde unter Bezugnahme auf das oben gesagte zurückgewiesen. Darauf hin erhob der Eigenthümer am 29. August 1900 Räumungsklage gegen den Eisenbahnfiskus. Dieser Prozess fiel in erster Instanz zu Ungunsten der Verwaltung aus und zwar wesentlich deswegen, weil erstens der betreffende Grunderwerbskommissar — der auch heute nicht bestreitet, dem Vorstande der Bauabtheilung die fragliche Mittheilung gemacht zu haben, und heute gleichfalls noch die Auffassung hat, dass der Eigenthümer seiner Zeit keine Einwendung gegen die zu ertheilende Bauerlaubniss hatte — unter seinem Eide die klar umschriebene Frage des Richters, ob der Grundeigenthümer ihm rückhaltslos erklärt habe: „Ich ertheile Ihnen hiermit die Bauerlaubniss" nicht mit einem runden „Ja" beantworten könnte, und ferner deswegen, weil der zweite Zeuge aussagte, er habe den seiner Zeit von dem Vorstand der Bauabtheilung erhaltenen Auftrag nicht an den Grundeigenthümer selbst, sondern an dessen Ehefrau ausgerichtet, habe aber von dieser Thatsache, weil sie ihm unerheblich erschienen sei, seinem Vorgesetzten keine Mittheilung gemacht. Inzwischen waren aber die Bauarbeiten soweit vorgeschritten, dass am 2. d. Mts. auf der Strecke der Betrieb eröffnet wurde.

Das Urtheil I. Instanz wurde trotz Widerspruches aus § 712 der C.-P.-O. gegen eine Sicherheit von 6000 ℳ für vorläufig vollstreckbar erklärt. Diese Sicherheit hinterlegte Kläger schleunigst, liess sich das Urtheil mit der Bescheinigung der Vollstreckbarkeit versehen und übergab es einem Gerichtsvollzieher zur Vollstreckung. Der Gerichtsvollzieher stellte das Urtheil dem diesseitigen, in Dortmund wohnhaften Prozessbevollmächtigten zu und begab sich von hier aus zu der in Frage kommenden Stelle und begann dort ohne weiteres unter Zuhilfenahme einiger Arbeiter mit dem Aufreissen der Gleise. Er hat weder dem Stationsvorsteher, noch einem sonstigen Eisenbahnbeamten das Urtheil vorgezeigt bezw. vorgelesen, auch vorher niemandem sein Vorhaben mitgetheilt.

Die Eisenbahnverwaltung konnte im vorliegenden Falle nur ein Vorgehen in Gemässheit der §§ 887 und 888 C.-P.-O. erwarten. Auf ein derartiges bestimmungswidriges Vorgehen des Klägers und des Gerichtsvollziehers (über das Vorgehen und die Handlungsweise desselben ist selbstredend der königlichen Staatsanwaltschaft Anzeige erstattet) war die Eisenbahnverwaltung allerdings nicht vorbereitet.

Gegen das Urtheil I. Instanz ist sofort nach Zustellung desselben Berufung eingelegt worden. Selbst wenn die Bauerlaubniss nicht ertheilt worden wäre, hätte der Fiskus nur zu einer Entschädigung, nicht mehr zur Räumung verurtheilt werden können, da die Grundstücke zum Bahnkörper bereits Verwendung gefunden hatten; auch ist die sofortige Aufhebung der vorläufigen Vollstreckbarkeit desselben beantragt worden. Das königliche Oberlandesgericht hat umgehend die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urtheils durch Beschluss aufgehoben.

Uebrigens ist das wegen des Erwerbes des in Rede stehenden Grundstücks eingeleitete Enteignungsverfahren bereits soweit durchgeführt, dass in längstens 14 Tagen der Enteignungsbeschluss erlassen wird.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: der Oberbaurath Taeglichsbeck, bisher in Altona, als Oberbaurath an die Eisenbahndirektion in Hannover; der Geheime Regierungsrath Landschütz, bisher in Münster i. W., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Bromberg; die Regierungsräthe Klewitz, bisher in Erfurt, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Münster i. W., Féaux de Lacroix, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Cassel, v. Kienitz, bisher in Cassel, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Posen und Dr. Polenz, bisher in Posen, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Erfurt; die Regierungs- und Bauräthe Holverscheit, bisher in Kattowitz, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Hannover, Wiegand, bisher in Essen a. R., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Magdeburg, Goldbeck, bisher in Glückstadt, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Altona, Fahrenhorst, bisher in Stettin, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Kattowitz und Heeser, bisher in Hagen, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Elberfeld; der Regierungsassessor Dr. Degen, bisher in Bromberg, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken; die Regierungs- und Bauräthe Müller, bisher in Harburg, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Halberstadt, Brill, bisher in Stolp, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Salzwedel, Goleniewicz, bisher in Stendal, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Wesel, Maley, bisher in Wesel, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Bromberg, Schmidt, bisher in Bromberg, als Vorstand der Maschineninspektion nach Elberfeld, Kirchhoff, bisher in Limburg (Lahn), nach Frankfurt a. M., als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst, Dan, bisher in Oppum, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr., Eckardt, bisher in Elberfeld, nach Bromberg als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst, Krause, bisher in Magdeburg-Buckau, als Vorstand des Abnahmeamts nach Essen a. R. und Gerlach, bisher in Berlin, als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Magdeburg-Buckau; der Eisenbahndirektor Utermann, bisher in Essen an der Ruhr, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Liegnitz; ferner die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Platt, bisher in Düsseldorf, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Berlin, Lund, bisher in Halberstadt, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Harburg, Selle, bisher in Köln-Deutz, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Braunschweig, Rehdantz, bisher in Allenstein, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Glückstadt, Biegelstein, bisher in Bromberg, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Stolp, Rietzsch, bisher in Waldmichelbach, als Vorstand der Betriebsinspektion 3 nach Stettin, Horstmann, bisher in Lauterbach, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Hagen, Schmale, bisher in Krefeld, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Düsseldorf, Krekeler, bisher in Lübbecke, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Allenstein, Menzel, bisher in Stallupönen, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Ostrowo, Ritter, bisher in Magdeburg, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 1 nach Hannover, Schacht, bisher in Hannover, als Vorstand der Bauabtheilung nach Celle, Leipziger, bisher in Strasburg i. Westpr., zur Eisenbahndirektion in Breslau, Lüpke, bisher in Essen a. R., als Vorstand der Bauabtheilung nach Recklinghausen, Anthes, bisher in Mainz, als Vorstand der Bauabtheilung nach Kreuznach, Oppermann, bisher in Bütow, zur Betriebsinspektion 2 in Graudenz, Heinemann, bisher in Lennep — zur Beschäftigung bei den Bauausführungen in und bei Leipzig — zur Betriebsinspektion 2 in Leipzig, Ulrich, bisher in Hannover, zur Betriebsinspektion 1 in Bremen, Henkes, bisher in Wittingen — zur Beschäftigung bei dem Umbau des Bahnhofes Krefeld — zur Betriebsinspektion 1 in Krefeld, Greve, bisher in Oppeln, zur Eisenbahndirektion in Kattowitz, Kraus, bisher in Katzhütte, zur Eisenbahndirektion in Erfurt, Meyer, bisher in Weimar, zur Eisenbahndirektion in Berlin, Rüppell, bisher in Münster i. W., als Vorstand der Bauabtheilung nach Simmern und der grossherzoglich hessische Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Schilling, bisher in Simmern, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 1 nach Darmstadt; die Eisenbahnbauinspektoren Detzner, bisher in Magdeburg, nach Cassel als Vorstand (auftrw.) einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst, Boy, bisher in Essen a. R., als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Oberhausen, Loch, bisher in Gleiwitz, als Vorstand der Maschineninspektion 3 nach Berlin, Kunze, bisher in Königsberg i. Pr., nach Cassel — unter Verleihung der Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst — ist zugleich nach Berlin kommittirt zur Beschäftigung als Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten; Berns, bisher in Oberhausen, als Vorstand der Maschineninspektion nach Kreuzburg und Bockholt, bisher in Frankfurt a. M., als Vorstand der Maschineninspektion nach Limburg a. d. Lahn; der Eisenbahnverkehrsinspektor Schmidt, bisher in Glogau, als Vorstand der Verkehrsinspektion 1 nach Stettin.

Es ist verliehen: den Regierungs- und Bauräthen Seyberth in Breslau die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, Massmann und Wolf in Köln die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, Storck in Kattowitz die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst und dem Regierungsbaumeister Samwer in Münster i. W., bisher etatsmässiger Verkehrsinspektionsvorstand, die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst; den Regierungsassessoren Hanow in Elberfeld, Petzet in Bremen und Schlesier in Berlin die Stellen von Eisenbahndirektionsmitgliedern — Letzterer verbleibt in der seitherigen Beschäftigung als Hilfsarbeiter in den Eisenbahn-

abtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten; den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Breuer in Köln-Deutz die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 1 daselbst, Cauer und Frahm — beiden unter Belassung in der Beschäftigung als Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten — je die Stelle eines Betriebsinspektionsvorstandes, Schaefer in Emden die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion daselbst und dem Eisenbahnbauinspektor Vogel in Gleiwitz die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst.

Dem Eisenbahnbauinspektor Kersten in Limburg a. d. Lahn ist die Leitung der Werkstätteninspektion daselbst übertragen.

Es sind ernannt zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: die Regierungsbaumeister Streckfuss in Königsberg i. Pr., Zimmermann in Wiesbaden, Kaule in Kattowitz, Minten in Magdeburg, Düwahl in Erfurt, Wickmann in Gravenstein, Krause in Breslau und Lehmann in Danzig; zu Eisenbahnbauinspektoren: die Regierungsbaumeister Bluhm in Langenberg, Lenz in Kattowitz — bisher in Berlin —, Oppermann in Magdeburg, Schramke in Mainz, Rosenthal in Altona und Hellmann in Erfurt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Ausgestaltung des tiroler Eisenbahnnetzes.** Eine Abordnung der tiroler Abgeordneten begab sich dieser Tage zum Ministerpräsidenten sowie zum Eisenbahnminister und zum Finanzminister, um die Wünsche des Landes Tirol, betreffend die Ausgestaltung des tirolischen Eisenbahnnetzes, vorzutragen. Diese Wünsche betreffen bekanntlich in erster Linie die Konzessionirung der bereits durch das Gesetz vom Dezember 1898 sichergestellten Theilstrecke der Vintschgaubahn (Meran-Mals), ferner die gesetzliche Sicherstellung der Nonsthalbahn (Trient-Male), in zweiter Linie die Einleitung von technischen Vorarbeiten für die Fortsetzung der Vintschgaubahn bis Landeck und für die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Landeshauptstadt Innsbruck und der bayerischen Grenze.

Der Wortführer der Abordnung entwickelte in eingehender Weise die Wichtigkeit der oben angeführten Wünsche für das Land Tirol sowohl, als auch — namentlich insoweit die Vintschgaubahn in Betracht kommt — für das Reich und setzte die Hindernisse auseinander, welche, so geringfügig sie sind, unbegreiflicherweise den Bau der Bahnstrecke Meran-Mals bis zur Stunde, trotz der gesetzlichen Sicherstellung, verzögert haben; er machte auch darauf aufmerksam, in welch' schwierige Lage die Abgeordneten des Landes Tirol angesichts der in den Wählerklassen herrschenden Missstimmung bei der Verhandlung über die grossen Investitionsvorlagen kommen würden, wenn nicht gleichzeitig den dringendsten Wünschen des Landes Tirol entsprochen werden sollte.

Die Minister ertheilten der Abordnung die Versicherung, dass sie in voller Anerkennung der Berechtigung der vorgebrachten Wünsche nicht unterlassen werden, in nachdrücklichster Weise die Erfüllung dieser Wünsche zu vertreten, damit der Bau der Vintschgaubahn (Meran-Mals) baldigst in Angriff genommen und ebenso der Bau der Nonsthalbahn (Trient-Male) in kürzester Zeit gesetzlich sichergestellt werden und zur Vergebung gelangen können. Die Abordnung gewann, wie verlautet, den Eindruck, dass man darauf rechnen kann, dass der Bau der Bahnstrecke Meran-Mals sowie der Bahn Trient-Male noch im Laufe dieses Jahres begonnen werde.

— **Bremsversuche.** In den nächsten Tagen werden auf der Arlbergbahn umfassende Versuche mit der Anwendung der Westinghousebremse, ferner mit der Hardybremse und Schleiferbremse bei Güterzügen zu dem Zwecke vorgenommen werden, um die Wirksamkeit dieser Bremssysteme auf einer Gebirgsbahn, wie es die Arlbergbahn ist, zu prüfen. Wir werden nicht ermangeln, über das Ergebniss dieser interessanten Versuche, an welchen Vertreter zahlreicher österreichischer, ungarischer und ausländischer Bahnverwaltungen theilnehmen werden, nähere Mittheilungen zu machen.

— **Die Tarife der österreichischen Staatsbahnen.** Aus Anlass der in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. März von dem Abg. Dr. Kaizl (ehemaligen Finanzminister) gehaltenen Rede über die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen und die Nothwendigkeit einer Tariferhöhung auf denselben hat der Bund österreichischer Industrieller sich mit einem Schreiben an die industrielle Vereinigung im Abgeordnetenhause gewendet, worin ersucht wird, dass von Seiten der die Industrie vertretenden Abgeordneten die aus der Rede des genannten Abgeordneten hervorleuchtenden Bestrebungen mit Entschiedenheit zurückgewiesen werden sollten. In dem Schreiben wird dargelegt, dass es falsch sei, die allerdings ungünstigen Ergebnisse der Staatsbahnen auf die niedrigen Tarife zurückzuführen. Maassgebend hierfür seien die vielen, lediglich aus strategischen, allgemein politischen oder nationalen Rücksichten vom Staate übernommenen Linien, welche einen sehr geringfügigen Frachtenverkehr aufzuweisen haben und hohe Betriebskosten verursachen. Würden die niedrigen Tarife den ungenügenden Ertrag der Staatsbahnen zur Folge haben, so wäre es ausgeschlossen, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche im allgemeinen die gleichen Tarife hat, für 1 km 30 800 fl., die Staatsbahnen dagegen kaum 10 000 fl. Einnahmen erzielten. Das Schreiben legt dar, dass in einzelnen Zweigen des Dienstes die Ausgaben der Staatsbahnen höher als die der grossen Privatgesellschaften seien, ferner, dass die Staatsbahnen unter allen grossen österreichischen Bahnen die geringste Anzahl beförderter Güter für das Kilometer aufzuweisen haben. Im übrigen sei auch die Ausrüstung mit Fahrbetriebsmitteln bei den Staatsbahnen ungenügend, indem beispielsweise Ende 1899 die Staatsbahnen für 1 km Betriebslänge 4,89 Stück Lastwagen besassen, gegen 7,08 bei der Südbahn, 8,27 bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft, 8,9 bei dem Ergänzungsnetze der Nordwestbahn und 14,3 bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Das Schreiben betont, wie sonderbar es sei, wenn der genannte Abgeordnete davon spreche, dass nur einige wenige grosse Fabrikanten und Händler an den billigen Tarifen ein Interesse haben, und verweist schliesslich auf die glänzenden Ergebnisse der preussischen Staatsbahnen, die im allgemeinen keine höheren, vielfach jedoch niedrigere Tarife besitzen als die österreichischen Staatsbahnen.

— **Lokalbahn Saar-Tischnowitz.** Der Eisenbahnminister hat in seiner anlässlich der ersten Lesung der Investitionsvorlage im österreichischen Abgeordnetenhause gehaltenen Rede u. a. auch mitgetheilt, dass die Lokalbahn Saar-Tischnowitz mit Hilfe der Staatsgarantie sichergestellt werden soll. Diese 60 km lange Bahn wird die Station Tischnowitz der Staatseisenbahngesellschaft mit der österreichischen Nordwestbahn verbinden. Das Anlagekapital ist mit 8 000 000 Kr. veranschlagt. Zu den Kosten der Bahn leistet das Land einen Beitrag von 1 200 000 Kr., während die Interessenten 500 000 Kr. beisteuern. Für den sonach verbleibenden Betrag von 6 300 000 Kr., welcher das Vorzugskapital darstellt, wird der Staat die Garantie übernehmen. Die Lokalbahn soll mit der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Deutschbrod-Saar vereinigt und zu einem einheitlichen Unternehmen verschmolzen werden.

— **Krakauer Tramwaygesellschaft.** Die Krakauer Tramwaygesellschaft hat am 16. d. Mts. den elektrischen Betrieb auf ihren bisher mit Pferden betriebenen Linien eröffnet. Die Bauausführung wurde durch die österreichischen Schuckert-Werke besorgt. Die Gesellschaft hat mit der Stadtgemeinde Krakau nach längeren Verhandlungen ein Uebereinkommen getroffen, demzufolge für sämmtliche Strecken ein Einheitsfahrpreis, und zwar von 10 Hellern für die II. Klasse und von 16 Hellern für die I. Klasse, zur Einhebung gelangt.

— **Die Diurnisten der österreichischen Staatsbahnen.** Eine Abordnung von Hilfsbediensteten (Diurnisten) der österreichischen Staatsbahnen hat dieser Tage bei einigen Ministern und Abgeordneten vorgesprochen. Die Diurnisten streben an, Hilfsbeamte mit Jahresgehalt und Wohnungsgeld zu werden und bis zum Gehalte von 2 800 fl. vorrücken zu können. Der Ministerpräsident empfing, wie gemeldet wird, die Abordnung in Vertretung des Eisenbahnministers und erklärte, er werde sich mit letzterem ins Einvernehmen setzen; man werde trachten, den vorgebrachten Wünschen in geeigneter Form Rechnung zu tragen.

— **Mindestgebühr für eine Sendung.** Durch Nachtrag zum gemeinsamen Tarif Theil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen Abschnitt B wurde ausgesprochen, dass, soweit für den Verkehr zweier oder mehrerer Bahnen direkte Frachtsätze durch Tarife verlautbart sind, für die ganze Transportstrecke die Mindestgebühr mit 40 bezw. 42 Hellern zu berechnen ist.

In der am 14. Februar l. J. in Wien abgehaltenen gemeinsamen Direktorenkonferenz wurde von einer Verwaltung vorgebracht, dass im Sinne dieser Tarifbestimmung im Anschluss- und sogen. künstlichen Verbandsverkehr die Mindestgebühr für jede in Betracht kommende Bahn besonders zu berechnen sei, dass jedoch gleichwohl einzelne Verwaltungen auch bei Abfertigung im Anschluss- oder künstlichen Verbandsverkehr die Mindestgebühr für die ganze Transportstrecke nur einmal in Rechnung

bringen. Die Direktorenkonferenz hat sich gegen diesen Vorgang ausgesprochen und die geschäftsführende Direktion angewiesen, die in der Konferenz vertretenen Bahnen mit Rundschreiben zu ersuchen, dieselben mögen die fragliche Tarifbestimmung insolange handhaben, als dieselbe nicht in gehöriger Weise ausser Kraft gesetzt wird.

— **Haftpflicht der Bahn für körperliche Unfälle.** Eine Frau, welche in Begleitung zweier Kinder fuhr, wurde, als der Zug in ihrer Bestimmungsstation hielt, von Mitreisenden aufmerksam gemacht, dass sie schleunigst aussteigen müsse, da der Zug nur eine Minute halte. Ein Mitreisender hob den einen Knaben herab; während die Frau mit dem zweiten, vierjährigen Knaben aussteigen wollte, setzte sich der Zug in Bewegung. Durch den Ruck stürzte das Kind zwischen den beiden Plattformen herab und wurde schwer verletzt. Die Frau, welche abspringen wollte, wurde vom Zuge, der glücklicherweise raschestens zum Stillstande gebracht werden konnte, geschleift. Sie wurde wegen Gefährdung der körperlichen Sicherheit gerichtlich angeklagt, jedoch freigesprochen, weil die Augenzeugen bestätigten, dass sie das Kind an der Hand hielt und es nur, durch den jähen Ruck erschreckt, losliess, so dass nach Anschauung des Strafrichters ein unglücklicher Zufall und nicht eine Unachtsamkeit der Mutter den schweren Unfall hervorgerufen habe.

Der Vater des zum Krüppel gewordenen Kindes verklagte die Bahnverwaltung auf Zahlung von 20 000 Kr. Schmerzensgeld und begehrte im Feststellungsurtheil, dass die Bahn verpflichtet sei, für die geminderte Erwerbsfähigkeit des Knaben seiner Zeit Ersatz zu leisten. Der Vertreter der Bahn verlangte die Abweisung der Klage, da der Zugverkehr sich vollkommen ordnungsmässig abgewickelt habe und der Unfall durch Verschulden eines dritten, der Mutter, erfolgt sei, die zu spät ausgestiegen sei. Der Feststellungsantrag sei jedenfalls verfrüht, da von einer Erwerbsfähigkeit erst dann die Rede sein könne, wenn das Kind erwachsen sei.

Der Eisenbahnsenat des Wiener Handelsgerichtes verurtheilte die Bahn zur Zahlung eines Schmerzensgeldes von 10 000 Kr. und der Gerichtskosten. Das Begehren auf Feststellung des Rechtes auf Ersatz für verminderte Erwerbsfähigkeit wurde als verfrüht abgewiesen.

— **Das Erträgniss der ungarischen Staatsbahnen** hat im verflossenen Jahre 4,2162 % des thatsächlich aufgewendeten und 3,6312 % des Nennkapitals betragen. Bei der ungarischen Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn betragen diese beiden Zinssätze 5,3826 und 3,2182 %, bei dem ungarischen Netze der Südbahn 3,1877 und 2,051 %, bei der Mohács-Fünfkirchner Bahn 5,1810 und 5,1655 %, bei der Raab-Oedenburg-Ebenfurter 5,8004 und 3,1348 %, bei der Fünfkirchen-Barcser Bahn 5,2125 und 3,9674 %.

— **Eisenbahneröffnungen in Ungarn im Jahre 1900.** Im Jahre 1900 wurden 17 neue Bahnlinien in der Gesammtlänge von 178,74 km dem Verkehr übergeben, und zwar die Strecke Katalena-Verőcze (36,93 km) der Lokalbahn Körös-Belovár-Verőcze-Barcz; die Abzweigung Fiume-Brajdicza der Staatsbahnlinie Budapest-Fiume (2,9 km); die Verbindungsbahn zwischen den Stationen Misulinovac und Katalena der Körös-Belovár-Verőcze-Barczer Lokalbahn (11,26 km); die schmalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betrieb Szatmar-Erdöd (28,7 km); die Lokalbahn Czinkota-Kerepés (9,6 km); die Strecken der ungarischen Nordwest-Lokaleisenbahn von der Landesgrenze bis Kutti (6,87 km); die Lokalbahn mit elektrischem Betrieb Budapest-Szt.-Lörincz (4,3 km); die Lokalbahn Szigetvár-Klausenburg (53,48 km); die Verbindungsbahn Neuhäusel-Nagy-Surany der ungarischen Staatsbahnen (10,5 km); ferner folgende Strassenbahnen und zwar eine Theilstrecke der Budapester elektrischen Stadtbahn (0,2 km); drei Theilstrecken der Budapester Strassenbahnen (6,5 km); eine Zweiglinie der Kelenfölder Strassenbahn in Budapest (0,4 km); die elektrische Stadtbahn in Oedenburg (4,3 km); die Viaduktbahn am Budapester Donauufer (1,1 km); endlich eine Zweiglinie der Budapest-Vidéker elektrischen Strassenbahn (1,7 km).

— **Tunnel bei Pressburg.** Die Bauarbeiten bei dem herzustellenden neuen Tunnel, dessen Achse in einer Entfernung von 15 m von jener des bestehenden Tunnels liegt, schreiten rasch vorwärts. Nach Vornahme der erforderlichen Sicherungen wurden die Bohrarbeiten für den neuen Tunnel an beiden Enden gleichzeitig begonnen; die durchzubrechenden Schichten bestehen aus hartem Gestein, Granit gemengt mit Chloritschiefer, und müssen daher Dynamitsprengungen vorgenommen werden. Die Länge des neuen Tunnels, welcher in Bogenform hergestellt wird, beträgt 600 m. Nach seiner Vollendung wird der ganze Verkehr durch ihn abgewickelt werden, während der bestehende alte Tunnel einer gründlichen Umgestaltung unterzogen werden wird; der Querschnitt wird entsprechend den Massen für einen eingleisigen Tunnel herabgemindert und das Innere mittelst einer Steinverkleidung verstärkt werden. Von dem für das Jahr 1901 zur Legung eines zweiten Gleises auf der Strecke Budapest-Marchegg bewilligten Betrag in der Höhe von 900 000 Kr. werden 770 000 Kr. für den Bau des neuen Tunnels bei Pressburg verwendet werden.

— **Eisenbahn Rózsahegy-Koritnicza.** Im ungarischen Handelsministerium hat am 20. März d. J. die Konzessionsverhandlung der Lokalbahn Rózsahegy-Koritnicza stattgefunden. Diese Bahn hat eine Länge von 24,4 km. Die Baukosten wurden mit 2 295 000 Kr., d. i. für das Kilometer mit 94 057 Kr., festgesetzt. Die Höhe der Kosten erklärt sich aus der Nothwendigkeit, eine Brücke über die Vág und vier Brücken über die Revucza herzustellen. Die Linie dürfte in anderthalb Jahren dem Verkehr übergeben werden.

— **Personalbeförderungen bei den ungarischen Staatsbahnen.** Mit Wirksamkeit vom 1. März d. J. sind bei den ungarischen Staatsbahnen mehrere hundert Beamte der Beamtenklassen IV bis VI theils in höhere Gehaltsstufen derselben Rangklasse vorgerückt, theil in höhere Rangklassen befördert worden.

— **Graf Gundacker Wurmbrand †.** Am 26. März d. J. ist der ehemalige Handelsminister Graf Gundacker Wurmbrand nach längerer Krankheit gestorben. Graf Wurmbrand war vor seiner im Jahre 1893 erfolgten Ernennung zum Handelsminister Landeshauptmann von Steiermark und förderte in dieser Eigenschaft den Bau von Lokalbahnen durch das Land Steiermark. Seinem Einflusse ist es zuzuschreiben, dass in Steiermark auf Grund eines vom Lande aufgenommenen Sonderanlehens die Lokalbahnen Kapfenberg-Seebach, Stainz-Wieselsdorf, Pöltschach-Gonobitz und Cilli-Wöllan gebaut wurden. Die Betriebsergebnisse dieser Bahnen gestalteten sich keineswegs günstig, und unterblieb infolge dessen der Bau weiterer Eisenbahnen durch das Land. Als Handelsminister fasste er den Plan, eine grosse Verstaatlichungsaktion durchzuführen und gleichzeitig die Linien der Südbahn, Staatseisenbahngesellschaft und Nordwestbahn für den Staat zu erwerben. Dieser Plan stiess jedoch im Abgeordnetenhause auf ernste Bedenken. Dazu kam, dass Ungarn seine Zustimmung zur Verstaatlichung der Südbahn verweigerte. So musste denn Graf Wurmbrand schweren Herzens den gross angelegten Plan aufgeben. Nach seinem im Jahre 1895 erfolgten Rücktritt vom Ministerposten wurde Wurmbrand abermals Landeshauptmann von Steiermark, musste indessen wegen schwerer Erkrankung bald auch diesen Posten aufgeben und sich von jeder öffentlichen Thätigkeit zurückziehen.

Uebrige europäische Länder.

— **Von der Pariser Stadtbahn.** Der Bau der Zweiglinien schreitet dem „Hamb. Korresp." zufolge rüstig vorwärts, und es wird nicht mehr lange dauern, so können die Pariser über die ganzen äusseren Boulevards des rechten Seineufers vom Etoileplatze nach der Place de la Nation gelangen. Inzwischen hat der Oberingeniör des Stadtbahnunternehmens Bienvenu die Voranschläge und Pläne sowie die Absteckung der entsprechenden Zweiglinie über die äusseren Boulevards des linken Seineufers fertiggestellt. Sie geht vom Trocadéroplatze des rechten Ufers aus, fällt unterirdisch bis zur Seine, die sie am Quai de Passy überschreitet, um in einem Einschnitte nach der Place du Maine zu gelangen. Von hier aus wird sie wieder unterirdisch bis zur Place St. Jacques und überschreitet dann zum zweiten Male die Seine, um auf der Station Berry in den rechtsufrigen Métropolitain zu münden. Sie erhält von hier bis zum Trocadéro nicht weniger als 18 Stationen und berührt die Bahnhöfe Mont Parnasse und Sceaux, was für die Bewohner des rechten Ufers sehr wesentlich ist.

— **Betriebsergebnisse des Manchester-Seekanals für das zweite Halbjahr 1900.** Nach dem kürzlich veröffentlichten Geschäftsbericht betrugen die Roheinnahmen dieser Gesellschaft für das am 31. Dezember 1900 schliessende Halbjahr 3 049 453 M. und die Betriebsausgaben 2 185 533 M., so dass ein Reinerträgniss von 863 920 M. verblieb. Die Reineinnahme der Bridgewater-Kanalabtheilung belief sich auf 254 449 M. Rechnet man noch die aus Bank- und sonstigen Zinsen herrührenden Einnahmen in Höhe von 143 677 M. zum vorstehenden hinzu, so ergibt sich für das Halbjahr ein Reingewinn von insgesammt 1 262 046 M. Die Gesellschaft konnte hieraus die Zinsen der ersten und zweiten Tilgungsschuldscheine auszahlen; sie erübrigte 328 909 M. zur Verzinsung der von der Stadt Manchester übernommenen Schuldscheine. Das Gewicht der durch den Kanal geführten zollpflichtigen Güter betrug 1 572 675 t gegen 1 452 287 t in der entsprechenden Hälfte des Vorjahres. Die Roheinnahmen aus der Seekanalabtheilung betrugen zwar

181 396 *M.* mehr als im entsprechenden Abschnitt des Vorjahres, da aber auch die Betriebsausgaben um 149 491 *M.* sich vermehrt haben, so weist das Reinerträgniss eine Zunahme von nur 31 905 *M.* auf.

In einer Sitzung der Gesellschaft berichtete der Vorsitzende, dass die Transporte des Seekanals um 125 000 t gegen das Vorjahr zugenommen haben, obwohl der Seehandel in dem Bezirk im allgemeinen eine Abnahme erlitten hat. Bezüglich des Bridgewater-Kanals wurde bemerkt, dass dessen Einnahmeausfall fast lediglich auf die allgemeine Verkehrsabnahme zurückzuführen ist, die auch von den Eisenbahnen empfunden wird. Der Rückgang sei vielleicht übertrieben und vorübergehend, man dürfe aber selbst in diesem günstigen Falle auf die Rückkehr eines Geschäftsumfanges wie im Jahre 1899 nicht mehr rechnen. Die Betriebsausgaben seien für diesen Theil des Gesammtunternehmens in beständigem Wachsthum begriffen. Die Gesellschaft muss jetzt beispielsweise an Löhnen 122 000 *M.* jährlich mehr zahlen, als zur Zeit, da sie das Unternehmen käuflich erwarb, wohingegen die Einnahmen durch die fallenden Frachten immer geringer werden.

Der Vorsitzende führte ferner aus, dass zu einer gedeihlichen Entwickelung der Seekanalschifffahrt eine Vermehrung der grossen Dampfer, welche Manchester mit Waaren aus den Exportländern versorgen, unbedingt nothwendig sei. Die Gesellschaft habe in richtiger Würdigung dieser Thatsache in Manchester 5 665 Acker Land zur Errichtung umfangreicher Docks mit geräumigen Kais, Schuppen, Gleis- und allen sonstigen Eisenbahnanlagen, welche zu einem solchen Betriebe erforderlich sind, bereits erworben.

— **Elektrische Schnellbahn Petersburg-Moskau.** In der deutschen „St. Petersburger Zeitung" finden wir die nachfolgende Mittheilung, die ihrer Eigenart wegen ein gewisses Interesse verdient. Das genannte Blatt schreibt: Die starke Bewegung, die sich in Deutschland zu gunsten der elektrischen Schnellbahnen geltend macht, hat sich auch nach Russland verpflanzt, wenngleich hier das Bedürfniss nach schnellerer Verkehrsmöglichkeit zwischen den Grossstädten vorläufig noch nicht ein so lebhaftes ist, wie in Deutschland. Unter ganz bestimmten Umständen können aber Anlagen dieser Art auch in Russland zur Nothwendigkeit werden.

Im Sommer des vorigen Jahres erbaute Ingeniör Romanow in Gatschina nach einem von ihm erfundenen System eine kleine elektrische Hängebahn, mit der Versuche gemacht wurden, die durchaus befriedigende Ergebnisse lieferten. Sein System will Romanow auf eine Bahn grossen Stils anwenden, und zwar beabsichtigt er den Bau einer Linie St. Petersburg-Moskau. (Die Entfernung beträgt 644 km.)

Wie allgemein bekannt sein dürfte, vermag die Nikolaibahn den Verkehr nicht zu bewältigen, weshalb beabsichtigt wird, den Güterverkehr vom Personenverkehr zu scheiden, zu welchem Zwecke zwei weitere Gleise gebaut werden sollen. Statt der Anlage einer Vollbahn bringt nun Romanow eine elektrische Hängebahn in Vorschlag. Die Anlage einer solchen würde 98 000 000 R. erfordern; die jährlichen Betriebskosten werden auf 12 819 000 R. berechnet, und zwar entfallen von dieser Summe 80 % auf Heizmaterial. Auf Grund genauer Berechnungen stellt Romanow fest, dass die Personenwerst annähernd nur ⅓ Kop. kosten wird. Wenn man dem Verkehr die bestehenden Verhältnisse zu Grunde legt, so ergibt sich, dass man den Fahrpreis auf 6 R. I. Klasse, 3 R. II. Klasse und 2,40 R. III. Klasse herabsetzen kann, wobei die Bahn sich mit 10 % verzinsen liesse. Die Fahrgeschwindigkeit wird auf 120 km in der Stunde berechnet, doch kann sie bis zu 200 km gesteigert werden. Es ist dies die von den Fachleuten ins Auge gefasste Normalgeschwindigkeit der elektrischen Bahnen der Zukunft. Das Projekt des Ingeniörs Romanow erregt hier sehr viel Interesse.

Soweit die „Petersburger Zeitung".

Für den Verkehr zwischen den beiden Residenzen, die zugleich grosse Handelsplätze sind, wäre eine derartige Verkehrsmöglichkeit natürlich sehr werthvoll, denn gegenwärtig hat der schnellste Zug noch immer eine Fahrtdauer von genau 12 Stunden; somit würde schon bei einer Fahrgeschwindigkeit von 120 km in der Stunde die Fahrzeit um die Hälfte abgekürzt. Dazu käme dann noch als weiterer, namhafter Vortheil die Fahrpreisermässigung; aber trotz alledem glauben wir doch, dass die Lösung der Frage noch weite Wege haben wird, denn selbst die technische Seite bezüglich der Durchführbarkeit des Unternehmens wird wohl noch sehr ernstlicher Prüfung unterzogen werden müssen. Daneben bleibt aber die Bedürfnissfrage noch offen. Nach hier vorliegenden Aufzeichnungen beträgt die Gesammtzahl der Reisenden auf der Nikolaibahn rund 4 000 000. Das scheint an und für sich nicht viel bei einer Länge von 644 km, und wenn man erwägt, dass der Nahverkehr bei Petersburg und Moskau jedenfalls eine sehr grosse Zahl dieser Reisenden liefert.

Fremde Welttheile.

— **Warum verspäten die Eisenbahnzüge?** so fragt die „Wost. Obosrenije" und gibt hierauf die folgende interessante, auch nicht ganz des Humors entbehrende Antwort für die sibirische Bahn. Das Blatt hat nämlich eine Statistik der Ursachen der Verspätung für die Zeit vom 24. Dezember 1900 bis zum 7. Januar d. J. zusammengestellt, aus der das folgende zu entnehmen ist: Von 20 beträchtlichen Verspätungen wurden verursacht 5 durch Bruch der Kuppelung, 5 durch Ausgehen des Wasservorrathes der Lokomotive, 2 durch nothwendig werdende Reparatur des Gleises, 2 durch Betrunkenheit des Zugpersonals, je 1 durch Achsenbruch, Schienenbruch, Bruch der Federn eines Wagens, Brand auf einer Lokomotive und Schadhaftwerden einer Lokomotive. Mehrere dieser Unfälle hatten sehr bedenkliche Folgen, die leicht zu einem grossen Unfall hätten führen können.

Hiernach scheint das Reisen auf der sibirischen Bahn noch immer sein bedenkliches zu haben, namentlich auch wegen der Häufigkeit, mit der die Ereignisse auftreten.

— **Brand eines Wagens der Ussuribahn.** In einem Zuge vorgenannter Bahn ist kürzlich der russische Generalmajor Keller verbrannt. Ueber diesen schrecklichen Unfall erfahren die „Nowosti" aus bester Quelle folgende Einzelheiten: Der Zug verliess Wladiwostok um 2 Uhr Nachmittags. Auf der Station Rasdelnaja hielt der Zug, und Generalmajor Keller, der Chef der Ussuribahn, stieg aus, um Thee zu trinken; dann unterhielt er sich mit zwei Ingeniören, die im ersten Wagen des Zuges sassen. Auf der weiteren Fahrt bemerkte vor der Station Nikolsk-Ussurisk der Zugführer, dass aus dem letzten Wagen Rauch kam. Als der Zug zum Stehen gebracht war, erwies es sich, dass der Dienstwagen infolge des Platzens einer Ofenröhre in Flammen stand und dass Generalmajor Keller im Rauche erstickt war; seine Leiche war halb verkohlt. Der Ofenheizer des Zuges rettete sich aus den Flammen, indem er bei voller Fahrt des Zuges aus dem Fenster sprang.

— **Beförderung von Soldaten und Truppenversorgungsmaterial auf den Bahnen Natals.** Vom Beginn des Burenkrieges bis zum 31. Oktober 1900 waren auf den Staatsbahnen von Natal befördert worden: 176 921 englische Offiziere und Mannschaften, 11 748 Indier und zum Kriegsdienst herangezogene Eingeborene, 1 712 Kriegsfahrzeuge, 269 Kanonen, 9 385 Kisten Munition, 7676 t Gepäck und Proviant, 39 Pontons, 80 Zugmaschinen und Wagen (trucks), 114 216 Pferde, Maulesel, Rinder u. dergl. und 271 165 t sonstige Militärgüter.

— **Die Reineinnahmen der Bahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika** im Jahre 1900 zeigen der „Railroad Gaz." zufolge gegen das Vorjahr eine Zunahme von 28 565 000 D. (114 260 000 *M.*) oder von 6,43 %. Diese der „Chronicle" entnommenen Zahlen beziehen sich auf 181 Bahnen mit einer Gesammtlänge von 162 981 engl. Meilen (262 399,41 km). Die Steigerung der Einnahmen betrug im Jahre 1899 49 183 000 D. (196 652 000 *M.*), im Jahre 1898 21 995 000 D. (87 980 000 *M.*), im Jahre 1897 35 919 000 D. (143 676 000 *M.*). Die Roheinnahmen derselben Bahnen vermehrten sich im Jahre 1900 um 107 421 000 D. (429 684 000 *M.*) oder 8,02 %, als Folge ausgedehnter Verbesserungen in den verflossenen Jahren. „The Chronicle" nimmt an, dass bei Berechnung sämmtlicher Bahnen des Landes die Roheinnahmen eine Steigerung von 120 000 000 D. (480 000 000 *M.*), die Reineinnahmen eine solche von 32 000 000 D. (128 000 000 *M.*) zu verzeichnen haben würden. An der Spitze stehen die Pennsylvaniabahnen mit einer Steigerung der Reineinnahme in der Höhe von 7 507 000 D. (30 028 000 *M.*), dann folgen die Atchinson, Topeka and Santa Fe mit 4 450 000 D. (17 800 000 *M.*) Mehreinnahme, die Baltimore and Ohio mit 3 453 000 D. (13 812 000 *M.*), die Missouri Pacific mit 1 937 000 D. (7 748 000 *M.*), die Union Pacific mit 1 527 000 D. (6 108 000 *M.*), die Norfolk and Western mit 1 513 000 D. (6 052 000 *M.*) Mehreinnahme. Die Delaware, Lackawanna and Western meldet eine Abnahme des Reingewinnes in der Höhe von 2 455 000 D. (9 820 000 *M.*), die Newyork, Newhaven and Hartford eine solche von 1 856 000 D. (7 424 000 *M.*), die Lehigh Valley eine solche von 1 691 000 D. (6 764 000 *M.*). Unter den Bahngruppen weist den höchsten Prozentsatz in der Zunahme des Reingewinnes die südwestliche Gruppe auf, deren 23 Linien ein Mehr von 11 085 000 D. (44 340 000 *M.*) oder 24,32 % zu verzeichnen haben. Die Reineinnahmen der 22 Linien der mittleren Gruppe vermehrten sich um 1 682 000 D. (6 728 000 *M.*) oder 15,05 %, während sich die Reineinnahmen der 29 Linien der südlichen Gruppe nur um 4 661 000 D. (18 644 000 *M.*) oder 11,81 % vermehrten. Die 16 Stammbahnen (trunk lines) hatten ein Mehr an Reineinnahme von 13 602 000 D. (54 408 000 *M.*) oder 12,7 %. Grosse Verluste hatten nur die 12 Anthrazitkohlenlinien, und zwar melden

sie eine Abnahme des Reingewinnes in der Höhe von 5 543 000 D. (22 172 000 ℳ) oder 13,69 %. Die 13 nordwestlichen Bahnen melden eine geringe Abnahme von 526 000 D. (2 104 000 ℳ) oder 0,78 % als Folge der Missernte des Weizens im Frühjahre.

Allgemeines.

— **Fernsprechvermittelungsamt mit Glühlampensignalisirung.** Dem Reichspostmuseum zu Berlin hat die Telephonapparatfabrik Petsch, Zwietusch & Co., vormals Welles, einen Musterumschaltetisch geschenkt, der für gemeinsame Anruf- und Mikrophonbatterie sowie mit Glühlampensignalisirung eingerichtet ist. Dieses System, das in den Vereinigten Staaten bereits seit drei Jahren in 125 Fernsprechcentralen mit ungefähr 300 000 Anschlussleitungen angewendet wird, hat neuerdings auch in mehreren Städten Englands, ferner in Brüssel, Lüttich und Bukarest Eingang gefunden und ist eben jetzt auch in Budapest für eine Centrale von 20 000 Theilnehmern angenommen worden. Das Charakteristische des Systems besteht darin, dass die Stromquellen für den Anruf des Amtes und für die Mikrophone der Abonnenten nicht wie bisher bei den Theilnehmerstellen, sondern als gemeinschaftliche Batterie bei dem Vermittelungsamte aufgestellt sind. Diese Einrichtung hat folgende Vortheile: 1. Die Apparate der Theilnehmerstellen werden durch den Wegfall der Anrufvorrichtungen bedeutend vereinfacht; der Anruf des Amtes vollzieht sich selbstthätig, wenn der Theilnehmer den Fernsprecher vom Haken abhebt. 2. Die Verwendung einer einzigen grossen Batterie beim Centralamt an Stelle der vielen tausend kleinen Batterien bei den Sprechstellen ermöglicht es, die Wirksamkeit der Batterie jederzeit zu kontroliren, so dass die gleichmässig kräftige Lautwirkung aller Mikrophone sichergestellt ist. 3. Die Bedienung der Umschalter beim Vermittelungsamt ist sehr vereinfacht, da alle Anruf-, Prüfungs- und Schlusssignale selbstthätig arbeiten. Infolge dessen können bis zu 240 Theilnehmerleitungen von einem Beamten bedient werden, während bei den älteren Systemen nur bis 67, bei dem hier eingeführten Siemens'schen System nur bis zu 100 Leitungen von einem Beamten versehen werden können.

Die Bedienung der Umschalter gestaltet sich folgendermaassen: Sobald ein Theilnehmer seinen Hörer vom Haken abhebt, leuchtet auf dem Amte eine Glühlampe auf. Der Beamte nimmt den Wunsch des Theilnehmers entgegen. In demselben Augenblicke erlischt die Anrufglühlampe; die beiden Sprechlustigen werden verbunden. Jetzt sind in die Verbindung als Prüfungs- und Schlusssignale zwei Glühlampen eingeschaltet, von denen die eine zu der Leitung des rufenden, die andere zu der des angerufenen Theilnehmers gehört. Ist die Leitung nach der angerufenen Sprechstelle in Ordnung, so leuchtet die zugehörige Glühlampe auf und brennt so lange, bis der angerufene Theilnehmer seinen Hörer vom Haken nimmt. Den Anruf besorgt das Amt. An dem Erlöschen der Lampe erkennt der Beamte, dass der Anruf beantwortet ist. Sobald nun einer der beiden Theilnehmer nach Beendigung des Gesprächs seinen Hörer wieder einhängt, leuchtet auch sofort die zu seiner Leitung gehörige Lampe wieder auf; wenn beide Lampen aufleuchten, ist das Gespräch beendet, die Verbindung kann getrennt werden. Das Aufleuchten und Erlöschen der verschiedenen Glühlampen hält also das Bedienungspersonal jederzeit über die einzelnen Stadien der Verbindung unterrichtet; weder ist Mithören nöthig, noch Nachfragen.

Verschiedene gegen das System auf Grund theoretischer Erwägungen erhobene Einwände, z. B. dass die Verständigung besonders im Fernverkehr mangelhaft sein müsse, haben sich in der Praxis nicht bestätigt. In Amerika, wo es sich um Entfernungen bis zu 2 000 km (Boston-St. Louis) handelt, wickelt sich der Verkehr glatt ab.

Die Reichspostverwaltung wird sich wohl die unzweifelhaften Vorzüge des beschriebenen Systems zu nutze machen, nachdem der Staatssekretär v. Podbielski von seiner Einrichtung eingehend Kenntniss genommen hat.

Dem Reichspostmuseum ist gleichzeitig ein anderes werthvolles Geschenk gemacht worden, nämlich das Fernsprechvermittelungsamt, das die Geberin, die Firma Siemens & Halske, in Paris ausgestellt hatte.

Mittheilung der Schriftleitung.

Der von uns in Nr. 17 d. Ztg. veröffentlichte Aufsatz „Der Ersatz des vollen Schadens bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn", der uns von dem Verfasser, Herrn Regierungsrath Dr. Eger hier, handschriftlich zur Veröffentlichung zugegangen war, ist von einigen unwesentlichen Aenderungen und Zusätzen abgesehen wörtlich dem Kommentar desselben Verfassers zur Eisenbahnverkehrsordnung, zweite Auflage S. 556—560 entnommen; dies ist uns erst nach dem Abdruck bekannt geworden und wird daher nachträglich den Lesern unserer Zeitung mitgetheilt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. April d. J. wird die zwischen den Stationen Mitterburg-Pisino und St. Pietro in Selva im Km. 77,297 der Linie Divaca-Pola gelegene Haltestelle Heki für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Strecke Cercan-Pisely-Wran gelegene bisherige Verladestelle Pecerady wird am 1. April d. J. in eine Personenhalte- und Verladestelle auch für Personen- und beschränkten Gepäckverkehr — unter gleichzeitiger Namensänderung auf Pecerad-Bukowan — umgewandelt werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1033 vom 20. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend die ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 26. März d. J.).

Nr. 1035 vom 21. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf Ergänzung des Artikels 1 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 26. März d. J.).

Nr. 1038 vom 21. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Genehmigung der Einrichtung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in London (abgesandt am 27. März d. J.).

Nr. 1240 vom 27. März d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 28. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Offene Stellen.

Das im Verlage von C. W. Kreidel in Wiesbaden monatlich erscheinende „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung" soll ab 1. Januar 1902 vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen als dessen technisches Fachblatt herausgegeben werden und unter Erweiterung seines Inhalts halbmonatlich erscheinen.

Für dieses Fachblatt wird ein in eisenbahntechnischer Hinsicht möglichst vielseitig theoretisch und praktisch gebildeter, die erforderlichen Sprachkenntnisse besitzender

Schriftleiter gesucht,

der bereit ist, seine ganze Thätigkeit in den Dienst der Zeitschrift zu stellen und seinen Wohnsitz am Sitze der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins, derzeit Berlin, zu nehmen.

Mit dieser Stellung ist ein Jahresgehalt von 12 000 ℳ. und eine Vergütung von jährlich 4 000 ℳ. für die sächlichen Kosten der Schriftleitung (Büreau, Schreib- und Zeichenhilfe, Porto usw.) sowie Pensionsberechtigung verbunden. Ausserdem erhält der Schriftleiter für die von ihm selbst verfassten Beiträge ein Honorar.

Bewerber wollen ihre gehörig belegten Meldungen unter Beifügung einer kurzen Darstellung ihrer bisherigen Berufsthätigkeit und unter Angabe etwaiger besonderer Ansprüche schriftlich bis zum 10. Mai d. J. an die unterzeichnete Verwaltung, Berlin W., Köthenerstrasse 28/29, einreichen. Die näheren Vertragsbedingungen können ebendaselbst eingesehen oder von dort bezogen werden.

Berlin, den 22. März 1901. (764)

Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Kranold.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 31. März d. J. wird die Kleinbahnstrecke Berzdorf - Wesseling Rheinwerft mit den Stationen Wesseling für den Personenverkehr und Wesseling Rheinwerft für den Güterverkehr der angeschlossenen Werke, und zwar für Stückgutsendungen von mindestens 1 500 kg und für Wagenladungen dem Betriebe übergeben. Der Wasserumschlagsverkehr bleibt einstweilen noch ausgeschlossen. Die zur Anwendung kommenden Tarife und der Fahrplan für die Strecke können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 26. März 1901. (765)

Aktiengesellschaft der Köln-Bonner Kreisbahnen.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. April 1901 wird der an der Strecke Insterburg-Goldap zwischen Insterburg und Sodehnen gelegene Personen-Haltepunkt Brödlauken für den Eil- und Frachtstückgut- und gleichzeitig auch für den Gepäckverkehr eröffnet.

Fahrzeuge und Sprengstoffe werden in Brödlauken nicht abgefertigt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., 23. März 1901. (766)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Aenderung von Stationsnamen.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Eisenbahnen.

Die nachgenannten Stationen führen jetzt die beigesetzten neuen Namen:

„Giesing" nunmehr „München-Giesing",
„Mittersendling" nunmehr „München-Mittersendling",
„München Rangirbahnhof nunmehr „München-Laim".

München, den 26. März 1901. (767)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

5. Verkehrsstörungen.

Infolge Dammrutschung in der Strecke Eppan-Girlan-Kaltern der Ueberetscher-Bahn musste am 20. d. Mts. der Gesammtverkehr eingestellt werden.

Die Behebung der Verkehrsunterbrechung dürfte voraussichtlich in 8 Tagen erfolgen.

Auf Grund des § 11 Absatz 2 und 4 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung bringen wir vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Wien, am 23. März 1901. (768)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, als betriebführende Verwaltung.

Rumänische Eisenbahnen.

Infolge von Schneeverwehungen war der Güterverkehr im Monate Februar l. J. auf folgenden Linien unterbrochen, u. z.:

Ciulnita-Slobozia . . vom 17/2.—21/2.
" . . . " 22/2.—27/2.
Faurei-Braila . . . " 17/2.—21/2.
" " . . . " 22/2.—26/2.
" -Fetesti . . . " 22/2.—25/2.
Chitila-Mógosóaia . . " 22/2.-26/2.

Unter Bezugnahme auf § 11 Abs. 4 des Uebereinkommens für gegenseitige Wagenberechnung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Bukarest, den 23. März 1901. (769)

6. Güterverkehr.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher und oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station Nilbau des Direktionsbezirkes Posen als Versandstation in die Seehafenausnahmetarife D (Dextrin etc.) und D 1 (Kartoffelstärkefabrikate) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Hannover, den 25. März 1901. (770)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 20. April l. J. gelangen für die Beförderung von Petroleumnaphta (Rohbenzin) von Hütteldorf-Hacking transit und Nussdorf transit nach Fürth und München Centrbhf. direkte Frachtsätze zur Einführung, aus welchen die k. k. österreich. Staatsbahnen bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1901, besondere Rückvergütungen gewähren.

München, den 25. März 1901. (771)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostpreussischer Privatbahn-Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Tarifmaassnahmen in Kraft:

1. in dem Ausnahmetarif 1 für Holz ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Stettin im Verkehr mit den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn infolge der Entfernungsabkürzungen durch die Strecke Callies-Falkenburg;
2. in dem Ausnahmetarif 10 für Getreide usw. Ermässigungen in den bisherigen Ausnahmefrachtsätzen für verschiedene Verkehrsbeziehungen, sowie Neueinbeziehung verschiedener Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr. und Posen, der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn und der Station Bernstein der Stargard-Cüstriner Eisenbahn;
3. direkte Frachtsätze zwischen Station Skandau (Dir.-Bez. Königsberg i/Pr.), Gelsenkirchen (Dir.-Bez. Essen) und den Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 28. März 1901. (772)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Am 1. April d. J. tritt zu dem Gütertarife für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag XI in Kraft. Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Czeluszin, Feuerstein und Jaborowitz der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Posen, neue Entfernungen für den Verkehr mit der Station Steinau (Oderhafen) der Liegnitz - Rawitscher Eisenbahn sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Altenburg-Langenleuba und abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Altenburg, Paditz, Rositz und Trebanz-Treben der königlich sächsischen

Staatseisenbahnen. Ausser sonstigen Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen enthält der Tarifnachtrag noch die Aufnahme der Stationen der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn und einige Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den neuaufgenommenen Stationen Beiern-Langenleuba, Boderitz i. S.-A., Ehrenhain, Kotteritz und Steinbach i. S.-A. sowie die abgeänderten Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Altenburg, Paditz, Rositz und Trebanz-Treben der königlich sächsischen Staatseisenbahnen treten erst mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Altenburg-Langenleuba in Kraft.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 0,20 ℳ käuflich zu haben.

Breslau, den 24. März 1901. (773)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 1. April d. J. ab werden die Stationen der Theilstrecke Lippusch-Bernsdorf der Nebenbahn Berent-Bütow des Direktionsbezirks Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 19. März 1901. (774)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Neuausgabe des Gruppentarifs II.

Zum 15. April d. J. gelangt ein neuer Gruppentarif II (Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) zur Ausgabe, durch den der gleichnamige Tarif vom 15. August 1896 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben wird. Der Inhalt des neuen Tarifs deckt sich im wesentlichen mit dem bisherigen. Hervorgehoben wird, dass die Streckenentfernungen des Direktionsbezirks Kattowitz sowohl untereinander, als auch in Verbindung mit denjenigen der Direktionsbezirke Breslau und Posen neu berechnet sind. Es haben sonach einerseits die durch die Inbetriebnahme der Oppelner Umgehungsbahn bedingten geringfügigen Erhöhungen, andererseits aber auch die Abkürzungslinien Morgenroth - Borsigwerk, Morgenroth - Beuthen O. S. E., Karf-Morgenroth und Karf-Bobrek Berücksichtigung gefunden.

Die Ausnahmetarife 5 a für Steine, 6 a für Braunkohlen, 7 und 7 a für Eisenerze, 8 a für Giessereiroheisen, 9 S für Schiffsbaueisen und 16 für Zink sind auf das Maass des thatsächlichen Verkehrsbedürfnisses durch Weglassung von Versand- bezw. Empfangsstationen eingeschränkt worden. Die Tariferhöhungen erlangen erst mit dem 15. Mai d. J. Geltung. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Abdrücke des neuen Tarifs können für 3,00 ℳ das Stück durch die Stationskassen bezogen werden.

Breslau, den 20. März 1901. (775)
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-belgisch-deutsch - russischer Verkehr.

Zum Gütertarif, Theil I, Reglement, ist der Nachtrag 5 erschienen. Er enthält theilweise Ermässigung der Nachnahmeprovision auf den russischen Strecken und kann von unserer Drucksachenverwaltung käuflich bezogen werden.

Cöln, den 26. März 1901. (776)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Strassburg Rheinhafen, welche bis auf weiteres auf die Abfertigung von Wagenladungen beschränkt ist, deren Bereitstellung auf den Gleisen des städtischen Hafengeländes oder den mit diesem verbundenen Anschlüssen erfolgt, wird mit sofortiger Geltung in die Hefte 3 a und 3 b des belgisch-südwestdeutschen Tarifs vom 1. Januar 1895 und in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. Belgien-Reichsbahn vom 1. November 1898 aufgenommen. Für Strassburg Rheinhafen gelten die für Strassburg Centralbahnhof in diesen Tarifen angegebenen Entfernungen und Frachtsätze (einschliesslich der Ausnahmefrachtsätze).

Strassburg, den 20. März 1901. (777)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. April d. J. treten im Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 a für Seeschlick in Kraft:

von Emden nach Weener 3,40 ℳ
„ Petkum „ „ 3,00 „
für 10 000 kg.

Münster, den 23. März 1901. (778)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1900 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Im Verkehr nach Station Peine des Direktionsbezirks Hannover treten am 1. April d. J. die folgenden Ausnahmesätze in Kraft:

von Benrath . . . . . 0,62 ℳ
„ Düsseldorf-Derendorf 0,60 „
„ Grossenbaum . . . 0,60 „
„ Schlebusch . . . . 0,62 „
„ Kalk Süd . . . . . 0,64 „
für 100 kg.

Essen, den 25. März 1901. (779)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag VIII zu dem Heft 2 des Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Ueberruhr des Direktionsbezirks Essen und Endorf i. Lothr., Lauterburg Hafen, Strassburg Rheinhafen und Wimmenau der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, von welchen diejenigen für Ueberruhr und Endorf i. Lothr. bereits seit dem 15. Februar d. J. und 15. November v. J. gültig sind.

Preis des Nachtrags: 10 ₰.

Essen, den 23. März 1901. (780)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-südwestdeutscher Verband.

Vom 1. April 1901 an findet direkte Güterabfertigung zwischen Neuoffstein i. d. Pfalz und Rositz statt. Der Frachtberechnung ist eine Entfernung von 465 km zu Grunde zu legen.

Dresden, den 26. März 1901. (781)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Theil V, Heft 1 vom 1. Mai 1901.
(Kohlenverkehr Oesterreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangt ein neuer Theil V, Heft 1 (Ausnahmetarif für Kohlen etc.) zur Einführung.

München, den 24. März 1901. (782)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Am 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlensendungen von Dresden-Altstadt nach Bilin A. T. E. der Frachtsatz von 49,2 ℳ für 10 000 kg in Kraft, der für den Verkehr nach Bilin k. k. österr. Staatsbahnen bereits in Geltung ist.

Dresden, den 27. März 1901. (783)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die an der Strecke Ruhnow-Neustettin gelegene Haltestelle Gellin in den hanseatisch-ostdeutschen Güterverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung sind die um 11 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Eulenburg zu Grunde zu legen. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Berlin, den 22. März 1901. (784)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr.
(Gruppe V/VI.)

Am 1. April d. J. wird die zum Direktionsbezirke Cassel gehörige Neubaustrecke Büren-Brilon Stadt mit den Haltestellen Alme, Ringelstein und Siddinghausen dem öffentlichen Verkehre übergeben. Vom gleichen Tage ab werden die genannten Stationen in den mitteldeutsch-hessischen Verkehr (Gruppe V/VI) einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von den Stirnseiten der Wagen aus erfolgen kann, ist ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 26. März 1901. (785)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Der gemäss den Tarifen des Verbandes im Verkehr mit Stationen der Crefelder Eisenbahn neben den Frachtsätzen bis 31. d. Mts. bei Wagenladungen zu erhebende Zuschlag von 1 ℳ für jeden verwendeten Wagen wird bis 31. März 1904 weiter erhoben.

Cöln, den 26. März 1901. (786)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

(Klassentarife mit Ungarn, Thl. II, Heft Nr. 4 und 6 vom 1. Januar 1899.)

Am 15. April 1901 gelangen für die Beförderung von Kunstwolle, d. i. Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle, zwischen Zsolna, Station der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, und Heidelberg Hauptbhf. B. B. und Main-Neckarbahn die folgenden direkten Frachtsätze zur Einführung:

	für 100 kg
a) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	5,89 ℳ
b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg	5,26 „

München, den 22. März 1901. (787)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a. M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898.

(Verkehr der Rhein- u. Mainhafenstationen mit Bayern.)

Am 1. April 1901 gelangt der II. Anhang zum vorbezeichneten Tarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält Frachtsätze für die Dienst-Kohlen-, Koks- und Briketts-Sendungen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen einschliesslich der kgl. bayerischen Bodensee-Dampfschifffahrt.

München, den 25. März 1901. (788)

Generaldirektion der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Stationen Gerlebogk und Nauendorf der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn in den direkten Verkehr mit den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Stettin, Erfurt, Halle, Magdeburg, Hannover, Münster, Cassel, Cöln, St. Joh.-Saarbrücken und Essen, sowie der mitteldeutschen Privatbahnen (Tarifhefte 2—5) einbezogen und zwar für die regelrechten Tarifklassen, sowie für die Ausnahmetarife 1—6. Ausgenommen bleibt jedoch bis auf weiteres der Verkehr zwischen den Stationen Gerlebogk Staatsbhf. und Gerlebogk N. G. E., sowie zwischen Nauendorf Staatsbhf. und Nauendorf N. G. E.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 25. März 1901. (789)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppengütertarif Elberfeld-Essen (Gruppe VII).

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag IV in Kraft, welcher u. a. Entfernungen für die Station Isselburg-Anholt des Direktionsbezirks Essen sowie die neuen Ausnahmetarife 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze und 14a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien enthält.

Elberfeld, den 27. März 1901. (790)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Verband, rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr, westdeutscher Privatbahn- und rheinisch-westfälisch-belgischer Kohlenverkehr.

Der im Verkehr mit Stationen der Krefelder Eisenbahn zu Gunsten der letzteren bis zum 31. d. Mts. einschliesslich zur Berechnung gelangende Frachtzuschlag von 1 ℳ für jeden verwendeten Wagen wird bis zum 31. März 1904 einschliesslich weiter erhoben.

Essen, den 26. März 1901. (791)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von belgischen nach Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Cöln etc. vom 1. September 1900.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab wird der Frachtsatz Fléron — Schnittpunkt B — Seite 14 des vorbezeichneten Ausnahmetarifs von 2,21 auf 3,21 Frcs. für 1 000 kg berichtigt.

Essen, den 27. März 1901. (792)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1891.

Für Mainsandtransporte, welche in Sendungen von mindestens 10 000 kg auf den Wagen und Frachtbrief von Miltenberg nach badischen Stationen abgefertigt werden, wird mit sofortiger Gültigkeit eine Frachtermässigung von 3 ₰ für 100 kg eingeführt. Dieselbe kommt nur zur Anwendung, wenn das Ladegewicht der gestellten Wagen voll ausgenutzt wird.

München, den 25. März 1901. (793)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April d. J. wird eingeführt: zu dem deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Theil I vom 1. Januar 1900 ein Nachtrag I und zu dem Personen- und Gepäcktarife der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Theil II vom 1. Januar 1900, enthaltend besondere Bestimmungen, ein Nachtrag II.

Für die königlich sächsischen Staatseisenbahnen sind die beiden Tarifnachträge in einer Ausgabe vereinigt; sie liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben zum Preise von 5 ₰ für das Stück bezogen werden.

Dresden, am 28. März 1901. (794)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, II. Abtheilung.

8. Verdingungen.

Die Lieferung von

2 407 Stück geschmiedeten Flussstahlspitzen und

228 Stück überhöhten Radlenkern

zu Schienenherzstücken soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1, hier, bei welcher sie auch zur Einsicht aufliegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ — in baar — zu beziehen. Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt, sind bis zum Eröffnungstage, am 10. April 1901, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist am 30. April 1901.

Essen (Ruhr), den 23. März 1901. (795)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 530 000 kg Portlandcement in Säcken soll vergeben werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 10. April 1901, Vorm. 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bahnhofsstrasse 23, wo dieselben auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar — nicht in Marken — zu beziehen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 24. März 1901. (796)

Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlen- und Kokslieferung.

Vom 1. Juni 1901 bis mit 31. Mai 1902 sind an Kohlen und Koks zu liefern:

rund 510 000 t für Lokomotivheizung,
73 500 t für Werkstättenzwecke und zur Lokalheizung, sowie für Gasanstalten und für das Elektrizitätswerk in Dresden.

Angebote hierauf ersuchen wir, bis zum 9. April 1901, Abends 6 Uhr, uns einzureichen. Zuschlagsfrist bis 1. Mai 1901.

Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten ausschliesslich zu benutzenden Vordruckbogen können von unserem Betriebs-Maschinenbüreau in Dresden oder von der Werkstätteninspektion in Chemnitz oder von der Maschineninspektion in Zwickau bezogen werden.

Dresden, am 26. März 1901. (797)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen. von Kirchbach.

Die Lieferung von rd. 172 cbm bearbeiteten Granitwerksteinen und 418,0 qm Granitabdeckplatten für den Umbau der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll zusammen oder in 2 Loosen getrennt vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am Dienstag, den 9. April d. J. Vormittags 11 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei einzureichen. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können einschliesslich der Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 3,0 ℳ — nicht in Briefmarken — eben daher bezogen werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, den 23. März 1901. (798)
(Brüderstrasse 32.)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 27. | 3. April 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Direkte Güterkurse.

In Nr. 17 und 18 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ Jahrg. 1899 ist unter der Ueberschrift „Fahrplanbetrachtungen“ ein ebenso interessanter als lehrreicher Aufsatz über die vortheilhafte Gestaltung der Fahrpläne erschienen. Der zweite Theil dieses Aufsatzes, welcher den Güterzugfahrplan behandelt, enthält unter anderem folgenden Satz: „Während ich dies schreibe, ist mir die ab 1. Februar gültige Dienstanweisung für die preussisch-sächsisch-südwestdeutsche Güterbeförderung zugegangen. Dieses offenbar mit vieler Mühe und grossen Kosten hergestellte Werk würde noch einen ganz anderen Werth haben, wenn ein Fahrplan dabei wäre, so dass man ersehen könnte, wie lange die Güter unterwegs sind, welche Zeit den Umladestationen gelassen ist, um den Anschluss herzustellen. Ich glaube, die Kommission, welche die Dienstanweisung ausgearbeitet hat, würde selbst über die lange Beförderungsdauer staunen.“

Mit dem klaren Blicke des sachkundigen Fachmannes hat der Verfasser der Fahrplanbetrachtungen sofort den schwachen Punkt der vorgenannten Güterbeförderungsanweisung erkannt: das Fehlen eines Fahrplanes. Die damals vielfach gehegte Hoffnung, es werde nachträglich noch ein Fahrplan zu der vorgenannten Güterbeförderungsanweisung erscheinen, hat sich nicht erfüllt; es hat vielmehr den Anschein, als sollten auch die, anderen direkten Güterbeförderungsanweisungen beigegebenen Fahrpläne wieder aufgelassen werden. Es dürfte nun nicht ganz ohne Interesse sein, an dieser Stelle die Frage der Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit der Aufstellung von Fahrplänen zu den Güterbeförderungsanweisungen einmal einer näheren Besprechung zu unterziehen.

Die Grundlage eines jeden öffentlichen Güterbeförderungsgeschäftes ist die Aufstellung eines Planes, nach welchem die Beförderung jeweils geschehen soll. Wenn schon das kleinste öffentliche Güterbeförderungsgeschäft (Botenfuhrwerk) ohne einen solchen Beförderungsplan nicht auskommen kann, so wäre es ganz undenkbar, dass die gewaltigen Gütermassen des Eisenbahntransportes ordnungsmässig befördert werden könnten, wenn nicht durch den Fahrplan diesem Riesenstrom ein regelmässiger Abfluss ermöglicht wäre. So zeigt uns denn auch die Fahrplanwissenschaft die Wege, in welche die Güterbeförderung zur Erzielung eines regelmässigen und raschen Transportes zu leiten ist; den Verkehrsbedürfnissen entsprechend gliedert sie den Güterzugfahrplan und schafft: 1. Stückgüterzüge, d. h. Züge, bei denen auf den Unterwegsstationen Stückgüter ein- und ausgeladen werden; 2. Ortsgüterzüge, die den Wagenladungsverkehr aller Stationen der Zugstrecke bedienen; 3. Durchgangsgüterzüge, die nur auf bedeutenderen Stationen der Zugstrecke zum Ein- und Aussetzen von Wagen halten; 4. Ferngüterzüge, die von einem Verkehrsgebiete nach einem anderen geschlossen übergeführt werden.

Der hier gegebenen Reihenfolge entsprechend ist auch die Geschwindigkeit der Züge bemessen. Die Stückgüterzüge und Ortsgüterzüge sind ihrer Aufgabe entsprechend mit reichen Unterwegsaufenthalten versehen und verkehren mit mässigen Fahrgeschwindigkeiten, während die Durchgangs- und Ferngüterzüge nur auf grösseren Plätzen anhalten und mit grösseren Geschwindigkeiten geführt werden. Die Fahrpläne der grösseren deutschen Eisenbahngebiete sind jetzt schon in der Hauptsache nach den vorbezeichneten Grundsätzen aufgestellt, und es ist dadurch wenigstens die Möglichkeit geschaffen, dass die Güter auf die durch die Fahrplankonstruktion geschaffenen natürlichen Kurse verwiesen werden, beziehungsweise in diesen ihren Weg zurücklegen. Der Fahrplan als solcher bietet für

diese Beförderung jedoch nur die theoretische Möglichkeit. Eine Gewissheit über die Beförderung in einer nach dem allgemeinen Fahrplan möglichen kürzesten Zeit oder eine Kontrole hierüber besteht nicht, und es ist hierzu nothwendig, dass in die Kette der Beförderungsmomente noch zwei weitere Glieder eingeschaltet werden, nämlich: die Aufstellung von direkten Güterkursen und die Transportkontrole, und damit kommen wir nun zu unserem Thema im engeren Sinne.

Die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung bestimmt in § 63, dass gewisse Höchstlieferfristen beim Eisenbahntransport nicht überschritten werden dürfen. Diese Lieferfristen betragen: a) für Eilgüter: 1. Expeditionsfrist 1 Tag, 2. Transportfrist für je auch nur angefangene 300 km 1 Tag; b) für Frachtgüter: 1. Expeditionsfrist 2 Tage, 2. Transportfrist bei einer Entfernung bis zu 100 km 1 Tag, bei grösseren Entfernungen für je auch nur angefangene weitere 200 km 1 Tag.

Wenn mir nun beispielsweise als Transportführer in Passau ein Gut zur Beförderung nach Aschaffenburg übergeben wird, so werde ich mich zunächst zu vergewissern haben, ob der bestehende Fahrplan die Möglichkeit bietet, dass ich meiner Transportpflicht innerhalb der durch die Eisenbahnverkehrsordnung festgesetzten Lieferfrist gerecht werden kann. Bei einer Entfernung von 410 km zwischen Passau und Aschaffenburg beträgt die Lieferfrist für Eilgut drei Tage, für Frachtgut fünf Tage. Ich nehme nun den Fahrplan zur Hand und finde, dass sich auf Grund der gegenwärtigen Fahrordnung auf der Strecke Passau-Aschaffenburg und zurück die folgenden direkten Güterkurse ergeben:

Passau-Aschaffenburg 409,4 km (links, ↓) — Aschaffenburg-Passau 409,4 km (rechts, ↑)

Kurs für den Stückgüterzug	Eilgut- Kurse	Eilgut- Kurse	Eilgut- Kurse	Wagenladungs- Kurse	Wagenladungs- Kurse	Wagenladungs- Kurse	In der Strecke:	Wagenladungs- Kurse	Wagenladungs- Kurse	Wagenladungs- Kurse	Eilgut- Kurse	Eilgut- Kurse	Eilgut- Kurse	Kurs für den Stückgüterzug
							Kursdauer	28 Std. 51 Min.	28 Std. 48 Min.	21 Std. 52 Min.	14 Std. 42 Min.	18 Std. 21 Min.	21 Std. 30 Min.	57 Std. 48 Min.
	III	II	I	III	II	I								
1969	**451**	**447**	**445**	**1959**	**1953**	**1973**	↓ Zug Nr.							
11.33	3.15	9.00	4.17	8.30	4.38	8.05	ab Passau an	7.16	11.58	3.14	7.29	7.24	3.50	7.16
10.09	7.48	12.25	7.52	2.14	9.20	2.02	an Regensburg ab	11.35	6.40	10.07	4.00	3.50	12.22	11.35
1969	451	447	445	1959	1953	1973	Zug Nr. 117,4 km Zug Nr.	**1958**	**1970**	**1976**	**446**	**440**	**444**	**1958**
8.53	8.32	1.10	9.15	3.10	10.14	3.20	ab Regensburg an	9.21	5.20	9.11	3.35	12.40	11.37	6.42
3.46	11.40	4.17	12.13	—	—	—	an Nürnberg C. B. ab	—	—	—	12.37	9.36	8.33	11.45
—	—	—	—	8.41	1.58	7.34	an „ R. B. ab	4.57	12.50	4.35	—	—	—	—
1961	**477**	**447**	**445**	**1959**	**1953**	**1967**	Zug Nr. 100,6 km Zug Nr.	**1964**	**1970**	**1976**	**446**	**450**	**444**	**1958**
—	—	—	—	10.32	2.38	8.35	ab Nürnberg R. B. an	4.07	11.50	3.34	—	—	—	—
10.52	12.40	7.12	1.43	—	—	—	ab „ C. B. an	—	—	—	12.05	9.12	6.50	2.23
7.22	4.00	10.52	4.58	4.14	7.38	2.35	an Würzburg ab	8.50	6.10	10.16	8.35	5.42	3.20	6.30
1961	**423**	**437**	**445**	**1959**	**1953**	**1919**	Zug Nr. 102,1 km Zug Nr.	**1964**	**1970**	**1976**	**446**	**478**	**444**	**1972**
10.40	6.30	11.35	5.38	5.00	8.30	5.24	ab Würzburg an	7.16	11.52	9.32	7.40	4.21	9.55	4.20
6.58	9.25	2.25	8.30	10.29	12.43	11.43	an Aschaffenburg ab	2.25	7.10	5.22	4.47	1.03	6.20	9.28
							89,3 km Zug Nr. ↑	**1964**	**1910**	**1976**	**446**	**436**	**424**	**1922**
								I	II	III	I	II	III	
55 Std. 25 Min.	18 Std. 10 Min.	17 Std. 25 Min.	16 Std. 13 Min.	25 Std. 59 Min.	20 Std. 05 Min.	27 Std 38 Min.	Kursdauer							

Diese Kursübersicht lässt erkennen, dass die wirkliche Transportdauer im Verhältniss zur Lieferfrist eine sehr kurze ist.

Wie aus der Kursübersicht hervorgeht, können sämmtliche Güter noch am Tage der Aufgabe abgefahren werden und es wird beim Eilgut, wie auch bei jenen Ladungen, in deren Transportzeit kein Sonntag fällt, von der Gesammtlieferfrist kaum die Expeditionsfrist verbraucht werden. Auch selbst beim Stückgut (Restgut) wird die Expeditionsfrist nur um ein geringes überschritten, und es muss zugegeben werden, dass eine solche Transportführung wohl nichts zu wünschen übrig lässt. Betrachtet man indessen die Strecke Passau-Aschaffenburg als Theilstrecke eines beispielsweise bis Speyer reichenden direkten Güterkurses, dann ergibt sich schon ein wesentlich anderes Bild. Zunächst muss in diesem Falle die Hälfte der Expeditionsfrist der Empfangsbahn (für Bereitstellung und Avisirung usw. auf der Bestimmungsstation) gutgerechnet und ausserdem auch eine entsprechende Uebergangszeit in Aschaffenburg angesetzt werden. Rechnen wir dann noch die Versäumniss, die durch die Sonntagsruhe verursacht wird, und ferner jene, die einzelne Transporte erfahren, wenn sie auf irgend einer Knotenstation wegen Zugüberlastung, Zugverspätung oder aus einem anderen Grunde einen Kurs überspringen müssen, dann werden wir immerhin schon drei Tage bis zum Abgang von Aschaffenburg verbraucht haben und wir haben nur mehr einen Vorsprung von einem Tag.

Wenn auch in den weitaus meisten Fällen bis zum Abgang von Aschaffenburg nur zwei oder höchstens $2\frac{1}{2}$ Tag verbraucht sein werden, so muss doch immerhin mit der Möglichkeit einer etwas längeren Transportdauer gerechnet und hierauf bei Aufstellung der Kurse für die ganze Transportstrecke Rücksicht genommen werden. Wenn wir dann unsere Transporte weiter verfolgen, werden wir auch finden, dass selbst unter so günstigen Umständen ein grosser Theil der Lieferfrist verbraucht wird, dass aber beim Mangel an direkten Güterkursen und bei der Möglichkeit, dass dann direkte Wagen grosse Strecken in Ortsgüterzügen zurücklegen, die Lieferfrist in manchen Fällen überschritten werden wird. Wenn nun eine Lieferfristüberschreitung ohne direkte Kurse schon bei günstigen Fahrplanverhältnissen zu befürchten ist, um so mehr wird dieser Fall eintreten, wenn der allgemeine Fahrplan weniger gut gegliedert ist.

Aus der Kursübersicht ist ferner zu entnehmen, dass der Kurs für das Restgut zwar für Sendungen des Binnenverkehrs genügt, dass dies aber bei weitergehenden Sendungen, namentlich bei Sendungen, die noch grössere Strecken zu durchlaufen haben, bei gleicher Beförderungsart nicht mehr der Fall sein würde. Nehmen wir zu den 56 Stunden gewöhnlicher Beförderungszeit noch 24 Stunden für die in die Transportzeit fallende Sonntagsruhe und 12 weitere Stunden für den Uebergang in Aschaffenburg, dann sind unter Umständen schon beim Weitertransport von Aschaffenburg $56 + 24 + 12 = 92$ Stunden verbraucht, und es ist, wenn wir die Hälfte der Expeditionsfrist der Empfangsstation zu Gute rechnen, nichts mehr übrig. Da hiernach der Restgutkurs wohl für den Binnenverkehr, nicht

aber auch für den direkten Verkehr genügt, so muss für den letzteren ein Mittel geschaffen werden, welches eine Abkürzung der Transportfrist ermöglicht. Wenn auch in der Regel Stückgüter auf grössere Entfernungen durch Abrichtung in plombirten Ladungen einen grossen Vorsprung erfahren, so besteht doch auch die Möglichkeit, dass ein Theil dieser Güter auf ihrem ganzen Wege im Restgutkurse verbleiben und dadurch die Lieferfrist überschreiten. Um dies zu verhindern, erübrigt nur, auf gewissen Stationen, am besten auf Grenzstationen, das für ein entsprechendes Gebiet vorhandene Restgut nicht neuerdings in den Stückgutkurswagen des Stückgüterzuges weiter zu befördern, sondern dieses Gut zusammen zu laden und in einem oder mehreren direkten Kurswagen mit schnellfahrenden Zügen in einem bestimmten Kurs vorzuschieben. Im vorliegenden Falle hätte beispielsweise Aschaffenburg einen direkten Kurswagen für Kaiserslautern Ort und Uebergang zu bilden und es würde das betreffende Gut gegenüber der Beförderung im Restgutkurse einen Vorsprung von zwei Tagen gewinnen. Diese direkten Kurswagen wären auf Grund der gemachten Erfahrungen von Fall zu Fall zu vereinbaren und die betreffenden Kurse nachrichtlich in die allgemeinen Kursübersichten aufzunehmen. Alle diese Transportbedürfnisse können nur durch die Aufstellung von Transportübersichten (Güterkurse) erkannt und Hand in Hand mit einer engen Transportkontrole befriedigt werden.

Wenn nun schon aus den vorgenannten Gründen auf die Aufstellung von direkten Güterkursen nicht verzichtet werden kann, so erweisen sich diese auch als unentbehrliches Hilfsmittel für den Aufsteller des Fahrplans, denn nur auf Grund einer Kursübersicht kann er jeweils erkennen, welchen Einfluss Zugverlegungen im weiteren Verlaufe auf die Güterbeförderung ausüben. Werden aber nachtheilige Einflüsse nicht rechtzeitig erkannt und wieder ausgeglichen, dann kann es nicht ausbleiben, dass die einzelnen Durchgangsgüterzüge den Zusammenschluss verlieren und die Transportführung dadurch Schaden leidet.

Ausserdem bietet die Aufstellung direkter Güterkurse zwischen den verschiedenen Bahnverwaltungen die einzige Gelegenheit, den Güterzugfahrplan weiter auszubauen und möglichst vortheilhaft zu gestalten, weil ja bekanntlich auf den internationalen Fahrplankonferenzen der Güterzugfahrplan nicht behandelt wird und nach Sachlage auch gar nicht behandelt werden kann. Nur durch die Aufstellung direkter Kurse können die bestehenden Mängel in den Zugverbindungen erkannt und einer Verbesserung zugeführt werden.

Ein weiterer Grund für die Aufstellung von Güterkursen ist die nicht wohl zu umgehende Auskunftsertheilung an das verfrachtende Publikum. Eine Auskunftsertheilung darüber aber, in welcher Zeit ein Gut eine bestimmte Strecke durchlaufen wird (wenn auch ohne Garantie für die unbedingte Einhaltung des Kurses), ist nur möglich, wenn direkte Güterkurse aufgestellt sind. Ohne eine solche Aufstellung kann eine auch nur annähernd zutreffende Mittheilung hierüber seitens der äusseren Dienststellen nicht gemacht werden, und auch die Direktionen können Auskunft hierüber erst dann geben, wenn sie im gegenseitigen Benehmen einen Kurs festgesetzt haben. Nun ist es unzweifelhaft doch eine recht missliche Sache, wenn nähere Mittheilungen über die Transportdauer seitens der äusseren Dienststellen gar nicht gemacht werden können; annähernd sollte man doch hierüber Auskunft geben können. Wenn direkte Güterkurse in der vorbezeichneten Art aufgestellt sind, dann kann dem Verkehrsbedürfnisse auch nach dieser Richtung hin genügt werden.

Selbstredend kann bei einem Wagenladungskurs in Hinsicht auf die Verlässigkeit nicht der Maassstab für einen Eilgutkurs oder gar für einen Personenzugkurs angelegt werden; ein pünktliches Einhalten solcher Güterkurse ist bei den Riesenverhältnissen des heutigen Frachtverkehres und bei den vielen Möglichkeiten, die einen solchen Kurs beeinflussen, nicht denkbar. Immerhin kann aber gesagt werden, dass ein Kurs, der unter Berücksichtigung aller einschlägigen Verhältnisse aufgestellt ist, wenigstens nicht sehr wesentlich überschritten werden wird. Wird beispielsweise bei einem auf sieben Tage berechneten direkten Kurs ausser der Sonntagsruhe für unvorhergesehene Verzögerungen noch ein Tag zugegeben, so wird man jedenfalls die voraussichtliche Transportdauer in den weitaus meisten Fällen nicht zu kurz angegeben haben, und dem betreffenden Verfrachter ist mit einer solchen Auskunft gedient.

Ein weiterer Grund für die regelmässige Aufstellung allgemeiner direkter Güterkurse ist der Umstand, dass mangels solcher für die verschiedensten Transporte (namentlich für die Sammelladungen der Speditöre) Einzelkurse aufgestellt werden, wodurch ein ebenso zeitraubender, als umfangreicher Schriftverkehr erwächst, ohne dass hierdurch für den allgemeinen Transportdienst irgend welche Vortheile erzielt werden. Die vielen Einzelkurse bilden vielmehr eine grosse Erschwerniss für den Rangirdienst und bilden ausserdem eine einseitige Bevorzugung einzelner Verfrachter.

Auch hinsichtlich der Beschleunigung der Zollabfertigung liessen sich Vortheile erzielen, denn an der Hand einer Uebersicht der direkten Güterkurse lassen sich mit den Zollbehörden nunmehr Vereinbarungen treffen, die ohne eine solche Grundlage nicht erreicht werden können.

Zum Schlusse werden wir uns auch noch den Vorgang bei der Aufstellung dieser direkten Güterkurse zu vergegenwärtigen haben. Hier darf zunächst nicht verkannt werden, dass die erstmalige Aufstellung solcher Kurse eine ziemlich umfangreiche und auch zeitraubende Arbeit darstellt, zumal diese Aufstellung hinsichtsich der Uebergangszeiten auf den einzelnen Knotenstationen nur im Benehmen mit den äusseren Dienststellen erfolgen kann. Ist indessen einmal die Grundlage geschaffen, dann ist es leicht, die Kurse auf dem Laufenden zu erhalten und sie weiter auszubauen. Bei der Aufstellung der Kursübersicht für das eigene Gebiet kann hinsichtlich der Zahl der Kurse und der einzubeziehenden Knotenstationen etwas weiter gegangen werden, als dies im direkten Verkehre nothwendig ist; es rechtfertigt sich dies dadurch, dass die Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehre weitaus vielfältiger sind, als im direkten Verkehre. Immerhin werden aber auch bei der Kursaufstellung für den Binnenverkehr alle Nebenbahnen sowie alle jene Nebenlinien, die keinen Durchgangsverkehr zu bedienen haben, ausser Betracht bleiben können, denn zur Einbeziehung dieser Strecken in die Uebersichten der direkten Güterkurse kann wohl nach keiner Richtung hin ein wirkliches Bedürfniss anerkannt werden. Diese Binnenkursübersicht wird zweckmässig einen Anhang zu den Beförderungsvorschriften zu bilden haben. Im Anschlusse an den Aufbau der inneren Kurse wären dann die Nachbarkurse zwischen den einzelnen Bahnen zu vereinbaren, und dann erst werden jene Kurse zu bilden sein, die sich über grössere Gebiete verschiedener Verwaltungen erstrecken. Diese letzteren Kurse können verhältnissmässig sehr einfach gestaltet werden und die betreffenden Drucksachen werden nicht sehr umfangreich sein. Je zwei Eilgutkurse und zwei Wagenladungskurse in jeder Richtung werden genügen. Ein eigener Stückgutkurs ist nicht nothwendig, da die Stückgutladungen, wie alle anderen dringlichen Wagenladungen, auf die direkten Wagenladungskurse verwiesen werden und eigene Kurse für das Restgut, wie bereits früher ausgeführt worden ist, für grössere Strecken keine praktische Bedeutung haben. Ihre Vereinbarung kann, nachdem die Nachbarverwaltungen ihre Aufstellungen schon auf Grund der Vorarbeiten zur jeweiligen Fahrordnung bethätigt haben, in kürzester Frist erfolgen. Da spätestens jeweils bis zum 25. April und 25. September die Fahrplanbehelfe versandbereit sein müssen, könnte eine Kommission, die zu diesen Terminen zusammenzutreten hätte, die Aufstellung bezw. Ergänzung der direkten Kurse so zeitig beendigt haben, dass die neue Kursübersicht bis spätestens zum 15. Mai bezw. 15. Oktober in den Händen der äusseren Stellen sich befände. Der Satz zu diesen Kursübersichten hätte

eben stehen zu bleiben, so dass es sich dann nur um Ergänzungen desselben handelt. Der grosse Vortheil bei einer solchen Eintheilung liegt eben darin, dass eine bestimmte Arbeit zu einer bestimmten Zeit zu leisten ist und dass sich die betreffenden Beamten rechtzeitig darauf einrichten können. Durch das Stehenbleiben des Satzes werden ausserdem die Druckkosten wesentlich verringert.

Hinsichtlich der Abgrenzung der einzelnen Verkehrsgebiete bei der Kursaufstellung dürften dieselben Gesichtspunkte maassgebend sein, wie diese in dieser Zeitung jüngst in verschiedenen Aufsätzen (Nr. 87 v. J. 1900 und Nr. 3 vom laufenden Jahre) für die Eintheilung der Güterbeförderungsanweisungen als zweckmässig bezeichnet worden sind. Es werden also diese Kursübersichten ebenfalls nach den Hauptverkehrsrichtungen von Nord nach Süd sowie von West nach Ost und umgekehrt zu erstellen sein, damit vermieden wird, dass ein und derselbe Bahnweg in verschiedenen Anweisungen zu behandeln wäre.

München, im Februar 1901. Reffler.

Der gegenwärtige Stand der deutschen Transportgesetzgebung.

Ein Ueberblick von **W. Coermann,** kaiserl. Amtsrichter in **Mülhausen i. E.**

Der unerwartete Aufschwung, den der Verkehr im letzten Jahrzehnt genommen hat, machte das Bedürfniss nach einer Weiterbildung des Transportrechtes geltend, und es muss der deutschen Gesetzgebung zum Ruhme nachgesagt werden, dass sie dieses Bedürfniss verstanden hat und ihm gerecht geworden ist. Die Einführung des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr im Jahre 1893 bedeutete einen Wendepunkt in dieser Gesetzgebung. Sie bedingte eine Umarbeitung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, das mit dem 1. Januar 1893 in neuer Gestalt als Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Kraft trat. Zwei Jahre später, 1895, wurden das Binnenschifffahrts- und das Flössereigesetz erlassen, und der Verabschiedung des Bürgerlichen Gesetzbuches 1896 folgte im nächsten Jahre die Umgestaltung des Handelsgesetzbuches, die eine abermalige Durcharbeitung der Verkehrsordnung im Jahre 1899 zur Folge hatte. Das internationale Uebereinkommen hat inzwischen einige Ergänzungen erfahren; die Aenderungen, welche die Pariser letzte Konferenz beschlossen hat, sind noch nicht in Kraft getreten, dies steht aber bevor.

Die Gesetze, betreffend das Postwesen und das Posttaxwesen, sind im vergangenen Jahre wesentlich abgeändert, im Anschluss daran ist die Postordnung am 20. März v. J. neu veröffentlicht. Die ersten sondergesetzlichen Vorschriften über das Transportrecht der Telegraphen- und Fernsprechanstalten enthält die Telegraphenordnung von 1897 und die Fernsprechgebührenordnung von 1899. Die jüngst beschlossenen Aenderungen des Weltpostvertrages sind noch nicht Gesetz geworden, die z. Zt. geltende Fassung entstammt aber ebenfalls der neuesten Zeit (1897).

Als Transportgesetzgebung im weitesten Sinne kann man alle diejenigen Vorschriften zusammen fassen, welche die Beförderung von Personen oder von Gütern zu Wasser oder zu Lande regeln, mag diese Beförderung von dem sie Uebernehmenden selbst ausgeführt oder die Ausführung nur veranlasst werden; mit anderen Worten gehört hierher die gesammte Speditions- und Frachtgesetzgebung.

I. Für den Speditionsvertrag, den die §§ 407 bis 415 H.-G.-B. neu regeln, ist die Beförderungsart unerheblich. Sein Wesen besteht in der gewerbsmässigen Besorgung von Güterversendungen durch Frachtführer oder Verfrachter von Seeschiffen für Rechnung des Versenders in eigenem Namen (§ 407). Die Vermittelung von Personenbeförderungen und Fahrgelegenheiten für solche, z. B. die Thätigkeit der sogen. Reisebüros, gehört nicht zu den Aufgaben des Speditörs und unterliegt überhaupt nicht dem Speditionsrecht des Handelsgesetzbuches. Eine derartige Vermittelung ist allerdings bei der Beförderung von Reisenden zur See stets als Handelsgeschäft anzusehen, wenn diese als Gewerbe betrieben wird, und wird durch die §§ 664 ff. des Handelsgesetzbuches geordnet, soweit nicht etwa das Auswanderungsgesetz vom 9. Juni 1897 entgegensteht. Im übrigen sind die Vermittlergeschäfte nur dann Handelsgeschäfte und vom Handelsgesetzbuch beherrscht, wenn sie gewerbsmässig betrieben werden und Handelsgeschäfte betreffen.

Handelsgeschäft ist die Beförderung durch den gewöhnlichen Frachtführer, die Eisenbahnen (auch Staatsbahnen), Schifffahrtsunternehmungen und Flössereibetriebe ohne Rücksicht darauf, ob Personen oder Sachen befördert werden. Eine Ausnahme besteht nur bezüglich der Postanstalten. Da diese gemäss § 452 H.-G.-B. nicht als Kaufleute anzusehen sind, ist die gewerbsmässige Vermittelung von Transporten durch sie kein Handelsgeschäft; Anstalten, die sich damit befassen, Bestellungen auf Personenpostplätze usw. gegen Entgelt auszuführen, sind mithin nicht Handelsmakler. Das zwischen dem Bestellenden und einer solchen Anstalt begründete Rechtsverhältniss ist nach bürgerlichem Recht zu beurtheilen und je nach seiner Eigenart im Einzelfalle nach den Vorschriften über den Maklervertrag (§§ 652—657), Auftrag (§§ 662—676) oder Dienst- bezw. Werkvertrag (§§ 611—630 bezw. 651) B. G.-B.

II. Das eigentliche Transportgeschäft im engeren Sinne umfasst die Beförderung von Personen und Sachen. Für beide Arten gelten von einander abweichende Vorschriften; allerdings hat bislang nur das Sachentransportrecht eine einheitliche systematische Ausbildung gefunden. Diese Frachtgesetzgebung unterscheidet folgende Arten: 1. das allgemeine Frachtgeschäft, 2. das inländische oder internationale Eisenbahnfrachtgeschäft, 3. das inländische und internationale Frachtgeschäft der Post- und Telegraphenanstalten und 4. das See- und Binnenschifffahrts- sowie das Flössereigeschäft.

1. In den Bestimmungen über das allgemeine Frachtgeschäft und die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen (§§ 425—473 des neuen Handelsgesetzbuchs) ist in mancher Beziehung eine Beeinflussung durch das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr wahrnehmbar. Neben vielen redaktionellen Aenderungen verdienen Hervorhebung die Ergänzungen des Frachtbriefes im Anschluss an Art. 6 des genannten Uebereinkommens, die unbedingte Haftung des Absenders für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben des Frachtbriefes sowie die Erweiterung der gleichen Haftung auf sämmtliche Begleitpapiere. Die bedeutsamste Aenderung trifft die Haftpflicht für den durch Verlust oder Beschädigung des Gutes entstandenen Schaden. Grundsätzlich fiel und fällt diese Haftpflicht dem Frachtführer zur Last; während er sie bisher aber nur durch den Beweis abwenden konnte, dass der Schaden durch höhere Gewalt, die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung verursacht sei, genügt nach neuem Recht der Beweis, dass der Schaden durch die Sorgfalt, die ein ordentlicher Frachtführer aufzuwenden hat, nicht hat verhindert werden können. Die darin liegende Ausdehnung des Beweisgebietes hat die Stellung des Frachtführers nicht unwesentlich erleichtert. Die bisher schon beschränkte Haftung für Geld, Kostbarkeiten und Werthpapiere ist auf Kunstgegenstände

ausgedehnt. An dem Umfange der Ersatzpflicht wurde nichts geändert, deren Grundsätze auf die Versäumung der Lieferfrist ausgedehnt. Mit Rücksicht auf die Zweifel, welche der Ausdruck „bösliche Handlungsweise" in der Praxis hervorgerufen hat, ist unter dessen Beseitigung die Haftung für den ganzen verursachten Schaden fortab für alle Fälle begründet, in denen dieser auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Frachtführers beruht. Die Beschränkung der Haftung des Frachtführers für eigene Handlungen muss naturgemäss eine entsprechende Aenderung der Haftung für die Angestellten zur Folge haben.

Es hat sich als zweckmässig erwiesen, bei Ablieferungshindernissen zunächst die Benachrichtigung des Absenders zu fordern, wenn solche thunlich ist. Verneinenden Falles ist das Gut zu hinterlegen, wenn auch dieses unthunlich ist, öffentlich zu versteigern. Die früher allgemein vorgeschriebene Feststellung durch Sachverständige wird fortab nur noch in Ausnahmefällen erfolgen; sie hat stets einzutreten, wenn das Gut wegen äusserlich nicht erkennbarer Mängel beanstandet werden soll. Zu den bevorrechtigten Pfandrechten ist dasjenige des Lagerhalters gekommen.

2. Das Eisenbahnfrachtrecht zeigt trotz der vielfachen Vereinheitlichungen noch wesentliche Verschiedenheiten beim inländischen und beim internationalen Transport.

Quellen des inländischen Eisenbahnfrachtrechts sind: §§ 453—471, 473 H.-G.-B. und §§ 27—91 der Verkehrsordnung in der Fassung vom 26. Oktober 1899 nebst Anlagen, von denen die Anlage B allerdings seitdem wiederholt geändert ist. Die bisher nur als Verwaltungsvorschrift geltende Verkehrsorduung hat durch § 454 H.-G.-B. die Stellung einer Rechtsordnung erhalten. Nur soweit die angeführten Bestimmungen schweigen, kommen ergänzend die Vorschriften der §§ 425 - 452 H.-G.-B. zur Anwendung. Dieser Grundsatz ist allerdings durch den § 471 H.-G.-B, durchbrochen, welcher bezüglich einer Reihe von Vorschriften des allgemeinen Frachtrechts die Aenderungsbefugniss der Verkehrs ordnung ausschliesst. Die Verkehrsordnung hat hierauf Rücksicht genommen, so dass § 471 H.-G.-B. z. Zt. einen praktischen Werth nur bezüglich der Kleinbahnen und aller solcher Bahnen hat, die nicht der Verkehrsordnung unterliegen. (Vergl. hierzu die näheren Ausführungen in der Denkschrift zum Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 zu §§ 454, 471, ferner Könige. Kommentar zum Handelsgesetzbuch S. 274 f., 286 f.) Die Neuerungen dieser Bestimmungen sind bereits in der Abhandlung Nr. 66 S. 609 ff. Jahrg. 1897 d. Ztg. eingehend erörtert, so dass hier im allgemeinen darauf verwiesen werden kann. Erwähnung verdient jedoch die abweichende Regelung der Haftpflicht in § 456 H.-G.-B. Von der auch hier grundsätzlich bestehenden Haftpflicht kann sich die Bahn nur durch den Beweis befreien, dass der Schaden entweder durch ein Verschulden oder eine nicht von der Bahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, äusserlich nicht erkennbare Verpackungsmängel oder inneren Verderb, gewöhnliche Leckage oder Schwinden verursacht ist. Diese dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr entnommene Haftung stellt die Eisenbahnen weit ungünstiger als den gewöhnlichen Frachtführer.

Das Eisenbahnfrachtrecht gilt auch für solche dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnunternehmungen, welche der Eisenbahnverkehrsordnung nicht unterliegen (Kleinbahnen); insoweit als in den §§ 453, 459, 460, 462 bis 466 H.-G.-B. auf die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung verwiesen ist, sind an deren Stelle die Beförderungsbedingungen der Bahnunternehmung maassgebend, doch darf sie die Uebernahme von Gütern zur Beförderung auf ihrer Bahnstrecke nicht verweigern.

Nur geringe Aenderungen enthalten die Ergänzungen des internationalen Eisenbahntransportrechts. Das Zusatzübereinkommen vom 20. September 1893 regelt lediglich den Beitritt anderer Staaten zu dem Uebereinkommen, dasjenige vom 16. Juli 1895 eine Ergänzung insofern, als es die bisher vom Internationalen Uebereinkommen ausgeschlossenen Werthgegenstände und Leichen zu demselben zulässt und die Vorschriften über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände (Anlage I des Uebereinkommens) den praktischen Anforderungen entsprechend neuordnet.

3. Die rechtliche Natur der Postbeförderung wird durch die §§ 1—15, 47—50 des Gesetzes vom 28. Oktober 1871, betr. das Postwesen sowie das Gesetz vom gleichen Tage, betr. das Posttaxwesen geregelt. Letzteres ist durch Gesetz vom 17. Mai 1873 und 3. November 1874, § 4 des ersteren durch das Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875 geändert. Eine weitere Umgestaltung haben alle diese Gesetze durch das Gesetz vom 20. Dezember 1899 erfahren. das den Portotarif ermässigt, einen neuen Zeitungstarif einführt und das Postregal auf den Ortsverkehr ausdehnt. Die allgemeinen Beförderungsbedingungen der Post sind in der Postordnung vom 20. März v. J., einer Verwaltungsverordnung, und der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom gleichen Tage, betreffend die Ausdehnung des Geltungsbereiches der Ortstaxe auf Nachbarpostorte, enthalten.

Die Beförderungsbedingungen der Telegraphen- und Fernsprechanstalten sind durch die auf Grund des Artikels 48 der Reichsverfassung erlassene Telegraphenordnung vom 9. April 1897 geordnet. Eine besondere Fernsprech-Gebührenordnung ist am 20. Dezember 1899 erlassen, die, abgesehen von den Vorschriften über die Einziehung der Gebühren, für den inneren Verkehr Bayerns und Württembergs keine Anwendung findet. Als Verwaltungsvorschrift hat die Telegraphenordnung Gesetzen gegenüber nur ergänzende, nicht aufhebende Wirkung. Ueber die Fragen des Beförderungsrechts entscheidet bei dem Ausschlusse des Handelsgesetzbuches durch § 452 desselben das Bürgerliche Gesetzbuch. Die Beförderung von Telegrammen ist die Ausführung eines Dienstvertrages, der den §§ 611 ff. B. G.-B. unterliegt, während die Bereitstellung von Fernsprechanlagen als Miethsvertrag nach §§ 535 ff. B. G.-B. zu beurtheilen ist.

Der Weltpostverein befasst sich lediglich mit dem Post-, nicht auch mit dem Telegraphen- und Fernsprechverkehr von Land zu Land. Da die letzten Aenderungen vom Sommer v. J. noch nicht veröffentlicht sind, gilt z. Zt. noch die zuletzt am 15. Juni 1897 erneute Fassung des Vertrages. Sowohl der Hauptvertrag als die am gleichen Tage abgeschlossenen Zusatzübereinkommen über 1. Werthsendungen, 2. Postanweisungen, 3. Postpackete, 4. Postaufträge und 5. die Zeitungsbeförderung enthalten neben den staatsrechtlichen auch civilrechtliche Vorschriften, welche sich auf das Frachtrecht beziehen. Sie betreffen insbesondere den Ausschluss von Gegenständen von der Beförderung, die Haftpflicht und das Tarifwesen. Auch hier kommen ergänzend die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches, nicht diejenigen des Handelsgesetzbuches, in Betracht.

4. Der Transport zu Wasser verlangt vermöge seiner Eigenart Sonderbestimmungen, und schon das ältere römische Recht kannte solche für den Seeverkehr. Aus deren Fortentwickelung ist das heutige Seefrachtrecht des IV. Buches §§ 474—905 H.-G.-B. hervorgegangen, welches bezüglich der Küstenfrachtfahrten durch das bezügliche Gesetz vom 22. Mai 1881 ergänzt wird. Die Neuerungen des Handelsgesetzbuches von 1897 sind von geringerer Bedeutung und hauptsächlich darauf gerichtet, landesrechtliche Vorbehalte und Widersprüche mit der übrigen neuen Reichsgesetzgebung zu beseitigen. Die Haftpflicht ist dieselbe wie im Binnenschifffahrts- und dem allgemeinen Frachtrecht. Eine Weiterbildung hat das Konnossement insofern erfahren, als es jetzt schon mit der Uebernahme der Güter durch den Schiffer oder einen anderen Vertreter des Rheders Uebergabepapier wird. Das Dispacheverfahren richtet sich fortab nach den §§ 149—158 des Reichsgesetzes, betreffend die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit; die Verjährungsfrist für die Forderungen wegen Fracht, Auslagen und Ueberfahrtsgeldern ist durch § 196 Nr. 3 B. G.-B. auf 2 Jahre erstreckt, deren Lauf gemäss § 201 B. G.-B. erst mit Ablauf des betreffenden Jahres beginnt.

Trotz der wesentlichen Verschiedenheiten im See- und Binnenschifffahrtsverkehr sind erst in dem Binnenschifffahrtsgesetze vom 15. Juni 1895 Sondervorschriften für die Binnen-

schifffahrt erlassen. Ein Gesetz vom gleichen Tage regelt das Flössereirecht, so dass von den Wasserbetrieben nur noch die Schleppschifffahrt der gesetzlichen Festlegung harrt. Der Erlass des Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, vor dem neuen Handelsgesetzbuch hat eine Reihe von Aenderungen durch Artikel 12 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch zur Folge gehabt. Ausser den rein redaktionellen sind hier zu erwähnen die Ausdehnung der Haftungsbeschränkung bei Werthgegenständen — wie beim Eisenbahnfrachtgeschäft — auf Kunstgegenstände, § 58, vor allem aber die Vorschrift des eingeschobenen § 61 a, nach welcher der Frachtführer die Haftung für den durch verspätete Ablieferung entstandenen Schaden durch den Beweis abwenden kann, dass er denselben mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht verhindern konnte. Der neue § 26 hat diese gemilderte Haftung im Gegensatz zum Eisenbahnrecht auch bei Beschädigung und Verlust eingeführt. Eine Ausdehnung des Rücktrittsrechts des Absenders wird durch den neuen Abs. 1 des § 70 begründet, der es schon dann gewährt, wenn der Absender beweist, dass das Hinderniss der Reise ohne sein Verschulden eingetreten ist. Die Bestimmungen über die Verpfändung und Zwangsvollstreckung (§§ 131—137) sind aufgehoben; an ihrer Stelle sind die §§ 858, 870 und 1002 der Civilprozessordnung getreten.

Trotz der engen Anlehnung an aufgehobene Bestimmungen des Binnenschifffahrtgesetzes ist das Flössereigesetz befremdlicherweise unverändert geblieben. Eine internationale Regelung hat bis jetzt weder bezüglich des See- noch des Binnenschifffahrttransportrechts stattgefunden.

III. Weit knapper sind die Gesetzvorschriften über die Personenbeförderung.

1. Den Geschäften der Fuhrhaltereien und anderer zum Landtransport von Personen bestimmter Anstalten, die nicht zu den Eisenbahnen oder der Post gehören, liegen Dienstverträge zu Grunde, die nach §§ 611 ff. B. G.-B. zu beurtheilen sind. Die Haftpflicht des Unternehmers bei Verletzung oder Tödtung des Reisenden ist von dem gegen ihn zu führenden Beweise abhängig, dass ihn ein Verschulden an dem Unfall trifft. (§ 823 B. G.-B.) Das gleiche gilt übrigens auch bezüglich desjenigen Reisegepäcks, bezüglich dessen der Fuhrhalter einen Frachtvertrag nicht abschliessen konnte — z. B. bezüglich verborgen mitgeführter Gegenstände — oder nicht wollte. Sofern allerdings Fragen in Betracht kommen, welche im Handelsgesetzbuche eine Regelung gefunden haben, muss dieses zunächst vor dem Bürgerlichen Gesetzbuche Anwendung finden, da die Geschäfte der Fuhrhaltereien als Handelsgewerbe gemäss § 1 Ziffer 5 H.-G.-B anzusehen sind.

2. Dieses gilt auch bei der Eisenbahn-Personenbeförderung. § 472 H.-G.-B. hat hier die Regelung der Verkehrsordnung überlassen, welche dieselbe in den §§ 1—29 ausgeführt hat. Ergänzend, nicht abändernd, kommt das Handelsgesetzbuch und dazu ergänzend der Dienstvertrag der §§ 611 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuches zur Geltung.

Die Haftung der Eisenbahnen für Personen und Sachen ist aber grundverschieden. Bei Verletzung oder Tödtung eines Reisenden beim Betriebe ist die Bahn ohne Rücksicht auf ein Verschulden stets ersatzpflichtig, sofern sie nicht beweist, dass der Schaden durch höhere Gewalt oder ein Verschulden des Verletzten entstanden ist (§ 1 des Reichshaftpflichtgesetzes). Artikel 42 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch hat die §§ 3, 5, 7 - 9 des Haftpflichtgesetzes geändert und den allgemeinen Vorschriften der §§ 842 ff. über die Ersatzpflicht bei unerlaubten Handlungen angepasst, während eine gleiche Verallgemeinerung des Rechts zur Wiederaufhebung eines rechtskräftigen Urtheils bei wesentlicher Veränderung der grundlegenden Verhältnisse die bezügliche Bestimmung im bisherigen § 7 in die Civilprozessordnung hat übernehmen lassen.

Bei Beschädigung von Sachen des Reisenden ist der Umstand maassgebend, ob diese zur Beförderung aufgegeben sind, d. h. ob bezüglich derselben ein Frachtvertrag geschlossen ist oder nicht. In ersterem Falle liegt ein Frachtgeschäft gemäss §§ 1 Ziffer 5, 465 H.-G.-B. vor, deren Bestimmungen durch §§ 27, 30—38 der Verkehrsordnung ergänzt werden. Die Haftung der Eisenbahn für nichtaufgegebenes Gepäck und andere Gegenstände, die der Reisende bei sich führt, insbesondere die Kleidung, hat den Beweis eines Verschuldens der Bahn oder ihrer Leute zur Voraussetzung. Es finden dann § 465 Absatz 3 H.-G.-B. und zur Ergänzung die §§ 823 ff. B. G.-B. Anwendung.

Ein wiederholt in Vorschlag gebrachtes Internationales Uebereinkommen über den Personenverkehr ist noch nicht zu Stande gekommen, auf diesem Gebiete überhaupt noch kein internationales Recht geschaffen.

3. Die Personenbeförderung durch die Postanstalten ist in der auf Grund des § 50 des Postgesetzes zuletzt am 20. März 1900 erlassenen Postordnung eingehend geordnet (§§ 51 ff.). Die Haftpflicht bei Verletzung oder Tödtung eines Reisenden wird durch § 11 des Postgesetzes von der Frage des Verschuldens losgelöst und genau begrenzt. Bezüglich der Beschädigung der Gegenstände, welche der Reisende bei sich führt und nicht hat einschreiben lassen, sowie der Kleidung des Verletzten kommen die vorstehend für die Bahnen entwickelten Grundsätze der §§ 823 ff. B. G.-B. mit der Maassgabe zur Anwendung, dass die Post nach § 11 Abs. 2 des Postgesetzes bei Extrapostbeförderung auch diese Haftung abzulehnen berechtigt ist. Damit wird allerdings nicht auch der Rückgriff gegen die schuldigen Postangestellten beseitigt.

Zu einem internationalen Personentransportrecht der Postanstalten liegt kein Bedürfniss vor.

4. Während der Seetransport von Personen als Handelsgeschäft in Gemässheit des § 1 Ziffer 5 H.-G.-B. anzusehen ist, hat das umfangreiche Binnenschifffahrtsgesetz trotz der Bedeutung des Personentransportrechts für die Dampfschiffbetriebe der Flüsse und Seen sich mit demselben überhaupt nicht befasst. Demgemäss gelten hier die bezüglich der Geschäfte der Fuhrhaltereien entwickelten Grundsätze.

Eine ungewöhnliche Kleinbahn.

Am 1. d. Mts. ist im Direktionsbezirk Frankfurt a/M. die Neubaustrecke von Nieder-Gemünden an der oberhessischen Linie Giessen-Fulda nach Nieder-Ofleiden für den Betrieb eröffnet worden. Schon frühzeitig, bei den ersten Projektirungsarbeiten, hatten sich auch die Interessenten des unteren Ohmthales um die Vortheile einer Eisenbahnverbindung bemüht und es wurden Verhandlungen mit der hessischen Staatsregierung wegen einer Fortsetzung nach Kirchhain oder Marburg von ihnen angeknüpft. Die erstere Richtung erhielt schliesslich den Vorzug und so hat die hessische Nebenbahnstrecke eine Fortsetzung auf preussischem Gebiet in einer Kleinbahn über Schweinsberg nach dem Kreisstädtchen Kirchhain und damit den Anschluss an die Hauptbahnstrecke Cassel-Marburg gefunden. Die von dem Kreise selbst unternommene Kleinbahn mündet indessen nicht etwa in den Endbahnhof der staatlichen Nebenbahn ein, sondern wird mit eigenen Anlagen nur bis zur Landesgrenze herangeführt. Es scheiden sich mithin die beiderseitigen Eigenthumsantheile an der Landesgrenze, so dass Nieder-Ofleiden letzte Station der Staatsbahn, Schweinsberg letzte der Kleinbahn ist.

Diese auf den ersten Blick ungewöhnliche Regelung findet ihre Begründung theils in der erwähnten Entstehungsgeschichte

der Kleinbahn und den dabei mit der grossherzoglich hessischen Regierung getroffenen Abmachungen, welche vor Abschluss des preussisch-hessischen Gemeinschaftsvertrages fallen, theils darin, dass Hessen zwar ein besonderes Nebenbahngesetz, aber kein Kleinbahngesetz hat. Die mancherlei Schwierigkeiten, welchen darum die Konzessionirung der Kleinbahn innerhalb Hessens begegnet haben würde, wurden in einfachster Weise dadurch beseitigt, dass jeder Theil bis zur Landesgrenze baute. Damit aber bot sich für die Vertragsfestsetzungen über die beiderseitigen Theilstrecken sowohl in rechtlicher Beziehung, wie vom Betriebs-, Verkehrs- und Tarifstandpunkt eine ganze Reihe von Fragen, die sich dem festen Rahmen der Normalbestimmungen nicht einfügen liessen.

Wider Erwarten haben die Schicksale, denen das Kleinbahnunternehmen in seiner Entwickelung ausgesetzt war, der beiderseitigen Regelung hilfreich zur Seite gestanden und einer Lösung zugedrängt, wie sie unter Beseitigung aller hemmenden Vorschriften und Verschiedenheiten der natürlichen Entwickelung und den öffentlichen Verkehrsinteressen gerecht wird, ohne einen der beiden Betheiligten zu benachtheiligen. Die schlimmen Erfahrungen mit dem Unternehmer des Bahnbaues, der überdies auch seinen weiteren Verpflichtungen zur Uebernahme des Betriebes der Kleinbahn nicht nachkommen konnte, liessen bei dieser bald den Wunsch nach staatlicher Betriebsübernahme aufkommen, besonders mit Rücksicht auf die anschliessende staatliche Nebenbahnstrecke. Die einleitenden Schritte hierfür waren von Erfolg, da der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten sich der Nothlage der Kleinbahn und der Lösung nicht verschloss, auf welche die Entwickelung der Dinge hinwies.

Da bereits seit Mitte letzten Jahres die Staatsbahn den Betrieb auf der Kleinbahnstrecke von Kirchhain bis Schweinsberg als Stichbahn führt, so ist mit der Eröffnung der anschliessenden Nebenbahn der Betrieb auf der ganzen Strecke staatlich durchgeführt. Die Betriebsmittel der Kleinbahn laufen auch über die Nebenbahn und werden nach Bedarf aus dem Staatsbahnwagen- und Maschinenpark ergänzt. Ein Umsteigen der Reisenden und ein Umladen der Stückgüter findet daher innerhalb der Strecke nicht statt, da auch besondere Kleinbahnanlagen im Endbahnhof der Nebenbahn für die Dauer des durchgehenden Betriebes nicht zur Ausführung kommen. Die Umkartirung findet an der Grenzstation der Nebenbahn statt, nöthigenfalls laufen die Güter bis zur Bestimmungsstation auf der Strecke ungehindert durch und es tritt Rückkartirung ein. Da die Kleinbahn die Staatsbahnsätze angenommen hat, bestehen innerhalb der Strecke direkte Fahrkarten- und Gepäcksätze. Auch für den Güterverkehr sind innerhalb der Strecke durchgehende Sätze erstellt. Der eigentliche Durchgangsverkehr zwischen zwei Staatsbahnstationen unter Vermittelung der Kleinbahn bleibt jedoch nach den Konzessionsbedingungen ausgeschlossen. Die Verkehrsantheile werden von der Landes- und beiderseitigen Eigenthumsgrenze in besonderer Abrechnung zugeschieden.

Dagegen erfolgt der Betrieb auf der Kleinbahn auf deren Rechnung. Der Staatsbahn ist ein gewisses Maass selbständiger Befugnisse eingeräumt und ein offener Bankkredit für die laufenden Ausgaben eröffnet. Auch die schwierige Frage der Ermittelung und Anrechnung der Betriebskosten seitens der Staatsbahn ist durch Vereinbarung eines festen Kilometersatzes für Fahr- und Rangirdienst (einschliesslich Besoldungen) gelöst worden.

Freilich konnten diese Ziele nicht ohne Opfer seitens der Kleinbahn erreicht werden, da der Oberbau etwas verstärkt und ein Beitrag für vermehrte Kosten der Bahnbewachung geleistet werden muss. Diesen Opfern stehen indessen zunächst erhebliche Ersparnisse gegenüber, welche an zunächst entbehrlichen Sonderanlagen der Kleinbahn gemacht werden. Weiter aber steht zu hoffen, dass die höheren Aufwendungen, welche der Kleinbahn hierdurch und gegenüber dem billigeren Privatbetrieb erwachsen, durch die mancherlei Vortheile wieder ausgeglichen werden, welche die Beseitigung der Schranken für einen unbehinderten Verkehr und die Vergütungen aus dem Uebergang der Betriebsmittel versprechen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Schlussberathung des Etats der preussischen Staatseisenbahnverwaltung im Herrenhause. In der Sitzung vom 28. März kamen bei diesem Etat noch einige örtliche Wünsche zur Verhandlung. Auf die Beschwerde des Oberbürgermeisters Giese, dass der Altonaer Hafen von der Eisenbahnverwaltung nicht genügend berücksichtigt werde, insbesondere nicht die billigeren Ausnahmetarife Hamburgs und Harburgs geniesse, obgleich Altona auf der Eisenbahn nur 7, Harburg aber 10 km weiter von den betreffenden Ursprungsorten entfernt sei, erwiderte Minister v. Thielen, es solle eine nochmalige Prüfung erfolgen, inwieweit man Altona entgegenkommen könne. Altona sei aber durchaus normal behandelt, die Entfernungen, die auf der Eisenbahn zu durchlaufen seien, müssten für die Tarifbildung maassgebend sein. Petitionen aus Dortmund wegen Verlegung des Bahnhofs der Stadt an die Peripherie der Stadt wurden der Regierung als Material überwiesen. Eine etwas längere Erörterung knüpfte sich an den Antrag des Fürsten zu Innhausen und Knyphausen, die Staatsregierung aufzufordern, dass sie dem im vorigen Jahre gefassten Beschluss des Herrenhauses wegen Erbauung einer direkten Vollbahn von Norden nach Emden oder doch Umbau der Küstenbahn zur Herbeiführung einer grösseren Fahrgeschwindigkeit unverzüglich entspreche. Der Antragsteller verzichtete bei der Begründung auf das Wort „unverzüglich" in seinem Antrage. Zur Sache nahm zunächst der Finanzminister Dr. v. Miquel das Wort, um auf das Ungewöhnliche des Antrages und auf das formelle Bedenken aufmerksam zu machen, dass die Regierung aufgefordert werde, eine Bahn vorzugsweise vor anderen von ihr selbst für nöthig erachteten zu bauen und dadurch die von ihr selbst nach sorgfältigster Erwägung aufgestellte Liste zu ändern. Er ging auf die Vorgeschichte der Bahn ein: Der Kreis habe sich s. Zt. geweigert, Grund und Boden für die Führung der Bahn auf eigenem Bahnkörper herzugeben. Daher habe sich die Regierung s. Zt. entschliessen müssen, die Bahn dem Wunsche des Kaisers entsprechend auf die Chaussee zu legen. Nun stellten sich Unzuträglichkeiten heraus und der Staat sagte: soll ich Euch eine Bahn bauen, so müsst Ihr wenigstens das beisteuern, was Ihr damals an Grund und Boden gespart habt. Das lehnte der Kreis aber wieder ab und verlangte, die Chaussee müsse wieder frei gemacht und die Bahn vom Staate neu gebaut werden. Nun liege die Sache ja hier freilich so, dass der Kreis nicht ein so grosses direktes Verkehrsinteresse an der neuen Bahn habe als der Staat, da die neue Bahn namentlich dem Verkehr nach dem Seebade (Norderney) dienen solle; aber es werde durch die Befreiung der Chaussee die bedeutende Pferdezucht des Kreises sich noch weiter heben, die Lage des Kreises sich bessern. Es frage sich nur, ob für den Staat eine solche Dringlichkeit dieses Bahnbaues vorliege, dass man sie allem Herkommen entgegen auf Staatskosten bauen müsse. Das wäre der daraus folgenden Berufungen wegen bedenklich. Jedenfalls müsse der doch recht wohlhabende Kreis einiges Entgegenkommen zeigen. Wolle man diese Bahn unter Zurücksetzung anderer vielleicht dringenderer Bahnen sogleich bauen, so bedeute das eine unbillige Bevorzugung. In ähnlicher Weise äusserte sich auch Minister v. Thielen, der auf die besondere ostfriesische Hartnäckigkeit hinwies, mit der der Kreis bisher einen Kostenbeitrag verweigert habe. Der Fehler, die Bahnen auf die Chausseen zu legen, sei vielfach gemacht worden auf Strecken mit noch viel grösserem Verkehr; auch dort müsse man mit Anforderungen an die Betheiligten herantreten, wenn eine neue Bahn gebaut werden solle. Er hoffe immer noch, man werde mit dem Kreise zu einem annehmbaren Kompromiss kommen. Nochmals nahm dann Finanzminister v. Miquel das Wort, um zu bitten, dass man aus dem Beschluss die Ueberweisung „zur Berücksichtigung" streiche und den Antrag einfach der Regierung überweise. Nachdem Graf Eulenburg die Streichung des Wortes „zur Berücksichtigung" beantragt und der Antragsteller Fürst zu Innhausen und Knyphausen sich hiermit einverstanden erklärt, beschloss das Haus demgemäss.

— Einstellung geheizter Güterwagen. Wie die „B. B.-Ztg." berichtet, hat der Vorstand des Vereins Berliner Kaufleute und Industrieller an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten den Antrag gerichtet: die Einstellung geheizter Güterwagen für die Zeit der strengen Kälte in Erwägung zu ziehen. In der Begründung wird darauf hingewiesen, dass während des verflossenen Winters in einzelnen Betrieben, insbesondere der chemischen Branche, und ferner in solchen Geschäftszweigen, bei denen ein häufiger Versand von Flüssigkeiten erforderlich ist, zeitweise die Versendung in ungeheizten Güterwagen unmöglich gewesen ist. Die von der Privatindustrie hergestellten Vorrichtungen zur Beheizung von Güterwagen enthalten zwar einen dankenswerthen Fortschritt, genügen aber nicht in allen Fällen,

da theils die Heizdauer derartiger Apparate nicht hinreichend lange ist und da sie ferner nur für ganze Wagenladungen benutzt werden können, demnach für die Stückgutsendungen nicht verwendbar sind.

Bekanntlich sind bereits in früheren Jahren wiederholt auch auf den preussischen Staatsbahnen Versuche mit der Einstellung geheizter Güterwagen gemacht worden. Diese haben aber beim verkehrstreibenden Publikum so wenig Anklang gefunden, dass von einer ferneren Beibehaltung abgesehen werden musste.

— **Frachtvergleichungen.** Der Kanalkommission ist von der Staatsregierung eine 27 Doppelseiten starke vergleichende Uebersicht der Frachten vorgelegt worden, die sich für einige der wichtigsten Massengüter auf dem ununterbrochenen Bahnwege, bei Benutzung des Seeweges oder bei Benutzung der Binnenwasserstrassen auf Grund des wasserwirthschaftlichen Programms ergeben. Die Frachtvergleichungen beweisen, wie unrichtig die in den Kreisen der Landwirthe des Ostens vorherrschende Ansicht ist, dass die Landwirthschaft von den geplanten neuen Wasserstrassen für den Absatz ihrer Erzeugnisse und für den Bezug ihrer Roh- und Hilfsstoffe keinen Vortheil habe, für sie vielmehr der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes viel nützlicher sein würde. Zur Berichtigung dieser Auffassung werden einige markante Zahlen genügen:

Eine Tonne Getreide (Brotfrucht) von Insterburg nach Dortmund kostet an Fracht auf der Eisenbahn 45 ℳ, bei Benutzung des Seeweges 19,80 ℳ, bei Benutzung der Binnenwasserstrassen 20,10 ℳ. Hier hat der Seeweg noch einen kleinen Vorsprung von 30 ₰ für die Tonne. Von Konitz nach Dortmund stellen sich die Zahlen auf 36,10 ℳ, 19 ℳ und 17,90 ℳ; über den Binnenwasserweg ist die Fracht mithin billiger um 1,10 ℳ gegenüber dem Seeweg und um 18,20 ℳ gegenüber dem Bahnweg. Mit der wachsenden Entfernung der Versandorte vom Seehafen steigt der Frachtvortheil des Binnenwasserweges, wie folgende Gegenüberstellung zeigt (Frachten für 1 t in Mark):

nach Dortmund von	Schivelbein	Arnswalde	Bentschen	Gnesen	Lissa i. P.
Bahnweg	32,80	30,50	30,50	35,20	33,60
Seeweg	18,75	16,75	23,35	25,55	26,35
Binnenwasserweg	17,50	15,50	15,80	17,70	15,40
nach Elberfeld					
Bahnweg	34,80	32,50	32,50	37,20	35,60
Seeweg	22,40	20,50	23,70	24,40	24,70
Binnenwasserweg	21,80	19,80	20,10	22,—	19,60

Zum Vergleich folgen hierunter die Frachten des vom 1. September 1891 bis 1. August 1894 in Geltung gewesenen Getreidestaffeltarifs:

nach Dortmund	21,40	20,20	20,20	22,70	21,60
„ Elberfeld	22,30	21,10	21,10	23,60	22,50

Die Landwirthschaft der östlichen Provinzen würde mithin auf den geplanten Wasserstrassen ihr Getreide um vieles billiger nach dem Westen absetzen können, als es ihr während des Bestehens des Getreidestaffeltarifs möglich gewesen ist.

Gleiche und selbst noch grössere Vortheile gegenüber dem Bahnwege und der Benutzung des Seeweges bietet die Verfrachtung von Kartoffelfabrikaten, Holz des Spezialtarifs II, Grubenholz und Kartoffeln auf den Binnenwasserstrassen nach dem Westen. Für den Bezug von Thomasmehl ist die Benutzung der letzteren im allgemeinen ebenso vortheilhaft wie der ununterbrochene Bahnweg mit seinen Frachten des Rohstofftarifs, gekürzt um die 20 prozentige Ermässigung des allgemeinen Ausnahmetarifs für Düngemittel. Beispielsweise betragen die Bahnfrachten von Bochum nach Insterburg, Deutsch-Eylau, Konitz und Lissa i. P. 15,84, 13,52, 11,92 und 11,04 ℳ, die Frachten des kombinirten Bahn- und Binnenwasserweges 15,60, 14,00, 12,76 und 11,40 ℳ für 1 t; von Oberhausen stellen sich nach denselben Empfangsstationen die Bahnfrachten auf 16,16, 13,84, 12,24 und 11,36 ℳ, die kombinirten Bahn- und Wasserfrachten auf 14,86, 13,26, 12,02 und 10,66 ℳ.

— **Eine Versuchsabtheilung der Verkehrstruppen** ist mit dem 1. d. Mts. als neuer wichtiger Bestandtheil dieser Truppengattung in Berlin ins Leben getreten. Für die Dienstverhältnisse dieser Versuchsabtheilung sind folgende Bestimmungen getroffen: 1. Die Versuchsabtheilung hat die Versuche in technischen Angelegenheiten aller drei Truppengattungen der Verkehrstruppen bei der leitenden und für die kriegsmässige Ausbildung verantwortlichen Stelle nach einheitlichen Gesichtspunkten zu bearbeiten und ist dem Inspektör der Verkehrstruppen unmittelbar unterstellt. Ihre Aufgaben sind: Verfolgen des Fortschritts der Technik, Erprobung von Erfindungen und Neuerungen, die für militärische Zwecke verwerthbar erscheinen, Studium der technischen in- und ausländischen Litteratur, Fühlunghalten mit Männern der technischen Wissenschaften, Kenntniss der Leistungsfähigkeit der für die Verkehrstruppen in Frage kommenden Fabriken, Anstellung von Konstruktions- und praktischen Versuchen, soweit die kriegsmässige Ausbildung der Verkehrstruppen dies erfordert. Den drei Truppengattungen entsprechend gliedert sich die Versuchsabtheilung in die Unterabtheilungen für Eisenbahn-, für Telegraphen-, für Luftschifferwesen. 2. Der Vorstand der Versuchsabtheilung hat Rang, Gebührnisse, Urlaubsbefugniss und Disziplinarstrafgewalt eines Regimentskommandörs. 3. Die Offiziere der Versuchsabtheilung werden à la suite ihrer bisherigen Truppentheile geführt. 4. Die Offiziere und Unteroffiziere der Versuchsabtheilung erhalten ihre Gebührnisse vom Eisenbahnregiment Nr. 1. Die Offiziere nehmen an dem Offizier-Unterstützungsfonds des Eisenbahnregiments Nr. 1 theil. Die Unteroffiziere tragen die Uniform dieses Truppentheils.

— **Ueber die Unterhaltung öffentlicher Wege durch Kleinbahnunternehmungen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten nachstehende Verfügung an die Provinzialbehörden erlassen:

Die Verpflichtungen, welche hinsichtlich der Unterhaltung und Wiederherstellung öffentlicher Wege von den solche Wege benutzenden Kleinbahnunternehmungen gemäss § 3 Abs. 2 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 übernommen werden müssen, sind öffentlich-rechtlicher Natur und entstehen nicht gegenüber den bisherigen Unterhaltungspflichtigen — welche vielmehr für die von der Kleinbahn benutzten Wegeflächen aus der Unterhaltungspflicht ausscheiden —, sondern gegenüber den Wegepolizeibehörden. Nur die letzteren, nicht die ersteren, können öffentlich-rechtliche Ansprüche auf Wegebauleistungen gegen die Kleinbahnunternehmung erheben und demgemäss die im § 6 Abs. 2 a. a. O. vorgesehene Sicherstellung verlangen; die Bestimmungen über Art und Höhe dieser Sicherstellung sind ausschliesslich bei Ertheilung der Kleinbahngenehmigung gemäss § 11 a. a. O. zu treffen. Die Auffassung, dass ausserdem auch noch die betheiligten Wegeunterhaltungspflichtigen vom Kleinbahnunternehmer hinsichtlich der diesem obliegenden Unterhaltung und Wiederherstellung benutzter Wegetheile eine Sicherstellung zu verlangen berechtigt wären, findet zwar in dem Zwischensatz im ersten Absatz des § 11 a. a. O. eine scheinbare Unterstützung, ist aber thatsächlich nicht begründet. Die Genehmigungs-, Gemeindeaufsichts- und Wegepolizeibehörden werden in gegebenen Fällen hiernach sich zu richten und die Vorsitzenden der Provinzialräthe sowie die Bezirks- und Kreisausschüsse in dem durch § 7 a. a. O. vorgesehenen Ergänzungsverfahren die Rechtsanschauung dieses Erlasses zu vertreten haben.

— **Kleinbahnen in Westpreussen.** Der Provinzialausschuss der Provinz Westpreussen hat nach Mittheilung der „D. Str.- und Kleinb.-Ztg.“ in seiner Sitzung vom 11. März d. J. beschlossen, für den Bau der 23 km langen Kleinbahn von Putzig nach Krockow, deren Baukapital auf 1 050 000 ℳ festgesetzt ist, den Betrag von 190 000 ℳ in Aktien für die Provinz zu übernehmen. Die übrigen Baukosten der gedachten Linie sind dadurch gedeckt, dass der Staat 380 000 ℳ, der Kreis 270 000 ℳ und der Unternehmer 210 000 ℳ übernommen hat. Bei den Verhandlungen über den Verwaltungsbericht 1900/01 bemängelte der Abg. Müller-Dt.-Krone den vom Provinzialausschuss gefassten Beschluss, die den Kleinbahnen zu gewährenden Beihilfen nicht mehr in Form von Darlehen, sondern durch Uebernahme von Aktien zu leisten. Ihm wurde jedoch seitens des Landeshauptmanns Hinze entgegengehalten, dass die Provinz keine Veranlassung habe, von dem gefassten Beschlusse, der ihr eine Kontrole bei Verwendung der bewilligten Gelder gestatte, abzugehen.

— **Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für 1899.** Auf S. 395 (links oben) d. Ztg. ist nach dem Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den „Gesammtausgaben“ (soll aber heissen „Betriebseinnahmen“), d. h. der Betriebskoeffizient, für die württembergischen Staatsbahnen für 1899 auf 61,32 %, für 1898 auf 59,91 % angegeben. Hierbei sind aber die Kosten für erheblichere Ergänzungen und für Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials nicht mitgerechnet. Unter Berücksichtigung dieser Kosten hat sich der Betriebskoeffizient ausweislich des Verwaltungsberichts für 1899 auf 68,29 % und für 1898 auf 63,78 % gestellt. Letztere Zahlen sind auch in der Aufstellung auf S. 47 d. Ztg. und in den Tabellen der auf S. 387 ff. besprochenen Wöllwarth'schen Schrift angegeben. Es sind diese früheren Zahlen maassgebend, wenn der württembergische Betriebskoeffizient auf gleicher Grundlage mit dem Betriebskoeffizienten anderer Eisenbahnverwaltungen verglichen werden soll.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren **Bernhard**, Vorstand der Betriebsinspek-

tion 2 in Stolp, Löbbecke, Vorstand der Betriebsinspektion in Elberfeld, Schwedler, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Fulda, Fahrenhorst, Vorstand der Betriebsinspektion 3 in Stettin, Heeser, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Hagen, Schlonski, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Thorn, Sommerkorn, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Oppeln, Bauer, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Stargard i/Pom., Storck, auftrw. Mitglied der Eisenbahndirektion in Kattowitz, Jeran, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Schneidemühl, Wolf, auftrw. Mitglied der Eisenbahndirektion in Köln, Dane, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Paderborn, Viereck, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Posen, Dyrssen, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Krefeld, Capeller, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Insterburg, Mentzel, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Köln-Deutz, Komorek, Vorstand der Betriebsinspektion in Glatz, Grevemeyer, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Thorn und Holtmann, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Aachen sowie die Eisenbahn-Bauinspektoren Baum, Vorstand der Maschineninspektion 2 in Hannover, Wittfeld, Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Büscher, Vorstand der Maschineninspektion in Düsseldorf, Schwanebeck, Vorstand der Maschineninspektion in Kiel, Kloos, Vorstand der Maschineninspektion in Köln-Deutz, Gerlach, Vorstand der Maschineninspektion 3 in Berlin und Röthig, Vorstand der Maschineninspektion in Halberstadt zu Regierungs- und Bauräthen und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Luniatschek, Vorstand der Betriebsinspektion 4 in Breslau, zum Eisenbahndirektor mit dem Range der Räthe IV. Klasse ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Industrierath.** Am 28. März d. J. fand eine Sitzung des aus den Abtheilungen des Industrieraths gewählten Ausschusses für Verkehrs- und Tarifangelegenheiten statt. Als erster Gegenstand gelangte der Bericht über die Frage der Herstellung von Wasserstrassen zur Verhandlung. Die im Sinne des Berichts vom Ausschusse angenommenen Anträge lauten im wesentlichen wie folgt: 1. Der Industrierath richtet an die Regierung das dringende Ersuchen, dem Reichsrathe noch in dieser Tagung eine Gesetzesvorlage, betreffend die Sicherstellung des Baues von Schifffahrtskanälen und der Kanalisirung von Flussstrecken, zu unterbreiten. Dieses Gesetz hätte die Herstellung der nachstehenden Schifffahrtskanäle unter gleichzeitiger Kanalisirung der zwischenliegenden Flussstrecken anzuordnen, und zwar: a) des Donau-Oderkanals; b) des Donau-Moldau-Elbekanals; c) der Verbindung des Donau-Oderkanals mit der Weichsel und des San mit dem Dniestr; d) der Verbindung des Donau-Oderkanals mit der Elbe von Prerau (Leysek) bis Pardubitz. 2. Behufs finanzieller Sicherstellung des Erfordernisses für den Bau dieses Kanalnetzes bezw. der Tilgung und Verzinsung dieses Erfordernisses wären seitens der Regierung mit den betheiligten Ländern und Gemeinden wegen der Höhe ihrer Beitragsleistung die entsprechenden Uebereinkommen abzuschliessen. 3. Zur Durchführung der Herstellung dieses Wasserstrassennetzes wäre eine „Kommission für die Herstellung von Wasserstrassen" einzusetzen, welche zur Aufnahme eines öffentlichen Anlehens für Zwecke der Herstellung dieser Wasserstrassen zu ermächtigen wäre. 4. Die „Kommission für die Herstellung von Wasserstrassen" wäre als technisch-administratives Organ zu gestalten, dem Handelsministerium zu unterstellen und mit der Durchführung aller die Projektirung, die Erlangung des wasserrechtlichen und Baukonsenses sowie die Ausführung betreffenden Agenden, ferner mit der Verwaltung des aus dem Anlehen gebildeten, nach Maassgabe des Baufortschrittes zur Verausgabung gelangenden Fonds zu betrauen. Der Kommission wäre ein aus Vertretern der betheiligten Länder, Gemeinden und sonstiger Interessenten gebildeter Beirath beizugeben. 5. Nach vollendeter Ausführung wären die hergestellten Wasserstrassen vom Staate zu verwalten. Die Uebertragung dieser Verwaltung an Privatunternehmungen wäre einer besonderen gesetzlichen Genehmigung vorzubehalten.

In derselben Sitzung wurde auch ein Bericht, betreffend Abänderungen des Betriebsreglements, in Berathung gezogen. Die vom Industrierath gewünschten Abänderungen beziehen sich auf die Verschärfung der Haftung der Eisenbahn für die Wahl des Beförderungsweges sowie auf die Verlängerung der Verjährungsfrist für Frachterstattungsforderungen. Ausserdem wünscht der Industrierath die Berechnung der Fracht für Wagenladungen nach dem wirklichen Gewichte in dem Falle, wenn in Ermangelung von Wiegevorrichtungen in der Versandstation erst von einer Unterwegsstation festgestellt wird, dass das Gewicht der Ladung weniger als 10 000 kg beträgt. Schliesslich wurden Berichte über die Tarifirung von Stein- und Braunkohlen sowie von Kohlenabfällen, ferner von einer Reihe anderer Artikel in Berathung gezogen.

Der Bericht, betreffend die Eisenbahntarife für die Artikelgruppe „Eisen- und Stahlwaaren", führte zu einer lebhaften Erörterung über die Richtungstarife sowie über die eingeleitete Aenderung des Waarenverzeichnisses. Die Erörterung, in deren Verlauf die Zweckmässigkeit der Richtungstarife und die Nothwendigkeit des Festhaltens an denselben eingehend dargelegt und auch allseits anerkannt wurde, schloss mit dem Ausdrucke des dringenden Wunsches, dass die Aenderung des Waarenverzeichnisses nur im Einvernehmen mit den betreffenden Interessentengruppen und mit Ausschluss einer vorwaltend auf Tariferhöhungen gerichteten Absicht durchgeführt werden möge.

— **Interpellationsbeantwortungen.** Der Eisenbahnminister beantwortete in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. März d. J. eine Reihe von Interpellationen, welche in früheren Sitzungen an ihn gestellt worden waren. Unter anderem theilte der Minister in Bezug auf die Frage der Erweiterung des Salzburger Bahnhofes mit, dass die Pläne insoweit fertiggestellt seien, um die durch den einschlägigen Staatsvertrag bedingten Verhandlungen mit der Verwaltung der bayerischen Staatseisenbahnen einleiten zu können. Insoweit es mit Rücksicht hierauf möglich war, sei bisher im Rahmen der fraglichen Pläne alles veranlasst, was geeignet erschien, den am meisten fühlbaren Uebelständen wenigstens theilweise abzuhelfen und den künftigen Umbau vorzubereiten. So seien mittlerweile einige für die Projektausführung besonders nothwendige Liegenschaften und Rechte eingelöst worden; es seien weiter einige vorläufige Gleiserweiterungen und Gleisumgestaltungen bewirkt sowie auch die Entwürfe für einige auf der bayerischen Seite des Salzburger Bahnhofes auszuführenden Arbeiten der politischen Begehung unterzogen. Um ferner den dringlichsten Bedürfnissen des Frachtendienstes zu entsprechen, sei ein neues Gütermagazin hergestellt; namentlich aber sei der Bau des neuen Postgebäudes derartig gefördert worden, dass dessen Fertigstellung ungefähr im Mai dieses Jahres gewärtigt werden kann. Die baldige Vollendung dieses Gebäudes sei aus dem Grunde von besonderer Wichtigkeit, weil erst nach erfolgter Räumung der bisherigen Posträume im Bahnhofsgebäude an den allmählichen Umbau und an die Umgestaltung der sonstigen Anlagen für den Personendienst geschritten werden könne. Die Vollendung des gesammten Bahnhofsumbaues könne nach dem hierfür aufgestellten Bauplane bis Ende 1904 erfolgen, vorausgesetzt, dass die im Investitionsprogramme der Staatseisenbahnverwaltung diesbezüglich vorgesehenen Geldbeträge rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden.

Den Mittheilungen des Ministers über den Umbau des Bahnhofes der Südbahn in Graz ist zu entnehmen, dass die Verwaltung der Südbahn im Laufe des Jahres 1900 vom Eisenbahnministerium wiederholt beauftragt worden sei, eine durchgreifende Erweiterung des Grazer Bahnhofes ehestens vorzunehmen. In Entsprechung dieses Auftrages habe die Verwaltung der Südbahn die Grazer Bahnhofsfrage eingehenden Studien unterzogen und die gründliche Umgestaltung der bestehenden Anlage beschlossen. Die Inangriffnahme dieses Bahnhofumbaues werde noch in diesem Jahre beabsichtigt und sei hierfür in dem dem Eisenbahnministerium vorliegenden Voranschlage der Südbahn über die im Jahre 1901 vorzunehmenden Investitionen als erste Baurate ein Betrag von 1 280 000 Kr. eingestellt.

Von Interesse sind auch die Mittheilungen des Ministers über die Beschwerden, dass die von den Bezügen der Staatsbahnbediensteten entfallenden Steuern nicht mehr von der Staatsbahnverwaltung getragen werden; der Minister hob hervor, dass die Bestreitung dieser Steuer durch die Bahnverwaltung aus jener Zeit herrühre, wo die meisten heute im staatlichen Betriebe stehenden Bahnen Privatbahnen waren und sich lediglich als eine Nebenbestimmung des damals begründeten Dienstverhältnisses darstelle. Diese Begünstigung sei dem Personal bei Uebernahme in den Staatsbahndienst vorläufig belassen worden, zumal die Staatseisenbahnverwaltung dem Personal in diesem Zeitpunkte eine Schadloshaltung für die Entziehung der Steuervergütung zunächst nicht zu bieten vermochte. Dementsprechend sei die Fortführung der Steuervergütung im Staatseisenbahndienste lediglich als ein Uebergangszustand gedacht gewesen, zumal derartige Ausnahmen dem eigentlichen Staatsdienste fremd sind und der Idee der Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetze widerstreiten. Diese Erwägungen haben mit den Anstoss dazu gegeben, anlässlich der Neuregelung der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1896 die Verfügung zu treffen, dass neu eintretende Bedienstete die für ihre Bezüge bemessenen Steuern und Zuschläge selbst zu tragen haben. Da nun das bereits im Dienste befindliche Personal noch im Genusse der Steuervergütung verblieb, so sei zu den sonstigen, noch aus früherer Zeit stammenden Verschiedenheiten in den persönlichen Verhältnissen der Staatsbahnbediensteten eine neue Verschiedenheit hinzugetreten,

welche es habe geboten erscheinen lassen, die Aufhebung der Steuervergütung in Erwägung zu ziehen. Auch Bedenken öffentlich-rechtlicher Natur haben sich gegen die Steuervergütung geltend gemacht, denn die Bestreitung dieser Steuer durch das Aerar komme dem Wesen nach einer Steuerbefreiung zu Gunsten der Bediensteten, d. i. einer Befreiung von der allgemeinen staatsbürgerlichen Steuerpflicht gleich. Die Staatseisenbahnverwaltung musste es sich daher angelegen sein lassen, hier Abhilfe zu schaffen. Hierzu hat die Regelung der Bezüge der Staatseisenbahnbediensteten im Jahre 1899 Gelegenheit geboten, da die Erhöhung der Gehälter und die Verbesserung des dienstlichen Einkommens der Bediensteten unzweifelhaft als die richtigste Form der Entschädigung für den sich ergebenden Ausfall anzusehen sei. Die Einziehung der Steuervergütung sei jedoch nicht schon gleichzeitig mit der Gehaltsregelung selbst durchgeführt worden; sie gelange vielmehr erst bei der Beförderung, demnach beim Aufsteigen des Bediensteten in eine höhere Dienstklasse, also zu einem Zeitpunkte zur Einstellung, in welchem der Bedienstete in den Genuss beträchtlich höherer Bezüge und der sonstigen mit der Beförderung verbundenen Vortheile einrücke, welche die Staatsbahnverwaltung ihrem Personal stets in möglichst ausgedehntem Umfange zu sichern bestrebt sei.

— **Die freie industrielle Vereinigung des österreichischen Abgeordnetenhauses** berieth dieser Tage über eine Zuschrift, welche der Bund österreichischer Industrieller an die Regierung gerichtet hatte, mit dem Ersuchen, in geeigneter Weise gegen die Rede des Abg. Dr. Kaizl, der für eine Erhöhung der Frachtentarife der Staatsbahnen eintrat, bei passendem Anlasse Stellung zu nehmen. In eingehender Berathung wurde die gesammte Verkehrspolitik des Eisenbahnministeriums erörtert und in Aussicht genommen, dass bei der Berathung der Investitionsvorlage mehrere Redner für die Interessen der Industrie und gegen die Anschauungen des Dr. Kaizl Stellung nehmen.

— **Investitionsverhandlungen mit der österreichischen Nordwestbahn.** An diese Bahnverwaltung dürfte, wie gemeldet wird, demnächst eine Einladung der Regierung ergehen, in welcher die letztere die Bereitwilligkeit ausspricht, mit der Gesellschaft in Verhandlungen wegen der Bedeckung des Investitionsbedarfes des garantirten Netzes zu treten. Es wird sich hierbei wohl lediglich darum handeln, den allerdringendsten Investitionsbedarf der Nordwestbahn für einen verhältnissmässig kurzen Zeitraum sicherzustellen, und würde sich unter dieser Voraussetzung die zu bewilligende Summe in verhältnissmässig bescheidenen Grenzen bewegen. Die Genehmigung des Parlaments wird voraussichtlich für die zu treffenden Abmachungen nicht in Anspruch genommen werden müssen, da für die Bedeckung der Investitionen die Form einer schwebenden Schuld gewählt werden dürfte, deren Zinsen in die Betriebsrechnung eingestellt werden. Es ist nicht anzunehmen, dass bei diesen Besprechungen andere weitergehende Fragen der Nordwestbahn zur Besprechung gelangen werden.

— **Verwendung österreichischen Materials beim Bau von Lokomotiven und Wagen.** Der Eisenbahnminister hat, wie verlautet, an sämmtliche österreichische Lokomotiv- und Wagenfabriken einen Erlass gerichtet, in welchem ihnen aufgetragen wird, bei Bestellungen für die österreichischen Staatsbahnen nur österreichisches Material, insbesondere nur Eisen aus österreichischen Werken zu verwenden.

— **Oesterreichisch-bayerische Zuganschlüsse.** Vor kurzem hat der bayerische Ministerialrath Frauendorfer in Wien geweilt, um mit den Vertretern des Eisenbahnministeriums über die Verbesserung einiger Zuganschlüsse Berathung zu pflegen. Die bayerischen Staatsbahnen streben nämlich die Herstellung einer Zugverbindung an, welche im Anschlusse an den Schnellzug Berlin-München den Verkehr nach der Schweiz auf dem Landwege (über Lindau-St. Margarethen) ermöglicht und den Umsteigeverkehr ab Lindau über den Bodensee nach Rorschach überflüssig macht. Bei den bezüglichen Besprechungen wurde österreichischerseits der Wunsch zur Sprache gebracht, auch die Zugverbindungen in der Richtung von Südwest-Deutschland nach der Arlbergbahn, einerseits von Friedrichshafen über Lindau, andererseits von München über Wörgl, nach Innsbruck zu verbessern. In Angelegenheit der von den bayerischen Staatsbahnen gegebenen Anregung wird noch eine gemeinsame Berathung von Vertretern der österreichischen und bayerischen Staatsbahnen sowie der schweizerischen Bahnen stattfinden.

— **Südbahn.** Ein Mitglied des Verwaltungsraths der Südbahn hat in der letzten Zeit mit dem Hamburger Komitee der Südbahnaktionäre in Angelegenheit der Wünsche der letzteren Besprechungen gepflogen. Diese bezogen sich insbesondere darauf, dass die bisher bestehende Reserve für den Dienst der dreiprozentigen Prioritätsobligationen vom Jahre 1902 an zum grössten Theile aufgelassen und der dadurch freiwerdende Betrag zu Gunsten der Aktionäre verwendet werde, dass ferner eine theilweise Ausloosung der Aktien zum Nennwerthe vom Jahre 1901 an stattfinde, dass endlich der durch das Uebereinkommen mit der österreichischen Regierung über die Rückzahlung des Kaufschillings in der Betriebsrechnung ersparte Betrag bereits für das Jahr 1900 den Aktionären gutgebracht werde. Das Ergebniss dieser Besprechungen dürfte nunmehr den Gegenstand von Berathungen im Schoosse der Südbahnverwaltung bilden.

— **Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.** Die seit mehr als einem Jahre erledigte Stelle eines Direktors der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen ist nun besetzt worden. Zum Direktor dieser Anstalt wurde der bisherige Sekretär Dr. König bestellt. Diese Wahl stellt sich als ein Vergleich zwischen den Vertretern der Eisenbahnen und den von den versicherten Bediensteten gewählten Mitgliedern des Vorstandes der Unfallversicherungsanstalt dar und erscheint als eine befriedigende Lösung dieser Personalfrage, da der neue Direktor aus seiner bisherigen Verwendung eine genaue Kenntniss der Geschäfte in sein Amt mitbringt.

— **Generalversammlung des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten.** Am 26. März d. J. fand die Generalversammlung des Klubs statt. Den Vorsitz führte der Präsident des Klubs, Eisenbahnminister Dr. v. Wittek, welcher sich um das Gedeihen des Klubs die grössten Verdienste erworben hat. Dem Rechenschaftsbericht ist zu entnehmen, dass der Klub im abgelaufenen Jahre eine sehr erfreuliche Thätigkeit entwickelt und insbesondere eine grössere Anzahl interessanter Vortragsabende veranstaltet sowie auch den geselligen Verkehr der Mitglieder eifrig gepflegt hat. Dem Klub gehörten im abgelaufenen Jahre 699 Mitglieder an. Minister v. Wittek theilte mit, dass in diesem Jahre der 25 jährige Bestand des Klubs gefeiert werden soll. Die Feier soll zwischen dem 10. und 20. November stattfinden. Mit ihr wird die Ausgabe einer Festschrift verbunden sein, in der die Entwickelung des Klubs und des Eisenbahnwesens dargestellt werden. Ferner soll eine Erinnerungsmedaille geprägt werden, welche würdigen, verdienstvollen Mitgliedern des Klubs zu verleihen in Aussicht genommen wird. Diejenigen Mitglieder, die dem Klub seit dessen Bestand angehören — es sind deren 45 —, sollen als Auszeichnung silberne Klubabzeichen erhalten. Die Ueberreichung derartiger Klubabzeichen soll überdies von nun an jährlich an jene Mitglieder erfolgen, die dem Klub seit 25 Jahren angehören. Am Sonntag, den 17. November ist eine Festversammlung geplant, die in einem Festabend, welcher der Unterhaltung gewidmet ist, ihren Abschluss findet. Die Versammlung genehmigte dieses Festprogramm.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Januar d. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im Januar 1901 Kr.	im Januar gegen 1900 Kr.
ungarische Staatsbahnen	15 357 500	+ 365 878
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	1 218 619	+ 4 768
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	181 173	+ 17 593
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . .	867 848	+ 41 564
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	101 651	— 895
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	97 800	+ 988
Hauptbahnen zusammen	17 824 591	+ 429 896
Lokalbahnen „	2 368 403	+ 53 431
insgesammt	20 192 994	+ 483 327

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Januar d. J. 9 376,9 (+ 27,9) km und jene der Lokalbahnen 8 178,6 (+ 124,9) km, zusammen somit 17 555,5 (+ 152,8) km.

Uebrige europäische Länder.

— **Budget der schweizerischen Bundesbahnen.** Der Ständerath hat den Voranschlag für 1901 genehmigt, der sich nur auf das zweite Halbjahr bezieht, da die Generaldirektion der Bundesbahnen erst am 1. Juli ihr Amt beginnt. Es wird zunächst nur das durchaus nothwendige Personal einberufen. Die Kosten sollen 225 000 Fr. umfassen.

— **Besoldung der schweizerischen Eisenbahndirektoren.** Nach dem Tode des Direktors der technischen Abtheilung im Eisenbahndepartement, Tschiemer, wurde die Stelle dem bisherigen Direktor der Pilatusbahn, Robert Winkler, angeboten. Dieser stellte die Bedingung, dass das bisher 8000 Fr. betragende Gehalt auf 10000 Fr. erhöht werde. Die Frage führte zu grundsätzlichen Erörterungen im Ständerath. Es trat insofern Widerstand ein, als behauptet wurde, nach einem solchen Vorgang könnten alle kommen und behaupten, sie leisteten aussergewöhnliches und wollten ein aussergewöhnliches Gehalt. Da sei eine Revision des neuen Besoldungsgesetzes eher am Platze. Bundesrath Zemp widersprach dem; der Revisionsantrag wurde mit 17 gegen 12 Stimmen abgelehnt und die ausnahmsweise Gehaltserhöhung bewilligt.

— **Schweizerische Centralbahn.** Der Verwaltungsrath hat nunmehr formell die Auflösung der Gesellschaft beschlossen. Die Liquidation wird einer siebengliedrigen Kommission übertragen. Die Liquidation der durch den Bund zu liefernden 100000 Rententitel zu 30 Fr. jährlicher Rente (750 Fr. Kapital) hat so zu erfolgen, dass den Aktionären freigestellt wird, gegen jede Aktie entweder einen Rententitel mit Rentengenuss vom 1. Januar 1901 oder den aus dem Verkauf der nicht übernommenen Rententitel sich ergebenden Baarbetrag zu beziehen.

— **Eisenbahnbau in der Schweiz.** Während des Jahres 1900 waren 30 Bahnlinien im Bau, darunter 16 neu in Angriff genommen. Die Kosten der 30 Baulinien sind mit 153⅓ Millionen Franken veranschlagt.

— **Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten.** Herr Sourbeck, der vor fünf Jahren der Führer bei dem Ausstand der Nordostbahn gewesen und seitdem der weitaus hervorragendste und beliebteste Vertreter der schweizerischen Eisenbahnangestellten geblieben ist, hatte in den letzten Jahren von radikal-sozialistischer Seite scharfe Anfechtungen erfahren und wiederholt mit seinem Rücktritt als Generalsekretär des Verbandes gedroht. Um ihn jetzt zur Rücknahme seiner thatsächlich eingereichten Entlassung zu bewegen, hatte das Verbandskomitee eine „Urabstimmung" veranlasst. Von 6000 Abstimmenden fanden sich nur 250, also etwa 4 %, gegen Sourbeck.

— **Nochmals die Schädigungen der russischen Staatseisenbahnverwaltung.** Wir haben bereits in Nr. 23 S. 364 d. Ztg. mitgetheilt, dass die Staatseisenbahnen durch Betrügereien wesentlich geschädigt worden sind. Bisher konnten wir aus den Mittheilungen der russischen Zeitungen aber noch nicht feststellen, auf welchem Wege, durch welche betrügerischen Vorgänge die Schädigungen zustande gebracht worden waren. Nunmehr weiss der „Kiewljänin" näheres über die grossartigen Hinterziehungen mitzutheilen. Er führt aus, dass unter den Gütern, die auf den Eisenbahnen befördert werden, die Stapelgüter das Recht geniessen, dass sie in Partien, ohne Verpackung und nicht nach Zahl in ganzen Wagenladungen befördert werden. Stapelgüter sind u. a. Holz, Steine, Kreide, Schindeln usw. Um Missbräuchen vorzubeugen, werden die Versender von solchen Gütern verpflichtet, das Gewicht derselben, falls sie von Stationen befördert werden, die keine Centesimalwaage besitzen, richtig anzugeben. Uebertretungen werden mit einer bestimmten Strafe geahndet. Ein gerechtes Verlangen der Versender war es, dass die Eisenbahnen ihrerseits für Güter, die abhanden gekommen, verantwortlich sein sollen. Das Eisenbahndepartement erliess daher im Jahre 1895 ein Rundschreiben des Inhalts, dass „die Beförderung von Gütern seitens der Stationen ohne thatsächliche Feststellung des im Frachtbrief angegebenen Gewichts die Eisenbahnen nicht von der Pflicht entbindet, das im Frachtbrief angegebene, von der Abgangsstation aus irgend welchen Gründen nicht geprüfte und daher als richtig anerkannte Gewicht abzuliefern. Die von den Abgangsstationen ohne Gewichtsbestimmung beförderten Stapelgüter sind auf einer der Zwischenstationen, die eine Centesimalwaage besitzt, zu wiegen; falls dieses nicht möglich ist, hat die Empfangsstation das Gewicht festzustellen".

Diese im Interesse der Verfrachter erlassene Vorschrift hat nun zu jenen ungeheueren Missbräuchen geführt, die für den Fiskus einen Verlust von 3000000 R. zur Folge gehabt haben.

Wie das obenerwähnte Blatt zu melden weiss, hatte die genannte Bestimmung zur Folge, dass sich eine Genossenschaft von Gaunern bildete, die aus der Erhebung von Reklamationen wegen angeblich nicht empfangener Güter ein einträgliches Geschäft machte. Vor allen Dingen wählte man zum Anbringen von Reklamationen den geeignetsten Punkt, als welcher sich Warschau erwies. Die Organisation des Kommerzdienstes und der Rechtsvertretung der Weichselbahn waren besonders geeignet, Reklamationen durchzudrücken, so führt unsere Quelle aus; überdies stellten sich die Warschauer Justizbehörden fast immer auf Seite der Reklamanten. Ferner wählte man Stationen, die keine Centesimalwaagen besassen und wo das miserabel besoldete Personal der Bestechung besonders zugänglich war. Darauf begann die Genossenschaft ihre Thätigkeit. Man beförderte nicht nur eigene, sondern auch fremde Güter, welche letzteren ohne Entgelt zur Beförderung auf den Eisenbahnen übernommen wurden. Auf den Frachtbriefen wurde das Gewicht der Güter (vorzugsweise Brenn- und Nutzholz) entsprechend der Tragfähigkeit der Wagen mit 610 Pud (= 9992 kg) bezw. 750 Pud (= 12285 kg) angegeben, während bedeutend weniger verladen wurde; der Unterschied betrug oft ein paar hundert Pud. Die Beamten der Stationen erhielten für das Aufdrücken der nöthigen Wiegestempel kleine Vergütungen, ebenso wie für den Vermerk, dass es nicht möglich war, die Güter zu wiegen. Auf den Empfangsstationen wurde dann durch Wiegen das Mindergewicht festgestellt und hierüber ein Differenzprotokoll aufgenommen, das den Justizbehörden eingereicht wurde. Der Verkehrsdienst der Weichselbahn war nicht imstande, alle derartigen Reklamationen zu prüfen, so dass sie zu Hunderten von den Justizbehörden anerkannt wurden. Die Genossenschaft verdiente auf diese Weise fabelhafte Summen und würde ihre Thätigkeit wohl auch noch heute fortsetzen, wenn die Statistik nicht das betrügerische Treiben aufgedeckt hätte.

Aus den amtlichen Aufzeichnungen über die von den Staatsbahnen gezahlten Entschädigungen für abhanden gekommene Güter ersah man, dass die Weichselbahn in den letzten Jahren hierfür mehr verausgabt hatte, als alle anderen Staatsbahnen zusammen. Es wurde eine Untersuchung eingeleitet, die die Durchstechereien ans Tageslicht brachte.

Die Schuldigen werden ihrer Strafe nicht entgehen, doch will es scheinen, so meint die „Petersburger Ztg.", dass damit allein die Sache nicht abgethan ist. Diese Angelegenheit weist wiederum darauf hin, dass das ungemein vielgestaltige und umfangreiche Centralwesen der Eisenbahnen ganz falsch organisirt ist. Wirkliche Revisionen, die von 10 oder 12 sachkundigen und unbestechlichen Beamten vorzunehmen wären, sind jedenfalls nützlicher, als die von hunderten von Beamten vorgenommene Kontrole auf dem Papier. Bezeichnend ist es, dass die Verwaltung der Weichselbahn jahrelang ungeheuere Summen zahlte, ohne sich über die grosse Zahl der plötzlich aufgetauchten Reklamationen Gedanken zu machen.

Fremde Welttheile.

— **Schantung-Eisenbahn.** Die Fortschritte an dem Bau der ersten Theilstrecke von 74 km sind trotz der ausnehmend grossen Kälte, welche in den Monaten Januar und Februar im östlichen Schantung herrschte, erfreuliche gewesen. Besonders beim Gleislegen zeigten sich die chinesischen Arbeiter sehr ausdauernd, so dass der Zusammenschluss des von Tsingtau wie von Kiautschou aus vorgestreckten Gleises am 9. Februar erfolgen konnte. Bei den letzten Kilometern, als die Oberbaukolonnen sich von ferne sehen konnten, arbeiteten dieselben trotz strenger Kälte weiter, um unter freudigem Geheul auf den Gleisschluss hinzuarbeiten. — Von den auf der Strecke Tsingtau-Kiautschou vorhandenen 2000 t Brücken sind über 75 % montirt; es fehlt nur noch ein Theil der Brücke über den Grenzfluss, den Saischaho sowie die Brücke über den Takuho mit zusammen etwa 450 t. — Die Materialzüge verkehren an den noch nicht fertigen Brücken auf provisorischen Dämmen. Die Stationsbauten der zehn Bahnhöfe und Haltestellen sind für den Betrieb fertiggestellt.

— **Die Eisenbahnen von Indochina.** Dem „Journal des chambres de commerce" entnehmen wir über die geplanten Eisenbahnbauten in Indochina folgende Betrachtungen, denen wissenschaftliche Forschungen des Kapitän Bernard zu Grunde liegen. Danach soll die Einwohnerzahl Tonkins nur ein Viertel und diejenige ganz Indochinas nur ein Drittel der amtlichen Schätzungen betragen, so dass die Hoffnungen, die man an die Ertragsfähigkeit der vom Parlament bewilligten Bahnen in Indochina knüpfte, getäuscht werden, denn das Hauptverkehrselement ist dort der Personenverkehr. Wenn nun die Einwohnerzahl eine um so viel geringere ist, so bedeutet das auch eine dreifache Ueberschätzung der angenommenen Betriebseinnahmen. Auf der etwa 60 km langen Linie von Saigon nach Mytho, der einzigen, die in Cochinchina im Betriebe ist, betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr im letzten Rechnungsjahr 144337 Piaster (rund 288674 ℳ), aus dem Güterverkehr nur 26826 Piaster (rund 53652 ℳ). Dieser Unterschied kommt daher, dass die einzige Waare, welche die Eingeborenen befördern, der Reis ist, und dass dieser Transportgegenstand keine hohen Tarife verträgt. Die Eingeborenen benutzen zum Trans-

port des Reis Fahrzeuge, welche im Verein mit den Dschunken das billigste Beförderungsmittel bilden. In wenigen Tagen gelangen diese Dschunken aus dem Innern Nieder-Cambodjas nach Cholon, dem bei Saigon gelegenen grössten Absatzmarkte für dieses Lebensmittel.

Aehnliche Ergebnisse wie bei der Linie Saigon-Mytho werden sich auch bei den übrigen in Cochinchina geplanten Bahnen herausstellen; so wird die Zweigbahn von Mytho nach Cam-Tho oder Canthen, deren Bau wegen der vielen zu überschreitenden Flüsse und Kanäle die grössten Schwierigkeiten bereiten wird, nur einen geringen Verkehr haben. Die Eingeborenen werden sich nach wie vor der Kanäle und Dschunken bedienen, und der Personenverkehr wird ein noch geringerer als bei der Linie Saigon-Mytho werden, da die Gegend wenig bevölkert und sehr sumpfig ist. Das „Journal des chambres de commerce“ hält die Ausführung dieser Bahn der grossen Bauschwierigkeiten wegen sogar geradezu für unwahrscheinlich. Ein ähnliches absprechendes Urtheil wird über die geplanten Bahnen in Tonkin gefällt. Kapitän Bernard kommt auf Grund eines Ueberschlags zu dem Urtheil, dass die einfachste Klugheit gebiete, aufzuhören, ehe es zu spät ist. In Indochina verdient nach unserer Quelle eine einzige Bahn ausgeführt und schnell in Betrieb gesetzt zu werden, nämlich die Linie von Hanoï (Hauptstadt von Tonkin) nach Hué (Hafenstadt im Norden von Cochinchina) und von Hué nach Saigon. Diese Bahn würde nicht allein ein zweites Beförderungsmittel zwischen den verschiedenen Theilen der Kolonie, die bis jetzt nur durch das Meer verbunden waren, bilden, sondern sie würde zwischen Annam und dem übrigen Indochina, zwischen der Hauptstadt des alten annamitischen Königreichs und seinen Provinzen Verbindungen herstellen, die jetzt während eines langen Zeitraums im Jahre, nämlich wenn der Nordwestmonsun herrscht, einfach aufhören. Das politische Interesse gebietet, dass die Absonderung dieser Landestheile aufhört, das strategische Interesse erfordert, dass Truppenmassen und Kriegsmaterial schnell von Saigon nach der chinesischen Grenze, von Süden nach Norden befördert werden können. Ausserdem spricht noch mit, dass dass mittlere Annam weite Strecken Landes enthält, die noch ganz unbebaut, aber anbaufähig sind.

Sobald eine Bahn da ist, wird der Bauer des Deltas von Tonkin bereit sein, sich dorthin zu verpflanzen und das Land zu bebauen. Die Linie von Hanoï nach Saigon wird ein werthvolles Hilfsmittel sein, um in den Provinzen von Annam den Anbau zu fördern, und deren kostbare Erzeugnisse, besonders der Thee, werden die Bedeutung Indochinas heben und seinem Budget die Geldmittel zuführen, die heutzutage ausbleiben.

— **Eisenbahnbau in portugiesisch Westafrika.** Die portugiesische Regierung ist zum Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von B e n g u e l l a nach der östlichen Grenze der P r o v i n z A n g o l a ermächtigt worden. Die für diese Arbeit benöthigten Geldmittel sollen durch lokale ausserordentliche Ausfuhrtaxen für Kautschuk, einen Theil der Branntwein- und Baumwollsteuern, einen Theil der Zölle der Kolonie, ferner durch die Einnahmen aus den fertig gestellten Strecken der Bahn und den Erlös aus Landverkäufen in den Landstreifen von 2 km Breite zu jeder Seite der Bahn aufgebracht werden. Die Bahn wird hauptsächlich zur Ausbeutung der Hochebene dienen, die sich in der Richtung auf Kakonda erstreckt und für die Besiedelung durch Europäer geeignet erscheint.

Allgemeines.

— **Blocksignale.** Wir erhalten von sehr geschätzter Seite folgende Zuschrift: In der in Nr. 25 S. 398 d. Ztg. unter dem Stichwort „Blocksignale“ enthaltenen Mittheilung sind einige Irrthümer enthalten, die ich berichtigen möchte. Anmerkung 41 S. 29 zum Signalbuch der preussischen Staatsbahnen sagt: „Die Signale am Signalmaste dienen als: A. Einfahrtssignale. B. Zustimmungssignale. C. Ausfahrtssignale. D. B l o c k s i g n a l e. E. Deckungssignale.“ Ferner ist auf S. 35 unter D. in Anmerkung 53 die Erklärung gegeben: „Die Blocksignale sollen dem Lokomotivführer anzeigen, ob die nächstfolgende Blockstrecke frei ist oder nicht.“ Die folgenden Anmerkungen 54 und 55 führen die Bedienung des Blocksignals weiter aus. Wenn danach die Benennung und Bedeutung der Blocksignale — die Signale Nr. 7 und 8 am Signalmaste einer Blockstation — durch das Signalbuch vollständig und bestimmt klar gelegt wird, so ist andererseits die Bezeichnung und der Zweck der im Dienstraum befindlichen Blockwerke durch die Vorschriften über den Blockdienst S. 6 geregelt, wobei aber niemals die B l o c k s c h e i b e n als B l o c k s i g n a l e bezeichnet sind. Es heisst dort: Diese Blockscheibe zeigt je nach ihrer Stellung weisse oder rothe Farbe. Weiss bedeutet: die Fahrt, für die das Blockfeld gilt, ist erlaubt; roth dagegen bedeutet: die Fahrt ist verboten. Die Felder selbst heissen ihrer Bestimmung nach: Signalfelder, Fahrstrassen-, Zustimmungs- oder Streckenblockfelder, sie werden im letzteren Falle auch als Anfangs- und Endfelder bezeichnet. Erst wenn das S t r e c k e n b l o c k f e l d weiss geworden ist, kann der Wärter am B l o c k m a s t e das Fahrsignal Nr. 8 geben, dem Lokomotivführer also sagen, die vorliegende B l o c k s t r e c k e i s t f r e i, während das B l o c k s i g n a l a m M a s t e so lange auf Signal Nr. 7 festgelegt ist, als das F e n s t e r im B l o c k w e r k die rothe Scheibe zeigt. Ein elektrisches oder mechanisches Blockwerk gehört n i c h t unbedingt zu einer Blockstation, wohl aber ein B l o c k s t a t i o n s m a s t mit Signalarmen für beide Richtungen, durch welche die betreffenden B l o c k s t r e c k e n nach Bedarf g e ö f f n e t und g e s c h l o s s e n werden. E. S.

— **Werkzeugmaschinen zur Herstellung und Reparatur von Eisenbahnfahrzeugen.** In der am 26. März d. J. abgehaltenen Versammlung des Vereins deutscher Maschineningeniöre hielt Eisenbahnbauinspektor U n g e r aus Charlottenburg einen mit zahlreichen Projektionsbildern ausgestatteten interessanten Vortrag über die obengenannten, auf der Pariser Weltausstellung ausgestellten Werkzeugmaschinen. Der für Werkzeugmaschinen zur Verfügung gestellte Raum war so knapp bemessen, dass mehrere Nationen für ihre Ausstellungsobjekte sich anderweite Unterkunft suchen mussten; so siedelten z. B. die Amerikaner in den entlegenen Park von Vincennes über. Mit Werkzeugmaschinen waren folgende Staaten vertreten und zwar in der Reihenfolge der Zahl der Aussteller: Vereinigte Staaten von Nordamerika, Frankreich, Grossbritannien, Deutschland, Schweiz, Schweden, Ungarn, Italien, Belgien, Oesterreich, Norwegen, Rumänien, Russland, Dänemark, Spanien, Portugal, Serbien, China, Korea, Ekuador. Für den Fachmann bot die Ausstellung keinerlei überraschende Neuheiten; das vorhandene beschränkte sich vielmehr auf die Vervollkommnung bekannter Einzelheiten, in dieser Hinsicht allerdings manches gute und interessante bietend. Besonders in die Augen fallend war die zu Tage tretende Bevorzugung und weitere Ausbildung der Fräsmaschine, die immer mehr und mehr berufen erscheint, die Shaping- und Hobelmaschine zu ersetzen. Auch Revolverdrehbänke waren in grosser Zahl vertreten. Die grossen Vortheile, welche der Revolverkopf bietet, hatte auch mehrere Aussteller veranlasst, denselben auf Bohrmaschinen zu übertragen. Auffallend war ferner auch die grosse Zahl ausgestellter Schleifmaschinen, von denen die einfacheren nur zur Verminderung der Feilarbeiten dienen sollen, während die grösseren und verwickelteren überall da zu benutzen sind, wo es sich um die Bearbeitung gehärteter Gegenstände oder um die Herstellung von Stücken genaueren Maasses handelt. Unter den Holzbearbeitungsmaschinen waren die Hobelmaschinen am stärksten vertreten.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Uebersicht über die Werkzeugausstellung wieder. Aus ihr ist zu entnehmen, dass die deutschen Ausstellungsgegenstände eine ausserordentlich hohe Zahl von Auszeichnungen erhalten haben, und dass also Deutschland auch auf diesem Einzelgebiete in Paris reiche Lorbeeren pflücken durfte.

Staaten	Zahl der Aussteller	grosse Preise	goldene Medaillen
Frankreich	145	8 (6 %)	15 (10 %)
Amerika	151	6 (4 „)	15 (10 „)
Deutschland	18	5 (28 „)	8 (44 „)
England	35	1 (3 „)	6 (17 „)
Schweiz	13	1 (8 „)	3 (23 „)
Schweden	12	1 (8 „)	1 (8 „)
Belgien	8	—	2 (25 „)
Ungarn	12	—	1 (8 „)
Italien	9	—	1 (11 „)
Oesterreich	4	—	—
Russland	3	—	—

— **Ueber eine eigenartige Gepäckbeförderung auf dem neuen Orléansbahnhofe am Quai d'Orsay zu Paris** hat Geheimerath Streckert in einer Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde Mittheilung gemacht. Danach führt von dem unterirdisch liegenden Bahnhofe zu der in Strassenhöhe befindlichen Gepäckausgabe ein etwa 1 m breites Band ohne Ende hinauf, welches durch elektrische Kraft in Bewegung gehalten wird. Auf dieses Band werden die mit den Zügen ankommenden Gepäckstücke gelegt und so gelangen sie an die Ausgabestelle, wo sie von Arbeitern abgenommen und auf zehn verschiedene lange Tische vertheilt werden. Die Vertheilung erfolgt in der Weise, dass die Gepäckstücke, je nachdem ihre Nummer mit einer der Zahlen von 0 bis 9 schliesst, einem besonderen Tische zugeführt werden. Durch diese Trennung vereinfacht sich das Aufsuchen und Ausgeben der Gepäckmassen in ausserordentlicher Weise, zumal jeder Reisende sofort weiss, auf welchem Tische er sein Gepäckstück finden wird. So wird es möglich,

dass in wenigen Minuten hunderte von Gepäckstücken, die mit einem Zuge anlangen, zur Ausgabestelle befördert und dort an ihre Eigenthümer ausgefolgt werden.

— **Zu den selbstthätigen Vorrichtungen zur Inbetriebsetzung der Lokomotivpfeife oder der Bremse** beim Ueberfahren eines auf Halt befindlichen Signals gehört eine von v. Sponar-Blinsdorff in Wien angegebene Kontakteinrichtung, die von der badischen Maschinenfabrik vormals Gebrüder Sebold in Durlach gebaut wird. Nach Mittheilungen der Fabrik sind mit der Vorrichtung auf Veranlassung der österreichischen Bahnbehörden mehrfach grössere Versuchsreihen ausgeführt worden, so in der Station Zeiselmauer bei Wien und in Villach. In einem Falle wurde die mit der Vorrichtung ausgerüstete Lokomotive mit 80 km Geschwindigkeit an einem auf Halt stehenden Signal vorbeigeschickt. Die Vorrichtung setzte sofort die Lokomotivpfeife und selbstthätig auch die Bremse in Thätigkeit und brachte auf 600 m den Zug zum Stehen. In einem anderen Falle wurde nach Ertönen der Pfeife die Bremse sofort vom Lokomotivführer in Thätigkeit gesetzt und der Zug kam auf 200 m zum Stehen. Wieder in einem anderen Falle wurde ein besetzter Personenzug ohne Zuthun des Lokomotivführers auf 300 m zum Halten gebracht.

Der Signalmast ist unterhalb des Signalflügels mit einem Ausleger versehen, von dem in der Gleismitte eine kleine Fahne herabhängt, die bei der Fahrstellung des Signals selbstthätig mit diesem bewegt und in die waagerechte Lage gedreht wird. In hängender Lage steht sie einem auf der Lokomotive bis zum Rande des Normalprofils ragenden Finger im Wege, der, von der Fahne zur Seite gelegt, sofort ein Gestänge auslöst, das auf die Dampfpfeife und Bremse einwirkt. Auch bei eingleisigen Bahnen ist die Einrichtung ohne Schwierigkeiten verwendbar.

Vorrichtungen der vorliegenden Art sind wie alle selbstthätigen Apparate dem Bedenken unterworfen, dass sich das Personal unter Umständen gar zu sehr auf sie verlässt und dadurch nachlässig wird. Die Fabrik macht darauf aufmerksam, dass es aus diesem Grunde geboten sei, den vorliegenden Apparat mit einem Plombenverschluss zu sichern.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 25,7 km lange Strecke Büren-Brilon (Stadt) der königlichen Eisenbahndirektion Cassel, welche am 1. April d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Der an der Strecke Insterburg-Goldap zwischen Insterburg und Sodehnen gelegene Personenhaltepunkt Brödlauken ist am 1. April d. J. für den Eil- und Frachtstückgut- und gleichzeitig auch für den Gepäckverkehr eröffnet worden. Fahrzeuge und Sprengstoffe werden in Brödlauken nicht abgefertigt.

Bezeichnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Schreibweise der an der Strecke Scheibmühl-Kerndorf gelegenen Station St. Egydi am Neuwalde wird vom 1. Mai d. J. ab in St. Aegyd am Neuwalde und diejenige der dieser Station nächst gelegenen Personenhaltestelle Markt St. Egydi am Neuwalde in Markt St. Aegyd am Neuwalde abgeändert werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

In unserer Bekanntmachung vom 21. März d. J., betreffend Zuckerausnahmetarife, muss es unter 1. Ausnahmetarif 14 statt „Landesgrenze“ „Landgrenze“ heissen.

Berlin, den 27. März 1901. (799)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Die z. Zt. dem Eisenbahndirektionsbezirk Breslau angehörige Haltestelle Schönwalde ist nach vollendetem Umbau Station der Strecke Cottbus-Sorau geworden und geht am 1. April d. J. in den Direktionsbezirk Halle a/S. über.

Mit genanntem Tage treten neue Tarifentfernungen für diese Haltestelle in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 27. März 1901. (800)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehrsbeschränkung nach und von dem Potsdamer Bahnhof in Berlin.

Angesichts des fortgesetzt steigenden Verkehrs auf dem Potsdamer Bahnhofe in Berlin wird dieser Bahnhof vom 1. Juli 1901 ab für den gesammten Kohlen- und Koksverkehr geschlossen.

Berlin, den 1. April 1901. (801)
Königliche Eisenbahndirektion.

Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 wird die Rinteln-Stadthagener Eisenbahn in den Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif einbezogen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. März 1901. (802)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Strassenbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1901 wird ein neuer Ausnahmetarif für Zuckerrüben-Futterschnitzel (Rückstände aus der Zuckerfabrikation) im Versande von Erstein (Strassenbahn) nach den Stationen der Schmalspurbahn Colmar-Markolsheim eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 27. März 1901. (803)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. April d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. November 1898 der Nachtrag V, enthaltend u. a. Tarifkilometer für neu aufgenommene Stationen der Bezirke Erfurt, Halle, Magdeburg und Essen, Aufnahme der Station Hattingen (Ruhr) in den Ausnahmetarif 8 (Giessereiroheisen), sowie Aufnahme neuer Stationen der Bezirke Elberfeld und Essen in den Ausnahmetarif 9 und 9 S (Eisen und Stahl), fernere Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung. Letztere sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden.

Durch die Aufnahme der früher dem Bezirke Breslau, jetzt dem Bezirke Halle angehörenden Station Schönwalde in den Tarif treten die für diese Station in dem ostdeutsch-westdeutschen Tarife enthaltenen Tarifentfernungen für die Bezirke Elberfeld und Essen am 1. April d. J. ausser Kraft.

Vom 1. April 1901 ab wird die letztgenannte Station in den Ausnahmetarif für den rheinisch-westfälisch-mitteldeutschen Staatsbahn-Kohlenverkehr aufgenommen, und für die Stationen Grossheirath und

Neuhaus (Kreis Sonneberg) treten von demselben Tage ab zum Theil ermässigte Frachtsätze in dem letztgenannten Ausnahmetarife in Kraft.

Näheres ist bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Preis des Nachtrags: 20 ₰.

Essen, den 27. März 1901. (804)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 werden die Stationen Aurich, Osnabrück (hannoverscher Bhf.), Einbeck und Verden der Eisenbahndirektionsbezirke Münster, Cassel, Hannover, sowie die Station Oldenburg der grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Tarif einbezogen.

Kattowitz, den 30. März 1901. (805)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Ostdeutsch-ungarischer Verband. Westdeutsch-österreich-ungarischer Verband. Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Frachtunterschiede, welche sich auf Grund des für gewisse preussische Nothstandsbezirke mit Gültigkeit vom 6. Februar bis 30. Juni 1901 herausgegebenen Ausnahmetarifes für Futter- und Streumittel bei Umkartirung an der Grenze oder in einer Unterwegsstation gegenüber den bestehenden direkten Verbands-Frachtsätzen ergeben, werden bei Aufgabe der Sendungen mit direkten Frachtbriefen und Unterlassung von Routen- und Kartirungs-Vorschriften, sowie bei Erfüllung der für die Anwendung dieses Ausnahmetarifs maassgebenden Bedingungen im Reklamationswege erstattet.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Dienststellen.

Breslau, den 1. April 1901. (806)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April d. J. tritt zu dem diesseitigen Binnen- und Nachbar-Gütertarif vom 1. Juni 1900 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält fast durchgehend ermässigte Frachtsätze des Sp.-T. III zwischen Wittenberge und Stationen der Prignitzer Eisenbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, auch sind Exemplare des Nachtrags bei denselben käuflich zu haben.

Perleberg, den 28. März 1901. (807)

Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn, zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Saarkohlenverkehr nach Bayern.

Mit sofortiger Gültigkeit sind von der pfälzischen Station Glanmünchweiler nach München C. B., Laim, Ostb. und Südb. direkte Frachtsätze eingeführt, welche bei den betheiligten Abfertigungsstellen erfragt werden können. (808)

St. Johann-Saarbrücken, 27. März 1901.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 9 des Verbandsgütertarifs, A.-Tf. Nr. 52.)

Mit Gültigkeit vom 15. April 1901 wird die Station Fleissen-Grossloh der im k. k. Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 52 für Extrakte aus Gerbstoffen einbezogen:

Nach	von Frankfurt a/M. etc.*) Abtheilung I	II
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
V. Station der k. k. österr. Staatsbahnen:		
Fleissen-Grossloh . .	2,00	1,93

*) Siehe Ziffer 4 der Vormerkungen zu den Ausnahmetarifen Seite 273 des Haupttarifs.

München, den 25. März 1901. (809)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Kohlenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. April 1897.

Die Station Hillegersberg der holländischen Bahn und der niederländischen Staatsbahn wird am 1. April d. J. mit den für Station Rotterdam bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif B, für Sendungen von gleichzeitig 45 t, aufgenommen.

Essen, den 26. März 1901. (810)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. April d. J. treten zu den Gütertarifen, Theil II die Nachträge 4 zum Heft 1, 13 zum Heft 2 und 6 zum Heft 3 in Kraft. Hierdurch werden ausser bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen ermässigte Entfernungen und Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen der westfälischen Landeseisenbahn und einiger anderer, westdeutscher Privatbahnen eingeführt. Die Stationen Warendorf und Neubeckum scheiden mit einer Reihe von Verkehrsbeziehungen aus den Staatsbahn-Gruppentarifen aus und gehen als Stationen der westfälischen Landeseisenbahn theils in den westdeutschen Privatbahnverkehr, theils in den Binnenverkehr dieser Privatbahn über. Neu aufgenommen werden Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Cassel, Danzig, Erfurt, Hannover, Magdeburg, Münster, St. Johann-Saarbrücken, Stettin, der oldenburgischen Staatsbahnen, der braunschweigischen Landes- und Meppen-Haselünner Eisenbahn. Ausserdem enthalten die Nachträge noch sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Abdrücke der Nachträge sind bei den Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Münster, den 25. März 1901. (811)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Der im Gütertarif enthaltene Ausnahmetarif 6 für Braun- und Steinkohlen zwischen Wittenberge (Elbhafen) und den Stationen der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-, Prignitzer und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn tritt mit dem 31. März d. J. ausser Kraft.

Vom 1. April d. J. ab sind die Kohlensendungen in diesen Stationsverbindungen auf Grund der Frachtsätze des Spezialtarifs III in den Tarifen für den Verkehr der genannten drei Eisenbahnen untereinander abzufertigen. Eine Frachterhöhung tritt hierdurch nicht ein, wohl aber in verschiedenen Stationsverbindungen Frachtermässigungen.

Altona, den 28. März 1901. (812)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die an der Theilstrecke Lippusch-Bernsdorf gelegenen Haltestellen Sonnenwalde und Bernsdorf des Direktionsbezirks Danzig in vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 28. März 1901. (813)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Posen (Direkt.-Bez. Posen) in den für die Station Vienenburg bestehenden Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen aufgenommen.

Der Frachtsatz beträgt 1,09 ℳ für 100 kg.

Magdeburg, den 28. März 1901. (814)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg - Halle - sächsischer und schlesisch-sächsischer Verkehr.

Am 1. April d. J. scheidet die Haltestelle Schönwalde aus dem schlesisch - sächsischen Gütertarife aus und wird als Station des Eisenbahndirektionsbezirks Halle in den Magdeburg - Halle-sächsischen Gütertarif aufgenommen. Ueber die anzuwendenden neuen Entfernungen und Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 30. März 1901. (815)

Königl. Generaldirektion der s. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung für den Magdeburg - Halle - sächsischen Verkehr.

Sächsisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich.

Tarifheft 4.

Am 15. April d. J. tritt für Getreide etc. Sendungen zwischen Leitmeritz (A. T. E.) und Pirna ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs a von 70 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 30. März 1901. (816)

Königl. Generaldirektion der s. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-hessischer und ostdeutsch-hessischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. März d. J. wird die Station Ingelbach des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. als Versandstation in den Seehafenausnahmetarif E 1 für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben

die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt a/M., den 14. März 1901. (817)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April d. J. treten im Staatsbahn-Gruppentarif IV zwischen den Stationen Ahlen, Beckum, Neubeckum und Vorhelm des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover einerseits und einer Anzahl Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Münster andererseits anderweite, gekürzte Tarifentfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen und Verkehrsbüreaus.

Hannover, den 29. März 1901. (818)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag XXIV, enthaltend u. a. anderweite Entfernungen für die Stationen Isselburg = Anholt des Direktionsbezirks Essen und Warendorf des Direktionsbezirks Münster, Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 und 9 S (Schiffsbaueisen) sowie der Seehafenausnahmetarife D und D I (Schiffsbaueisen) von Station Engelskirchen des Direktionsbezirks Elberfeld und Aufhebung der nach den Stationen Glückstadt und Hameln bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Schiffsbaueisen des Ausnahmetarifs 9 S mit Wirkung vom 15. Mai 1901 ab; die neuen Entfernungen für Warendorf gelten erst vom Tage der Eröffnung des Uebergangsverkehres in Warendorf. Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 20 ₰ zu haben.

Essen, den 29. März 1901. (819)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V.

Am 1. April d. J. treten im Verkehr zwischen Gerlebogk (Stb.) und Nauendorf (Stb.) ermässigte Frachtsätze in Kraft. Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 30. März 1901. (819a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt von und nach Königs-Wusterhausen im Uebergangsverkehr mit der Königs-Wusterhausen - Mittenwalde - Töpchiner Kleinbahn für Kies und Sand sowie Haus- und Strassenkehricht (ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten) in Ladungen von mindestens 10 000 kg ein Ausnahmetarif in Kraft, dem die Sätze des Rohstofftarifs und, soweit bei kürzeren Entfernungen die Sätze des Spezialtarifs III gelten, diese Sätze unter Kürzung von je 0,02 ℳ für 100 kg zu Grunde gelegt sind, und zwar:

a) für Kies und Sand im Verkehr von der Station Mittenwalde der Kleinbahn nach den Stationen der Strecke Königs-Wusterhausen-Berlin Görlitzer Bahnhof sowie den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen,
b) für Haus- und Strassenkehricht (ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten) im Verkehr von den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen nach den Stationen Gallun, Mittenwalde (Mark), Motzen und Töpchin der Kleinbahn.

Berlin, den 26. März 1901. (820)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit dem 1. April 1901 wird die Station Soltau des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover mit nachstehenden Frachtsätzen für die Strecken nördlich von Basel in das Tarifheft 3, zweite Abtheilung vom 1. September 1900 aufgenommen:

Eilstückgut	Frachtstückgut		Wagenladungen									
			Allgem. Klassen		Spezialtarife						Ausnahmetarif
					I		II		III		
	1	2	A	B	a	b	a	b	a	b	Nr. 6 a
Centimes für 100 kg											
1 543	771	771	658	582	487	440	487	345	345	223	771

Karlsruhe, den 29. März 1901. (821)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft).

Mit Gültigkeit vom 15. April 1901 wird die Station Fleissen = Grossloh der im k. k. Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn Tirschnitz - Wildstein - Schönbach mit nachstehenden Entfernungen in das Gemeinschaftliche Heft, Theil II, Heft C vom 1. Januar 1894 aufgenommen:

Seite 64/65 des Haupttarifes: Schnitttafel A.

Vom Schnittpunkte bis	im Verkehr mit den deutschen Gruppen	Schnittpunkt Nr. I			Schnittpunkt Nr. II		
		Kilometer	Zuschlagsfristen		Kilometer	Zuschlagsfristen	
			Eilgut	Frachtgut		Eilgut	Frachtgut
			Tage			Tage	
VII. Station der k. k. österr. Staatsbahnen:							
Fleissen=Grossloh . . .	sämmtlichen Gruppen exkl. 17, 20, 22	19	–	–	20	–	–

München, den 25. März 1901. (822)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Vom 15. April 1901 ab wird im Binnenverkehr der Schmalspurbahn Colmar-Markolsheim sowie im Verkehr der Schmalspurbahn mit der Hauptbahn über Colmar die Beförderung von Eilgut eingeführt.

Mit Wirkung vom gleichen Tage wird die Befugniss der direkten Abfertigung von Expressgut im Verkehr mit Stationen der Hauptbahn über Colmar, welche bisher nur der Station Markolsheim (Reichsbahn) zustand, auf alle Stationen der Schmalspurbahn ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 26. März 1901. (823)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Zu dem ab 1. April d. J. gültigen Theil II A, deutsche Schnittsätze, wird, ebenfalls gültig vom 1. April d. J. ab, ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt herausgegeben.

Die Abgabe erfolgt kostenlos.

Strassburg, den 28. März 1901. (824)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Oelfrüchte und Oelsaaten aller Art, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz nach Oderberg . . .	85 ₰
Von Schönpriesen=Umschlag nach Oderberg . . .	80 ₰
Von Dresden=Elbkai nach Oderberg . . .	121 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen = Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 27. März 1901. (825)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.
Neue und theilweise geänderte Klassenguttarife für den Verkehr mit der Station Neratovic der B. N. B.

Die im Klassenguttarif des Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 1 vom 1. August 1898 nur mit Frachtsätzen der Spezialtarife A 2 und I ausgestattete Station Neratovic erhält mit Gültigkeit vom 15. April 1901 nachstehende, auf Seite 34, beziehungsweise 43, 51 und 58 des vorerwähnten Tarifes einzustellende neue und geänderte Frachtsätze, und zwar:

Zwischen Neratovic und	Frachtsätze für 100 kg in Pfennige								
	Eilgut	Stückgutklasse		Wagenladungsklasse		Spezialtarif			
		I	II	A 1	B	A 2	I	II	III
Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	1348	599	578	467	423	368	340	273	180
Hamburg B. und Wilhelmsburg	1312	581	560	446	405	353	326	262	173
Stettin	1080	465	444	336	306	270	252	204	137
Warnemünde	1256	553	532	416	378	330	306	246	163

Die im Verkehre mit den übrigen Verbandshafenstationen zur Anwendung kommenden Zu- beziehungsweise Abschlagsbeträge sind aus dem Verbandstarif zu ersehen.

Die hierdurch eine Erhöhung erfahrenden bisherigen Sätze der Spezialtarife A 2 und I bleiben noch bis Ende Mai 1901 in Kraft.

Wien, am 30. März 1901. (826)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 a treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Worochta	214 ₰
Schönpriesen-Umschlag von Worochta	209 ₰
Dresden-Elbkai von Worochta	239 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 28. März 1901. (827)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.
(Einbeziehung von Reichenberg Aussig-Teplitzer Eisenbahn.)

Die im Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 sammt Nachträgen, für Laube-Reichenberg S. N. D. V. B. enthaltenen Frachtsätze und Schleppbahngebühren finden unter den gleichen Bedingungen ab 15. April 1901 bis auf weiteres auch für Laube bezw. Tetschen/Bodenbach-Ldgspltz.-Reichenberg A. T. E. Anwendung.

Die Entfernung zwischen Laube bezw. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Reichenberg A. T. E. beträgt 92 km, die Lieferfrist 3 Tage.

Wien, am 26. März 1901. (828)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.
(Kartirungsfrachtsätze für gebrauchte, leere Fässer und Metallcylinder.)

Mit Gültigkeit vom 10. April 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1901 gelangen für gebrauchte leere Fässer unter 8 Hektoliter Gehalt, wenn dieselben zur Verladung durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen geeignet sind, dann für gebrauchte, leere Metallcylinder zur Beförderung von Spiritus, Chemikalien, Oel, Firnissen, Hopfen und dergl. von den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen nach Raudnitz oder umgekehrt direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 27. März 1901. (829)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Badische Lokaleisenbahnen, Aktiengesellschaft.
Betrifft Lokaltarif der Albthalbahn.

Im Verkehr von den Stationen Herrenalb, Frauenalb und Marxzell nach Station Beiertheim Nebenbahn tritt vom 1. April d. J. ab ein Ausnahmetarif 6 für Holz des Spez.-Tarifs II in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 26. März 1901. (830H&V)
Die Direktion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Burg- und Nieder-Gemünden-Nieder-Ofleiden — den 1. April d. J. — kommen direkte Personen- und Gepäcktarifsätze zwischen Stationen dieser Strecke einerseits und den Stationen der Kleinbahn Kirchhain-Schweinsberg (Ohmthalbahn) andererseits zur Einführung.

Nähere Auskunft wird auf Verlangen von unserem Verkehrsbüreau sowie von den betr. Fahrkartenausgaben ertheilt.

Frankfurt a/M., den 28. März 1901. (831)
Königliche Eisenbahndirektion.

Holländische Eisenbahngesellschaft.
Wochenkarten III. Klasse für Arbeiter.

Künftighin werden Wochenkarten III. Klasse auch an diejenigen Arbeiter verausgabt, die sich Abends nach ihren Werkstätten begeben und am folgenden Morgen davon zurückkehren.

Amsterdam, März 1901. (832)

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen a/d. Ruhr und Münster i/W.
Zur Zusatzbestimmung II A 1 zu § 11 der Verkehrsordnung.

Die Benutzung des Schnellzuges 96 zwischen Dülmen und Wanne auf Monatskarten ist vom 15. Mai d. J. ab nicht mehr gestattet.

Die Bestimmung ist gemäss den Vorschriften unter 13 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt worden.

Münster i/W., den 26. März 1901. (833)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der königl. Eisenbahndirektionen Cöln, Elberfeld und Essen a/d. Ruhr.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von rd. 172 cbm bearbeiteten Granitwerksteinen und 418,0 qm Granitabdeckplatten für den Umbau der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll zusammen oder in 2 Loosen getrennt vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am Dienstag, den 9. April d. J., Vormittags 11 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei einzureichen. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können einschliesslich der Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 3,0 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, den 23. März 1901. (834)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Strasburg i/Westpr. am 20. April 1901, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und die Zeichnungen 33, 33 a—41 sowie die Zeichnung der Gleisanordnung sind gegen Einsendung von 5 ℳ bei unserem technischen Büreau anzufordern. Für die Lieferungsbedingungen usw. ohne die Zeichnungen 33, 33 a—41 ist 1,50 ℳ zu zahlen.

Danzig, den 22. März 1901. (835)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 28. | 6. April 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 10 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Wegen der Osterfeiertage erscheint die nächste Nummer erst am 13. d. Mts.

Die Wiederbeladung fremder Wagen, insbesondere von und nach Gemeinschaftsstationen.

Von Eisenbahnsekretär **Keding (Altona).**

I.

Auf keinem Gebiete des Eisenbahnwesens dürften die Meinungen so weit auseinander gehen, als in der Auslegung der Bestimmungen des Vereinswagenübereinkommens über das Recht der Wiederbeladung fremder Wagen. Das liegt zum grössten Theile an der Unmöglichkeit, dem Willen der Verfasser in allen Punkten mit kurzen, jeden Zweifel ausschliessenden Worten Ausdruck zu geben. Da die Nichtbefolgung der Bestimmungen vielfach unter Strafe gestellt ist und die Verwaltungen darüber wachen, dass die infolge vorschriftswidriger Benutzung ihrer Betriebsmittel verwirkten Geldbussen ihnen zufallen, so bilden die zweifelhaften Bestimmungen eine unversiegbare Quelle fortgesetzter Meinungsverschiedenheiten sowohl zwischen den Abrechnungsstellen, als auch zwischen den Verwaltungen selbst. Dieser unliebsame Zustand wird so lange fortbestehen, bis es gelingt, die Bestimmungen so gemeinverständlich zu fassen, dass jeder Zweifel ausgeschlossen ist. Ohne grundsätzliche Aenderung wird dies in dem einen oder in dem anderen Falle nicht möglich sein. Nach bekannten Vorgängen auf anderen Gebieten dürfen wir uns aber der Hoffnung hingeben, dass es in nicht zu ferner Zeit auch den Eisenbahnen, als der wichtigsten aller Verkehrsanstalten, gelingen wird, die zum Theil noch aus den Anfängen des Eisenbahnwesens überkommenen Schwerfälligkeiten in der gegenseitigen Wagenbenutzung zu beseitigen.

II.

In nachstehendem werden nun drei neuerdings entstandene Streitfragen zur Erörterung gestellt, die wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung eines allgemeinen Interesses nicht entbehren dürften.

Erster Streitfall.

Ist die Gemeinschaftsstation als Heimathstation für solche Wagen der an dem Gemeinschaftsverhältniss betheiligten Bahnen anzusehen, die auf dieser Station leer oder für sie beladen über fremde Strecken angebracht werden?

Station C in nachstehendem Bilde ist Gemeinschaftsstation der ersten und zweiten Bahn. Die zweite Bahn beansprucht das Verfügungsrecht über die über ihre Strecken in C leer oder für diese Station beladen angebrachten Wagen der ersten Bahn. Sie begründet diesen Anspruch damit, dass sie sich für verpflichtet halte, die auf ihre Strecken über B oder G übergegangenen Wagen der ersten Bahn auf einer dieser beiden Stationen zurückzugeben, und zwar auch dann, wenn die Wagen in C auf dem Rückwege leer durchlaufen müssten. Hiernach sei sie zweifellos berechtigt, zu verlangen, dass die von ihr in C angebrachten Wagen ihr daselbst zum Zwecke der Wiederbeladung zur Verfügung gestellt würden, um so mehr, als Station C dann, wenn sie für die über die Strecken der zweiten Bahn übergegangenen Wagen der ersten Bahn keine Verwendung hatte, diese auch stets leer nach B, H oder G zurücksandte. Die erste Bahn ist dagegen der Ansicht, dass ihre über Strecken der zweiten Bahn in C angebrachten Wagen auf dieser Gemeinschaftsstation C ihre Heimath erreicht hätten, hier lediglich zu ihrer Verfügung ständen und gegen ihren Willen von der zweiten Bahn nicht benutzt werden dürften.

———— Erste Bahn

- - - - - Zweite „

Da wir die Tragweite der Bejahung oder Verneinung der eingangs gestellten Frage nicht ohne weiteres werden ermessen können, erscheint es angezeigt, die Bedeutung der Gemeinschaftsstationen in den für den Wagenübergang möglichen Fällen einer näheren Prüfung zu unterziehen. Wir wählen hierzu folgende Beispiele:

Erstes Beispiel.

Der Wagen kehrt nach der Gemeinschaftsstation zurück, auf welcher er ausgetreten ist.

B ist Gemeinschaftsstation für die drei in *B* einmündenden Bahnen.

Bewegt sich ein Wagen einer dieser drei Bahnen

a) von *A* über *B* nach *C* oder umgekehrt von *C* über *B* nach *A*,
b) „ *C* „ *B* „ *D* „ „ „ *D* „ *B* „ *C*,
c) „ *A* „ *B* „ *D* „ „ „ *D* „ *B* „ *A*,

so ist Station *B* in allen Fällen eine auf dem ursprünglichen Wege — wir vermeiden hier aus naheliegenden Gründen absichtlich den Ausdruck „auf dem Hinwege“ — berührte Station. Kehrt nun der Wagen von *A* oder *C* oder *D* nach *B* leer oder für diese Station beladen zurück, so ist für die Frage, wohin *B* den Wagen wieder beladen darf, lediglich die Entscheidung maassgebend, ob *B* als Hinwegstation oder als Heimathstation anzusehen ist. Eins von beiden muss sie sein. Ist *B* nun nicht Heimathstation, so kann sie also nur Hinwegstation sein.

A C B D
Erste Bahn
Zweite „
Dritte „

Was unter „Hinweg“ zu verstehen ist, ergibt sich aus § 3 Abs. 1 V.-W.-U. Hiernach gelten als auf dem Hinwege befindlich alle mit Ladung von der Heimathbahn kommenden Wagen von ihrem Austritt aus der Heimathbahn an. Der Wagen muss also, um auf den Hinweg zu gelangen, aus der Heimathbahn ausgetreten sein. Hierzu genügt nicht, dass er auf der Uebergangsstation angebracht und der Nachbarbahn zur Weiterbeförderung übergeben ist; denn die Bestimmungen des Vereinswagenübereinkommens finden nur auf solche Wagen Anwendung, die von einer Bahn auf die andere übergehen und für welche die übernehmende Verwaltung der Eigenthümerin eine Miethe zahlt. Da nun die Miethe aus Lauf- und Zeitmiethe, nicht aber aus Lauf- oder Zeitmiethe besteht, da ferner eine Befreiung von Laufmiethe im Gegensatz zur Zeitmiethe niemals eintritt, so kommt ein Hinweg erst mit Beginn der Laufmiethe zustande. Wo also keine Laufmiethe, ist auch kein Hinweg, und wo kein Hinweg, ist auch kein Austritt aus der Heimathbahn, folglich: wo keine Laufmiethe, auch kein Austritt aus der Heimathbahn. Die Heimathstation ist also niemals Hinwegstation!

In dieser Auffassung werden wir durch die Vorschrift in § 3 Abs. 7a V.-W.-U. bestärkt, wonach beim Uebergang von Wagen von der Bestimmungsstation zur Entladung auf einem anderen Bahnhofe desselben Ortes die überführende Verwaltung der Wageneigenthümerin für die Dauer des Aufenthalts der Wagen auf der anschliessenden Bahn haftet. Auch in diesem Falle entsteht keine Laufmiethe, folglich auch kein Hinweg und folglich auch kein Eintritt in das Gebiet der übernehmenden Verwaltung. Ist die übergebende Verwaltung zugleich Eigenthümerin des Wagens, so findet folgerichtig auch kein Austritt aus der Heimathbahn statt. Da nun die Laufmiethe für die anschliessende Bahn erst nach dem thatsächlichen Austritt, d. h. nachdem der Wagen die Station *B* verlassen hat, beginnt, so ist *B* nicht Hinwegstation, sondern Heimathstation. Kehrt also ein Wagen der an dem Gemeinschaftsverhältniss betheiligten Verwaltungen, gleichviel über welche der drei Strecken, nach der Gemeinschaftsstation zurück, so befindet er sich in seiner Heimath. Hätte übrigens die Absicht bestanden, der Austrittstation die gleichen Rechte wie den Hinwegstationen einzuräumen, so würde die Austrittstation im § 5, 2 neben „der Entladestation des Hinwegs und den auf dem Hinwege berührten Stationen“ besonders aufgeführt worden sein. In diesem Falle hätte auch die Ueberschrift A zu § 5, 2 ergänzt werden müssen, weil diese nur von Hinwegstationen spricht, die Austrittstation als solche aber aus den soeben entwickelten Gründen nicht gelten kann. Es steht aber gänzlich ausser Frage, dass die hier gegebenen Vorschriften auf die Austrittstation gar keine Anwendung finden können, weil die Austrittstation das Recht, einen Wagen zu beladen,

(§ 5, 2 V.-W.-U.)

a) nach den auf dem Hinwege berührten Stationen,
b) nach Stationen der Heimathbahn,
c) nach Stationen jenseits der Heimathbahn usw.

nicht erst aus dem Vereinswagenübereinkommen herzuleiten braucht, sondern die Berechtigung hierzu schon als Station der Heimathbahn des Wagens besitzt.

Zweites Beispiel.

Der Wagen kehrt nach einer Gemeinschaftsstation zurück, welche er auf dem Hinwege nicht berührt hat.

Ein Wagen der ersten Bahn läuft von *A* über *B C* beladen nach *D*. *D* beladet den Wagen nach *E*. Wird nun die Gemeinschaftsstation *F* nicht als Heimathstation des Wagens angesehen, so muss, wenn Rückladung für oder über die Heimathbahn hinaus nicht vorhanden ist, Station *E* den Wagen leer nach *F* zurücksenden. Die zweite Bahn hat in diesem Falle weder das Recht noch die Pflicht, den Wagen nach der Austrittstation *B* weiterzusenden. (§ 5, 7 V.-W.-U.) Findet der Wagen aber leer seine Heimath in *F*, so findet er sie dort auch beladen. Da übrigens *F* nach dem ersten Beispiele dann Heimathstation sein würde, wenn der Wagen unmittelbar von *A* über *F* nach *E* gelaufen wäre, so muss dies auch hier der Fall sein.

A B F C E D
Erste Bahn
Zweite „

Drittes Beispiel.

Der Wagen kehrt nach einer Gemeinschaftsstation zurück, die er auf dem ursprünglichen Hinwege nicht berührt hat, die aber gleichwohl auf dem Hinwege liegt.

Ist ein Wagen der ersten Bahn von *A* über *B C* nach *D* beladen und hat *D* den Wagen nach *G* wiederbeladen, so befindet sich der Wagen nach Austritt in *B* wieder auf dem Hinwege. *G* würde also, wenn die Gemeinschaftsstation *F* nicht

A B F G D C E
Erste Bahn
Zweite „

als Heimathstation gelten soll, den Wagen leer nach *E* ablenken können. Die gleiche Befugniss würde auch die Gemeinschaftsstation *F* haben. Diese Ablenkungen können aber nach der weiter unten angezogenen Entscheidung des Vereinswagenausschusses vom November 1892 als statthaft nicht angesehen werden. Im übrigen gilt auch hier das im Schlusssatze des zweiten Beispiels Gesagte.

Viertes Beispiel.

Ein Stationswagen kehrt nach seiner Heimathstation über einen Weg zurück, der als Hinweg gilt.

Die erste Bahn hat eine Anzahl Stationswagen für den Verkehr zwischen *A* und *D* über *B C* beschafft und diese Wagen mit der Bezeichnung „Spezialwagen, Station *A*" versehen lassen. Da diese Anschrift für die Station *D* der zweiten Bahn nicht bindend ist, beladet diese Station die Wagen regelmässig nach *E*. *E* als eine auf dem Hinwege nicht berührte Station sendet die Wagen in strenger Befolgung der Vorschrift im § 5, 6 V.-W.-U. über die Strecke *E F G A* nach *A* zurück. In diesem Falle treten die Wagen in *G* aus der Heimathbahn wieder aus, folglich ist *A* Hinwegstation und folglich würde, wenn die Gemeinschaftsstation *A* in diesem Falle nicht als Heimathstation der Wagen gelten soll, Station *A* die Wagen wieder regelmässig über die Strecke *A G F* nach *E* zurücksenden und somit eine dauernde Verwendung auf der Strecke *A G F E* zum vorwiegenden Nutzen der zweiten und dritten Bahn einleiten können.

A, B, C, D, E, F, G
——— Erste Bahn
– – – – Zweite „
–o– o– Dritte „

Bieten nun die Bestimmungen des Vereinswagenübereinkommens ohnehin schon die Möglichkeit, sich des Wagenparks einer anderen Bahn zu bemächtigen, indem man die Wagen über eine Strecke der Heimathbahn beladen pendeln lässt, so wird man das Recht der Wiederbeladung nicht auch noch auf die vorbezeichneten Wagen ausdehnen dürfen, weil anderenfalls die Wageneigenthümerin den sie umschliessenden Bahnen völlig preisgegeben sein würde. Letztere würden nämlich alsdann bei geschickter Wiederverwendung der Wagen der Eigenthümerin die Befriedigung ihrer Versender unmöglich machen können. M. E. kann aber schon aus ganz allgemeinen Gründen das Gemeinschaftsverhältniss niemals dahin aufgefasst werden, dass es den an dem Gemeinschaftsverhältniss betheiligten Verwaltungen gestattet sein solle, sich der auf dieser Station eingehenden Betriebsmittel gegenseitig zu berauben oder sich in anderer Weise gegenseitig empfindlichen Schaden zuzufügen.

Nach vorstehenden Beispielen werden wir nicht umhin können, uns zu der Auffassung der ersten Bahn im ersten Bilde zu bekennen und ihr darin beizupflichten, dass

die Gemeinschaftsstation als Heimathstation für solche Wagen der an dem Gemeinschaftsverhältniss betheiligten Bahnen anzusehen ist, die auf dieser Station leer oder für sie beladen über fremde Strecken angebracht werden.

(Vergl. auch die Entscheidung des Vereinswagenausschusses vom November 1892 zu Punkt VI der Tagesordnung, nach welcher Ablenkungen leerer Wagen über die Gemeinschaftsstation hinaus nicht zulässig sind, wenn die Wagen auf dieser Station ihre Heimath finden.)

Aus vorstehendem Satze darf nicht etwa gefolgert werden, dass auch ein die Gemeinschaftsstation beladen durchlaufender Wagen, sofern er im Verkehr einer fremden Bahn angebracht und im Verkehr derselben oder einer anderen fremden Bahn weiterläuft, auf der Gemeinschaftsstation während des mit dem Durchlaufen dieser Station verbundenen Aufenthalts in den Besitz der Heimathbahn zurücktritt. In diesem Falle kann weder die fremde Bahn, noch die Wageneigenthümerin den Wagen auf der Gemeinschaftsstation zum Zwecke der Wiederbeladung anhalten, auch kann daselbst eine Rückgabe des Wagens an die Eigenthümerin nicht erfolgen, weil solche Rückgaben immer nur möglich sind:

a) bei leeren Wagen,
b) bei beladenen Wagen, die für die Uebergangsstation selbst bestimmt, oder
c) bei beladenen Wagen, die von der übernehmenden Bahn weiterzubefördern sind,

in dem vorliegenden Falle aber nicht die Wageneigenthümerin, sondern die fremde Bahn, die den Wagen angebracht hat, oder eine andere fremde Bahn den Wagen weiterzubefördern hat. — In Fällen vorliegender Art wird das Gemeinschaftsverhältniss nicht berührt und der Wagen verbleibt im Besitze der anbringenden und weiterführenden Bahn.

Nach diesen Betrachtungen wird sich uns noch die Frage aufdrängen:

Wie kommt der Rücklauf solcher Wagen zustande, die aus irgend einem Grunde über Strecken fremder Bahnen zurückgesandt werden müssen, z. B. a) bei den Kohlenwagen, für welche generelle Läufe nach den Gewinnungsstätten vorgeschrieben sind, b) bei den für bestimmte Zwecke gebauten Wagen (Spezialwagen), welche entweder bestimmten Bahngruppen — wie bei dem preussischen Staatsbahnwagenverband — oder bestimmten Stationen (Stationswagen) zugetheilt sind?

Die Lösung dieser scheinbar verwickelten Frage dürfte einfach sein: Die auf der Gemeinschaftsstation eingetroffenen Wagen werden auf dieser Station nicht nach den Bestimmungen des Vereinswagenübereinkommens, sondern nach den für den Binnenverkehr der Wageneigenthümerin erlassenen Vorschriften behandelt.

Die in dieser Beziehung von den einzelnen Vereinsverwaltungen getroffenen Anordnungen werden sich im wesentlichen mit nachstehenden Bestimmungen des preussischen Staatsbahnwagenverbandes decken:

Stationswagen dürfen nur nach oder in der Richtung zu der Heimath*station*, alle übrigen Spezialwagen nur nach Stationen der Heimath*bahn* oder in der Richtung zur Heimathbahn usw. beladen werden. Sofern sich auf der Entladestation Gelegenheit zu solcher Wiederbeladung bis zur nächsten passenden Rückfahrt nicht findet, sind Stations- und Spezialwagen sofort leer der Heimathstation oder der Heimathbahn zuzusenden usw. (§ 3, 6.) — Leere Wagen, die auf dem Hinwege beladen auch über andere als die Bahnen des preussischen Staatsbahnwagenverbandes gelaufen sind, sollen, sofern Rücksendung zu erfolgen hat, nach Maassgabe des Vereinswagenübereinkommens auf demselben Wege leer zurückgesandt werden. (§ 6, 2.)

Bei Anwendung dieser Bestimmungen im 1. Bilde würde also, wenn die erste Bahn eine preussische Staatsbahn wäre, beispielsweise ein der Station *F* gehöriger und von dieser über *G H* nach *C* beladener Stationswagen von *C* entweder nach oder in der Richtung zur Heimath*station* rückzubeladen oder leer über die Strecke *C H G* nach *F* zurückzusenden sein. In beiden Fällen würde der Rücklauf von *C* nicht auf Grund des Vereinswagenübereinkommens, sondern auf Grund obiger Bestimmungen des Binnenverkehrs eingeleitet werden, und die zweite Bahn würde sich der Leerbeförderung auf ihrer Strecke nicht widersetzen können, weil sie nach § 5, 6 V.-W.-U.

verpflichtet ist, den Wagen leer oder nicht ausreichend beladen stets auf demjenigen Wege zurückzusenden, auf welchem er beladen gekommen ist. Die zweite Bahn würde in diesem Falle selbstverständlich von dem Rechte der Wiederbeladung, Ablenkung und Rücksendung innerhalb der zulässigen Grenzen Gebrauch machen können. (Vergl. die vorerwähnte Entscheidung des Vereinswagenausschusses vom November 1892.)

* *

III.

Zweiter Streitfall.

Darf eine auf dem Hinwege nicht berührte Station einen fremden Wagen nach einer Gemeinschaftsstation der Heimathbahn über nicht der Heimathbahn gehörige Strecken zurückbeladen?

Ein der zweiten Bahn gehöriger, von A über B nach C beladener Wagen ist nach der Entladung in C nach D wieder beladen und von D nach der Gemeinschaftsstation A rückbeladen worden. Die zweite Bahn behauptet, dass Station D als eine auf dem Hinwege nicht berührte Station nach § 5, 6 V.-W.-U. nicht berechtigt gewesen sei, den Wagen nach A zurückzubeladen, weil die Gemeinschaftsstation A in diesem Falle als Station der Heimathbahn nicht angesehen werden könne. Dies gehe schon daraus hervor, dass bei der Rückbeladung ein Frachtantheil auf sie nicht entfalle, und dass der Wagen ihr erst nach der Entladung zurückgegeben werde. Der Bestimmung im § 5, 6 V.-W.-U. liege nach der Erläuterung auf Seite 181 des Ausschussberichts zu Nr. XVI der Tagesordnung der Vereinsversammlung am 28./30. Juli 1896 der Gedanke zu Grunde, dass, wenn ein Wagen zu einer ablenkenden Rückbeladung benutzt worden sei, er nunmehr ohne jede weitere Verzögerung wieder der Heimathbahn zur Benutzung zugeführt werden solle. Die erste Bahn vertritt im Gegensatze hierzu die Ansicht, dass die Gemeinschaftsstation A als Heimathstation des Wagens anzusehen sei und dass somit die Rückbeladung des Wagens von D nach A der Vorschrift im § 5, 2b V.-W.-U. entspreche.

———— Erste Bahn

— — — — Zweite „

—o—o—o— Dritte „

Es handelt sich also auch in diesem wie in dem ersten Streitfalle um die Frage: Welche Bedeutung hat die Gemeinschaftsstation im Sinne des Vereinswagenübereinkommens? Haben wir ihre Lösung bei Besprechung des ersten Streitfalles gefunden, so erledigt sich hierdurch gleichzeitig auch der zweite Streitfall. Es dürfte aber immerhin angezeigt erscheinen, die in dem vorliegenden Falle noch gemachten besonderen, im ersten Streitfalle nicht berührten Einwände auf ihren Werth zu prüfen.

Wenn die zweite Bahn einwendet, dass ihr ein Frachtantheil aus der Rückbeladung des Wagens von D nach A nicht geworden sei, so beziehen wir uns hier auf die Entscheidung des Vereinswagenausschusses vom Februar 1882, wonach der Uebergang eines Wagens in Gewalt und Gewahrsam einer anderen Verwaltung nicht nothwendig den Bezug eines Frachtantheils zur Voraussetzung hat. Was ferner die angezogene Erläuterung des Ausschussberichts anlangt, so spricht diese nicht für, sondern g e g e n die Auffassung der zweiten Bahn. Es heisst dort nämlich:

„Durch Absatz 6 wird auch den auf dem Hinwege nicht berührten Stationen ausdrücklich das Recht der Rückbeladung nach Stationen der Heimathbahn und über Strecken der letzteren beigelegt. Dagegen ist davon abgesehen worden, die Rückbeladung eines Wagens nach solchen Stationen vor der Heimathbahn zu gestatten, welche der Wagen auch bei leerem Rücklauf berühren würde, weil man es für richtiger hielt, von dem Wege des Hinlaufs abgelenkte fremde Wagen auf jeden Fall unmittelbar der Heimathbahn wieder zuführen zu lassen."

Dass der Ausschuss mit dem letzten Satze auch die Gemeinschaftsstationen habe treffen wollen, kann nicht anerkannt werden, denn unter Stationen v o r der Heimathbahn, welche auch bei leerem Rücklauf b e r ü h r t werden, können schlechterdings nur solche Stationen verstanden werden, die von der Gemeinschaftsstation örtlich getrennt, v o r dieser liegen und von dem Wagen „durchlaufen" werden, denn „berühren" ist gleichbedeutend mit „durchlaufen". (Vergl. § 5, 2 V.-W.-U.) Wenn die Erläuterungen weiter anführen, man habe es für richtiger gehalten, von dem Wege abgelenkte Fremdwagen auf jeden Fall unmittelbar der Heimath wieder zuführen zu lassen, so bestanden für Station D nach § 5, 6 u. 7 V.-W.-U. zwei Möglichkeiten, dieser Auffassung zu entsprechen: Entweder sie schickte den Wagen auf dem kürzesten Wege leer zur Heimath, also nach A — die übrigen Wege kommen hier nicht in Betracht —, oder sie belud ihn nach Stationen der Heimathbahn oder über Strecken der letzteren. Ist aber Station A nach den Ausführungen im ersten Beispiele des Abschnitts I Heimathstation des Wagens, wenn er von A unmittelbar nach D gelaufen wäre, so wird an dieser Sachlage dadurch nichts geändert, dass der Wagen über C nach D gelangt ist.

Was endlich die letzte Einwendung der zweiten Bahn anlangt, nämlich dass ihr der Wagen erst nach der Entladung zurückgegeben werde, so ist dies vermuthlich eine im Gemeinschaftsvertrage getroffene Abrede, die für die ausserhalb des Vertragsverhältnisses stehenden Verwaltungen selbstverständlich bedeutungslos ist. Uebrigens haben andere Verwaltungen diese Frage in Anlehnung an das Vereinswagenübereinkommen dahin geregelt, dass die von der fremden Bahn auf der Gemeinschaftsstation angebrachten beladenen Wagen von dem Zeitpunkte ihrer A n k u n f t auf der Gemeinschaftsstation als übergeben angesehen werden. Demzufolge werden auch etwa aus dem Binnenverkehr der fremden Bahn aufkommende Wagenstandgelder nicht zu Gunsten der befördernden Bahn, sondern zu Gunsten der Wageneigenthümerin erhoben. Diese Lösung dürfte die richtigere sein.

Nach vorstehenden Ausführungen werden auch die Einwände der zweiten Bahn als entkräftet angesehen werden müssen.

* *

IV.

Dritter Streitfall.

Was ist im Sinne des § 5, 2 d V.-W.-U. unter „entgegengesetzter Richtung zur Heimathbahn" zu verstehen?

Ueber diese Frage ist es zwischen der ersten und zweiten Bahn nachstehender Zeichnung in mehreren Fällen zu Meinungsverschiedenheiten gekommen. Da es zu weit führen würde, jeden einzelnen Fall hier zu besprechen, beschränken wir uns darauf, drei der wichtigsten Punkte hervorzuheben:

a) Ein von A über $B\,C$ nach D beladener Wagen der ersten Bahn ist in D nach J wiederbeladen worden.

b) Ein von B über $A\,O\,M$ nach N beladener Wagen der ersten Bahn ist von N über $M\,L$ nach K wiederbeladen worden.

c) Ein von B über C nach D beladener Wagen ist von D über $C\,Q$ nach R wiederbeladen worden.

Die erste Bahn beansprucht nun für diese nach ihrer Auffassung übereinkommenswidrige Benutzung eine Geldbusse,

deren Zahlung die zweite Bahn mit der Begründung ablehnt, dass die Wagen übereinkommensmässig behandelt seien.

Die Vorschriften, um deren Auslegung es sich hier handelt, lauten:

(§ 5, 2 d V.-W.-U.)

„Die Entladestation des Hinwegs und die auf dem Hinwege berührten Stationen dürfen die Wagen mit ausreichender Ladung zurücksenden:

d) nach anderen in der Richtung zur Heimathbahn (auch seitwärts oder jenseits derselben) liegenden Stationen, wenn der Rückweg gegen den Hinweg nicht um mehr als 200 km verlängert wird.“

Diese Vorschrift ist der wundeste Punkt des Vereinswagenübereinkommens. Sie ist so allgemein gehalten, dass es selbst dem besten Kenner des Vereinswagenübereinkommens nicht immer möglich ist, die Grenze zu bestimmen, bis zu welcher die Schöpfer dieser Vorschriften die Ausnutzung fremder Wagen haben zulassen wollen. Diese Unklarheit dürfte auch durch die Entscheidung des Vereinswagenausschusses vom November 1882, die auch auf das gegenwärtig gültige Uebereinkommen Anwendung zu finden haben wird, nicht beseitigt sein. Zwar ist hier der Begriff „in der Richtung zur Heimathbahn usw.“ dahin erläutert worden, dass hiernach nur die Rückladung in einer der Heimathbahn e n t g e g e n g e s e t z t e n Richtung verboten sein soll. Diese Entscheidung spricht aber nicht aus, was unter „entgegengesetzter Richtung zur Heimathbahn“ zu verstehen ist. Einer solchen Erklärung wird es im allgemeinen kann nicht bedürfen, wenn der Wagen sich nur in e i n e r Richtung bewegt. Wo aber der Schienenweg bald diese, bald jene Richtung einschlägt, da treten Zweifel auf, die ihre endgültige Lösung nur durch einen Urtheilsspruch des Vereinswagenausschusses finden können. Wir müssen daher in schwierigen Fällen zu ergründen suchen, wie sich der Vereinswagenausschuss zu der gegebenen Frage stellen würde. Dass die Entscheidungen dieses Ausschusses stets im Geiste des Vereinswagenübereinkommens ausfallen werden, ist selbstverständlich. Wenn also die Schöpfer des neuen Vereinswagenübereinkommens durch Weiterentwickelung des gegenseitigen Benutzungsrechts eine Fortbildung und Vereinfachung der älteren Bestimmungen anstrebten, so wird man nicht fehlgehen, wenn man annimmt, dass unter „entgegengesetzter Richtung zur Heimathbahn“ nur eine solche Richtung verstanden werden soll, die auch im weitesten Sinne nicht mehr als zur Heimathbahn oder seitwärts oder jenseits dieser führend betrachtet werden kann.

Wenn im Gegensatze hierzu hier und da die Ansicht vertreten wird, dass der Wagen während des Rücklaufs zu keiner Zeit eine entgegengesetzte Richtung zur Heimathbahn einschlagen dürfe, so wird diese Auffassung durch folgende Beispiele widerlegt:

1. Ist ein Wagen der ersten Bahn im folgenden Bilde von A über B nach C gelaufen und wird er von C über Strecken der

zweiten Bahn nach D wiederbeladen, so bewegt sich der Wagen von dem Schnittpunkte A^1 ab in entgegengesetzter Richtung zur Heimathbahn. Es ist also durchaus gestattet, dass sich ein Wagen im E n d l a u f nach der neuen Bestimmungsstation in e n t g e g e n g e s e t z t e r Richtung zur Heimathbahn bewegt.

2. Ein im nachstehenden Bilde von A über $B\,C\,D$ nach E gelaufener Wagen der ersten Bahn kann von der zweiten Bahn von

E über $D\,F$ nach G zur Wiederbeladung leer abgelenkt werden. G hat alsdann das Recht, den Wagen nach C oder B oder A oder über A hinaus wiederzubeladen. In diesem Falle läuft der Wagen von G bis F in entgegengesetzter Richtung zur Heimathbahn. Also auch bei B e g i n n des Rücklaufs darf ein Wagen einen Weg in e n t g e g e n g e s e t z t e r Richtung zur Heimathbahn einschlagen.

Aus diesen Beispielen geht hervor, dass bei der Frage, ob ein Wagen sich in der Richtung zur Heimathbahn bewegt, stets nur der Gesammtrücklauf in Betracht zu ziehen ist. Wenden wir diesen Grundsatz auf die streitigen Fälle dieses Abschnittes an, so werden wir zu folgenden Schlüssen kommen:

Zu Punkt a. (Durfte im 7. Bilde [1. Spalte S. 437] der von *A* über *B C* nach *D* beladene Wagen von *D* nach *J* wiederbeladen werden?)

Wenn, was unbestritten sein dürfte, der von *B* über *C* nach *D* gelaufene Wagen von *D* über *E F G* nach *P*, *O*, *M*, *N*, *L* und *K* beladen werden darf, so ist nicht einzusehen, weshalb die Rückbeladung nach der ebenfalls innerhalb der zulässigen Umwegsgrenze liegenden Station *J* nicht gestattet sein soll, da *J* ebensowenig in entgegengesetzter Richtung zur Heimathbahn liegt, als *K*, *N* und *P*.

Zu Punkt b. (Durfte der von *B* über *A O M* nach *N* beladene Wagen von *N* über *M L* nach *K* wiederbeladen werden?)

Wenn der von *B* über *A O M* nach *N* gelaufene Wagen der ersten Bahn nicht nach *K* rückbeladen werden darf, alsdann muss auch die Wiederbeladung eines von *C* oder *A* über *B G* nach *K* gelaufenen Wagens von *K* nach *N* als unstatthaft angesehen werden. Nun kann aber nicht bestritten werden, dass der Weg von *K* über *N O* zweifellos zur Heimathbahn — nach *A* — führt; ebensowenig kann aber auch in Abrede gestellt werden, dass auch der Weg von *N* über *K G* zur Heimathbahn — nach *B* — führt. Dass der durch die gedachte Verlängerung der Linien *K N* und *A B* entstehende Winkel sich hierbei in der Richtung *N K* öffnet, ist kein Grund, diese Richtung als eine entgegengesetzte Richtung zur Heimathbahn anzusehen, denn diese Erscheinung wiederholt sich bei jeder Wiederbeladung nach seitwärts der Heimathbahn gelegenen Stationen, wenn der Hinweg in der Verlängerung der Heimathstrecke liegt. Wird beispielsweise in folgendem Bilde ein Wagen der ersten Bahn von *A* nach *C* beladen, so hat die zweite Bahn das Recht, den Wagen nach *D* wieder zu beladen. Sie wird hieran auch durch den Umstand nicht gehindert, dass der Wagen auf dem gleichen Wege *D C* zurückkehren muss. Hieraus geht hervor, dass die Wiederbeladung des Wagens von *N* nach *K* auch nicht aus dem Grunde zu einer übereinkommenswidrigen werden kann, weil der Wagen gegebenenfalls von *K* leer nach *M* als der nächsten Hinwegstation hätte zurückgesandt werden müssen. Ist endlich *N* berechtigt, den Wagen nach *L*, *G*, *F*, *E* und *D* zu beladen, so wird auch die Beladung nach *K* nicht als unstatthaft angesehen werden können. In dieser Auffassung dürfen wir uns nicht durch das Vorhandensein der Strecke *L G* beeinflussen lassen; denn diese Strecke könnte ebenso gut fehlen oder nicht hinreichend starken Oberbau haben.

D
C B A
Erste Bahn
Zweite „

Zu Punkt c. (Durfte der von *B* über *C* nach *D* beladene Wagen von *D* über *C Q* nach *R* rückbeladen werden?)

Dass ein von *A* oder *B* oder *C* nach *K* oder *J* oder *H* gelaufener Wagen der ersten Bahn von *K*, *J* und *H* über *C* scharf an den Thoren der Heimathbahn vorbei nach *R* rückbeladen werden darf, darüber ist kein Wort zu verlieren. Haben aber *K*, *J* und *H* ein Recht auf diese Benutzung, so haben es auch die übrigen Hinwegstationen *G*, F und *E* und folglich auch *D*. An dieser Sachlage wird dadurch nichts geändert, dass der Hinweg in *D* endigte.

Aus vorstehenden Ausführungen dürfte hervorgehen, dass der Rückbeladung fremder Wagen doch nicht so enge Grenzen gezogen sind, wie die Wageneigenthümerin in diesem Streitfalle annimmt.

* *

Nach diesen Ausführungen werden wir uns zunächst fragen müssen, wie es möglich ist, dass diese so schwer verständlichen Vorschriften dennoch Tag für Tag von unzähligen, zum Theil untergeordneten Bediensteten mit mehr oder weniger Geschick gehandhabt werden? Die Lösung liegt auf der Hand: die Intelligenteren finden sich mit ihnen unter sorgfältiger Vermeidung zweifelhafter Fälle nach besten Kräften ab; andere gehen über die Vorschriften leicht hinweg und führen bei vermeintlich guter Ausnutzung bedeutende Geldbussen herbei; ein grosser Theil aber beschränkt sich auf die Rückbeladung nach Hinweg- oder Heimathstationen, oder lässt die Wagen einfach leer zurücklaufen.

Um eine bessere Ausnutzung fremder Wagen zu erzielen und vor allem die unnöthigen, den Betriebskoeffizienten erhöhenden Leerläufe einzuschränken, haben einige Verwaltungen ihren Dienststellen bildliche Darstellungen für die Ausnutzung der in ihrem Bezirke häufiger vorkommenden Fremdwagen in die Hand gegeben und hiermit sehr gute Erfolge erzielt. Diese bildlichen Darstellungen leiden aber an dem Mangel, dass sie von dem Vereinswagenausschuss nicht nachgeprüft und gutgeheissen sind. Es kann also über sie zu jeder Zeit zwischen den betheiligten Verwaltungen zu einem Streite kommen. Dieser Zustand ist zweifellos sehr bedauerlich, und da dem Vereinswagenausschuss nicht zugemuthet werden kann, sich fortgesetzt mit Streitigkeiten über die Auslegung des Begriffs „in entgegengesetzter Richtung zur Heimathbahn“ zu befassen, so dürfte ernstlich zu erwägen sein, in welcher Weise diesem Uebelstande wirksam entgegen getreten werden könnte. Die einfachste Lösung würde in der Ausführung des schon in der Generalversammlung zu Wien vom 31. Juli 1883 beschlossenen Schrittes gegeben sein, wonach die Beschränkung der Rückbeladung auf die „in der Richtung zur Heimathbahn, auch seitwärts oder jenseits derselben liegenden“ Stationen beseitigt und die Rückbeladung innerhalb der zulässigen Umwegsgrenze nach allen Richtungen gestattet werden sollte. Von der Wiederaufnahme dieses Beschlusses ist bei der Neubearbeitung des Vereinswagenübereinkommens zwar deshalb Abstand genommen worden, „weil hierdurch nach Annahme der allgemeinen Umwegsgrenze von 200 km immer wiederholte Rückbeladungen derselben Wagen seitens der Unterwegsstationen nach den ursprünglichen Entladestationen oder in der Richtung auf diese auf Entfernungen bis zu 100 km möglich werden würden, welche die Interessen der Eisenbahnverwaltungen schwer beeinträchtigen könnten“. (Vergleiche die Erläuterungen zu § 5, 2d auf Seite 179 des neuen Entwurfs zum Vereinswagenübereinkommen.) Die aus der Annahme dieses Beschlusses sich ergebenden Nachtheile dürften indessen kaum grösser sein als diejenigen, die den Verwaltungen durch die Befolgung der Vorschrift im § 5, 3 zugefügt werden können: Soviel Stationen nämlich zwischen der Heimathbahn und der ursprünglichen Bestimmungsstation liegen, soviel Mal kann der Wagen nach dieser Vorschrift auf 200 km abgelenkt werden.

Glaubt man, dass die Zeit noch nicht gekommen sei, diesen in der Folge unabwendbaren Schritt schon jetzt zu thun, so dürfte zu erwägen sein, ob es sich nicht empfehlen möchte, die Strafbestimmung für Verstösse gegen die Vorschrift im § 5, 2 insoweit aufzuheben, als es sich um Rückbeladungen nach nicht in der Richtung zur Heimathbahn usw. liegenden Stationen handelt. Wenn wir bedenken, dass weder die Dienststellen, noch die ihnen vorgesetzten Behörden die gegenwärtig bestehende Vorschrift richtig auszulegen imstande sind, so ist es doch ein Unding, vermeintliche Verfehlungen gegen diese Vorschrift unter Strafe zu stellen. Und wer verbürgt denn, dass selbst der Vereinswagenausschuss seine Auffassung in diesem Punkte im Laufe der Zeit nicht ändert? Bedenken wir ferner dass Verstösse gegen diese Vorschrift nicht vorsätzlich, sondern immer nur im guten Glauben vorkommen werden, so entspricht es auch der Billigkeit, von einer Bestrafung dieser verhältnissmässig wenigen Fälle abzusehen. Wird diese Auffassung getheilt, so würde es zur Verwirklichung der Anregung nicht ein

mal einer Satzungsänderung bedürfen. Wenn nämlich die Bestimmung im § 12 Abs. 1 V.-W.-U. dahin ausgelegt wird, dass unter „Wiederbeladung eines Güterwagens usw." auch eine Wiederbeladung in nicht erlaubter Weise zu verstehen ist, so würden Verstösse gegen die Bestimmung im § 5, 2d nur noch bei Ueberschreitung der zulässigen Umwegsgrenze unter Strafe fallen, weil ein und dieselbe Handlung nicht mit zwei an sich gleichwerthigen Strafen belegt werden kann. Wird also ein Wagen in entgegengesetzter Richtung zur Heimathbahn beladen und gleichzeitig der Rückweg gegen den Hinweg um mehr als 200 km verlängert, so würde für jedes Kilometer der unzulässigen Verlängerung eine Geldbusse in Höhe der sechsfachen Laufmiethe verwirkt und damit der Verstoss gerügt sein. Es würde also neben dieser sechsfachen Laufmiethe nicht noch eine besondere Geldbusse nach dem Satze von 4 ℳ. (§ 12, 2 V.-W.-U.) für die Wiederbeladung des Wagens in entgegengesetzter Richtung zur Heimathbahn erhoben werden können. Derartige Doppelberechnungen sind übrigens auch jetzt schon nicht gestattet.

Wägen wir nun zum Schlusse noch die Vortheile und Nachtheile ab, die sich aus der vorgeschlagenen Regelung ergeben würden, so sind als Vortheile zu nennen: Unveränderte Beibehaltung der gegenwärtig gültigen Bestimmungen, Entlastung der Abrechnungsstellen, Vermeidung von Streitigkeiten, Entlastung des Vereinswagenausschusses, bessere Ausnutzung der Fremdwagen, Einschränkung der Leerläufe und der Zugstärke, Ersparung an Betriebsmitteln und Zugförderungskosten, Entlastung der Verschubbahnhöfe usw. Diesen Vortheilen würde kein einziger Nachtheil gegenüberstehen, denn da die Geldbussen keine Einnahmequelle bilden sollen und bei richtiger Benutzung der Wagen ohnehin fortfallen, da ferner der Schaden der Verwaltung in gleichem Maasse wächst, als die Geldbussen steigen, so kann der Wegfall der Geldbussen aus Verfehlungen gegen § 5, 2d, erster Theil, als ein Verlust nicht angesehen werden. Auch ist u. E. nicht zu befürchten, dass die Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschrift sich nach Beseitigung der Geldbusse häufen würden, denn einmal würden die Vorschriften unverändert fortbestehen und zweitens hätten die Verwaltungen es in der Hand, sich von offensichtlichen Verstössen gegen § 5, 2d, erster Theil, zum Zwecke der Belehrung oder Verwarnung der schuldigen Dienststelle gegenseitig Mittheilung zu machen.

Auf dem hier bezeichneten Wege dürfte die einfachste Lösung zu finden sein, den wundesten Punkt des Vereinswagenübereinkommens und mit ihm endlose Schreibereien und Streitigkeiten ohne Nachtheil für den einzelnen und zum Nutzen der Gesammtheit mit einem Schlage zu beseitigen.

Gründe für und wider die Ausdehnung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft auf andere Staaten.

Unter dieser Ueberschrift beschäftigt sich der „Schwäbische Merkur" vom 2. d. Mts. von neuem mit der wichtigen Frage (vergl. die Leitaufsätze in Nr. 24 und Nr. 25 d. Ztg.) und bekämpft die von der „Frankf. Ztg." erhobenen Einwände, indem er sich auf die Ausführungen der von uns in Nr. 25 d. Ztg. eingehend gewürdigten trefflichen Schrift von Ferroviarius stützt. Der „Schwäb. Merkur" schreibt:

„Da die ‚Frankf. Ztg.' die guten Wirkungen der zwischen Hessen und Preussen bestehenden Eisenbahngemeinschaft an sich nicht mehr abstreiten kann, so geht ihre Tendenz jetzt dahin, Stimmung dafür zu machen, dass ein gleich günstiger Erfolg für die anderen deutschen Staaten beim Abschluss einer Eisenbahngemeinschaft mit Preussen nicht zu erwarten sei. Gehen wir die einzelnen Gesichtspunkte durch, welche die Zeitung hierfür geltend macht. Schon in der Einleitung stellt sie die Verhältnisse nicht richtig dar, indem sie die Bedeutung der finanziellen Vortheile Hessens aus der Finanzgemeinschaft dadurch abzuschwächen sucht, dass sie von sehr erheblichen Kapitalaufwendungen für Neuanlagen, Anschaffungen und Umbauten spricht, die für Hessen theilweise infolge der Gemeinschaft nothwendig geworden seien und noch weiter erforderlich würden. Diese Kapitalbeschaffungen enthalten bekanntlich für Hessen neben dem Hauptgewinn aus den Betriebsüberschüssen einen angenehmen Nebenvortheil dadurch, dass 3 % dieser Kapitalien der Theilungsziffer zuwachsen und damit dem hessischen Staat für je 1 ℳ. Antheil etwa 1,30 ℳ. aus den gemeinsamen Betriebsüberschüssen zuführen, so dass die Kapitalien, welche durch Begebung von 3- und 3,5 prozentigen Konsols beschafft sind, dem hessischen Staat annähernd 4 % Zinsen aus der preussischen Gemeinschaft einbringen. Die in dieser Beziehung seitens der ‚Frankf. Ztg.' versuchte Abschwächung der finanziellen Vortheile Hessens aus der Finanzgemeinschaft ist also gänzlich verfehlt. Sodann sucht die ‚Frankf. Ztg.' demjenigen Staate, welcher etwa geneigt sein sollte, eine ähnliche Gemeinschaft mit Preussen einzugehen, zum Bewusstsein zu bringen, dass Hessen seine finanziellen Erfolge nicht etwa dem Gemeinschaftlichkeitsverhältniss mit Preussen, sondern der erfolgreichen Durchführung der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn zu verdanken habe. Gerade dieser Punkt ist in der Ferroviarius-Broschüre gründlich erörtert worden und es verlohnt sich, aus derselben diejenigen Ausführungen hier mitzutheilen, welche geeignet sind, über diese Frage Klarheit zu schaffen."

Der „Merkur" führt nun die Stelle an, in der es heisst: „An die Schaffung eines konsolidirten hessischen Staatsbahnnetzes für das ganze Gebiet des Grossherzogthums konnte nicht gedacht werden. Hier stand vor allem die räumliche Trennung der Provinz Oberhessen und der Umstand im Wege, dass ein Erwerb der im Grossherzogthum befindlichen Strecken der preussischen Staatsbahnen aussichtslos war. Ebenso wenig war ein solches konsolidirtes hessisches Staatsbahnnetz durch eine einseitige hessische Verstaatlichung der im Grossherzogthum befindlichen Linien bezw. Strecken der hessischen Ludwigsbahn zu schaffen. Es würde für eine besondere hessische Betriebsverwaltung nöthig gewesen sein, wegen der auf die Nachbargebiete, insbesondere das preussische Gebiet, an allen Enden übergreifenden Strecken besondere und neue Verträge über die Mitbenutzung von Bahnhöfen, den gemeinschaftlichen Betrieb an sich einheitlicher, aber sich durch verschiedene Staatsgebiete hinziehender Linien abzuschliessen usw. Eine wesentliche Rolle würden hierbei auch die Vereinbarungen wegen Leitung des Güterverkehres gespielt haben."

Der „Merkur" verweist dann weiter auf die Schilderung der dieser fragwürdigen Lage gegenüber durch den Gemeinschaftsvertrag mit Preussen geschaffenen günstigen Verhältnisse. Er führt wieder folgende Stellen jener Schrift an: „Hessen hat nach Abzug der auf den Einnahmen ruhenden Lasten, insbesondere nach Abzug der Zinsen seiner Eisenbahnschuld, aus der mit Preussen geschlossenen Eisenbahnvereinigung einen reinen Gewinn bezogen: in den Jahren 1897 und 1898 je rund 2 500 000 ℳ., im Jahre 1899 rund 3 000 000 ℳ. Man könnte behaupten, diese Verbesserung beruhe lediglich auf dem seit 1894 eingetretenen allgemeinen Verkehrsaufschwung, und es würde Hessen bei Einrichtung einer selbständigen hessischen Staatseisenbahnverwaltung und auch ohne den Vertrag mit Preussen finanziell dasselbe Ziel erreicht haben. Eine solche Auffassung würde aber völlig die Verhältnisse verkennen. Der Betriebsüberschuss der hessischen Ludwigsbahn ist von 1894 auf 1896 nur um 277 505 ℳ. oder 2,95 % gestiegen, der der preussischen Staatsbahnen dagegen um 118 200 000 ℳ. oder 30,72 %. Dies eine Moment beweist mehr als viele Worte, dass die auf der Grundlage des Jahres 1894 eingetretene Vereinigung des hessischen Eisenbahnbesitzes mit dem preussischen Hessen grosse finanzielle Vortheile bringen musste." Weiter gibt der „Merkur" die Ausführungen der Broschüre über das schwierige Konkurrenzverhältniss wieder, in das sich Hessen begeben hätte, wenn es nicht den Anschluss an Preussen gesucht hätte. Das würde grosse Mindereinnahmen zur Folge gehabt haben, wie sie jetzt nach der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn bei der Main-Neckarbahn eingetreten seien. Auch hätte Hessen die grossen Verbesserungen des Diensteinkommens, die Verkürzung der Dienstzeit usw. nicht durchführen können. Alles dies habe in das zahlreiche Beamten- und Arbeiterpersonal einen wohlthuenden Geist der Zufriedenheit ge-

bracht, ein Moment von sozialpolitisch erheblichster Bedeutung für das Land.

Der „Merkur" fährt nun seinerseits fort: „Wir meinen, schlagender lässt sich der Beweis nicht führen, dass die glänzende finanzielle Entwickelung Hessens in einem untrennbaren Zusammenhange mit der Zusammenfügung seines Eisenbahnnetzes mit dem preussischen steht. Wir haben ja gehört: das Jahr 1894 ist der Theilungsziffer für die vom Jahre 1897 ab vereinigten hessischen und preussischen Eisenbahnkomplexe zu Grunde gelegt, in der Zwischenzeit von 1894 bis 1896 ist der Ueberschuss der hessischen Ludwigsbahn um noch nicht 3 %, der der preussischen Staatsbahnen aber um mehr als 30 %, also 10 Mal mehr gestiegen. Dass Hessen auf diese Weise in glänzende finanzielle Verhältnisse kommen musste, kann nicht Wunder nehmen, und alle Versuche der ‚Frkf. Ztg.', Ursache und Wirkung hier anders darstellen zu wollen, scheitern an dieser sonnenklaren Thatsache. Auch die Andeutung, als wenn der kleinere Sozius ohne Verbindung mit dem grösseren bei der Verstaatlichungsaktion besser fortgekommen wäre, ist eine so verfehlte Auffassung, dass sie nicht weiter widerlegt zu werden braucht."

Unsere Quelle führt dann aus dem „Kassandraruf" der „Frankf. Ztg." eine Stelle an, in der diese bemängelt, dass der Antheil Hessens nach dem Gemeinschaftsvertrage lediglich nach Maassgabe der wirklichen Ergebnisse des Jahres 1894 ermittelt werde.

„Indem die ‚Frankf. Ztg.' diese Ausführung macht," so sagt der „Merkur" weiter, „beweist sie, dass sie in die Bedeutung des Jahres 1894 bei der Regelung der Gemeinschaft zwischen Hessen und Preussen nicht eingedrungen ist. Sie hätte dann aber auch besser gethan, über Dinge nicht zu reden, von denen sie nichts versteht. Bekanntlich ist es vom Standpunkt Hessens eine grosse Errungenschaft gewesen, dass das Jahr 1894 und nicht das Jahr 1896 oder 1897 bei Ermittelung der Theilungsziffer zu Grunde gelegt ist. Denn wie schon oben aus der Broschüre mitgetheilt, ist es gerade dadurch Hessen gelungen, den kaum 3 % Steigerung bietenden hessischen Antheil an der hessischen Ludwigsbahn mit einem über 30 % Steigerung zeigenden preussischen Eisenbahnbesitz zusammenzufügen, während die hessische Theilungsziffer und damit der hessische Antheil am Jahresüberschuss beträchtlich geringer gewesen wäre, wenn der hohe Betriebsüberschuss der preussischen Staatsbahnen im Jahre 1896 bezw. 1897 der Theilungsziffer zu Grunde gelegt worden wäre. Daraus, dass man preussischerseits, wo man doch die Verhältnisse gewiss gekannt haben wird, dem schwächeren Theil ein solches Zugeständniss freiwillig gemacht hat, schliessen wir unsererseits, dass die ganze Angelegenheit ex aequo et bono geregelt worden ist und halten daraus — abweichend von der ‚Frankf. Ztg.' — doch weiter die Hoffnung gerechtfertigt, dass auch anderen Staaten im Falle des Anschlusses an die Gemeinschaft Erleichterungen solcher Art geboten werden könnten.

Wenn die ‚Frankf. Ztg.' zum Schluss die allgemeine Behauptung aufstellt, dass die mit der Eisenbahngemeinschaft in Hessen eingeführten Verbesserungen nicht so verlockend gewesen seien und als Beleg dafür anführt, dass dort in den vier Jahren des Gemeinschaftsbetriebes auch nicht ein neuer Personenzug hinzugekommen sei, so bedeutet dies den Gipfel aller Unrichtigkeiten, die in dem Artikel enthalten sind. In Hessen lacht man über diese Unwissenheit. Jeder, der die gedruckten Fahrplanbücher der einzelnen Jahre vergleicht, kann sich ausrechnen, dass in den vier Jahren von 1896 bis 1900 auf den früheren Linien der hessischen Ludwigsbahn nicht weniger als 25 neue Schnell- und Personenzüge eingelegt und ausserdem mehrere Züge über ihre frühere Endstation hinaus durchgeführt sind. In derselben Zeit hat sich die Zahl der Personenzüge auf den früheren oberhessischen Bahnlinien — soweit wir haben verfolgen können — um 16 erhöht. Bei diesen ganz erheblichen Zugvermehrungen soll es aber, wie wir vernehmen, noch nicht bewenden. Zum Sommer dieses Jahres steht die Einlegung je eines neuen Schnellzugpaares zwischen Frankfurt a. M. und Bingerbrück sowie zwischen Goddelau-Worms und Monsheim, ferner je eines neuen Personenzugpaares zwischen Monsheim und Alzey, Biblis und Dornberg, Worms und Darmstadt sowie Darmstadt und Mainz bevor; auch werden die Sommerschnellzüge 67 und 68 zwischen Frankfurt und Köln in Kastel anhalten. Wäre, so kann man wohl fragen, eine auf Oberhessen oder auf Starkenburg und Rheinhessen beschränkte Bahnverwaltung wohl zu Verkehrsbesserungen auch nur ähnlicher Art in der Lage gewesen? Wir glauben hierdurch nachgewiesen zu haben, dass der gegen eine Ausdehnung der Eisenbahngemeinschaft auf Süddeutschland gerichtete Artikel der ‚Frankf. Ztg.' in jeder Beziehung ein verfehlter war. Hoffentlich wird dies verunglückte Anstürmen gegen eine zeitgemässe, durchaus gesunde Strömung dazu beitragen, noch mehr Anhänger für den vaterländischen Gedanken der einheitlichen Verwaltung aller deutschen Staatsbahnen zu gewinnen."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aufenthalt in den Seitengängen der D-Züge.** In Bezug hierauf hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen folgenden Erlass gerichtet, dessen Beherzigung namentlich auch von Seiten des reisenden Publikums nicht dringend genug gewünscht werden kann: „Es ist mehrfach darüber Beschwerde geführt, dass die freie Bewegung in den Seitengängen der D-Wagen, besonders in der Nähe der Aborte, häufig durch Reisende gehemmt wird, die sich dauernd in den Gängen aufhalten. Ferner werden die Seitengänge von einzelnen Reisenden zur Aufstellung von Handgepäck benutzt. Wenn auch ein zeitweiliger Aufenthalt in den Seitengängen während der Fahrt den Reisenden allgemein nicht wohl untersagt werden kann, so wird doch im Interesse des allgemeinen Verkehrs erwartet werden dürfen, dass hiervon nicht in einer die freie Bewegung in den Wagen hemmenden Weise Gebrauch gemacht wird. Die königlichen Eisenbahndirektionen wollen das Zugpersonal der D-Züge anweisen, auf thunlichste Beseitigung derartiger Unzuträglichkeiten in höflicher, aber entschiedener Weise hinzuwirken."

— **Verhütung der Staubentwickelung auf den Ueberwegen.** Nach einer Verfügung des preuss. Ministers der öffentl. Arbeiten ist zur Verminderung der Staubentwickelung bei der Durchfahrt der Eisenbahnzüge auf von Fuhrwerk stark befahrenen Wegübergängen in Schienenhöhe den Bediensteten erneut die häufige Reinigung der Ueberwege, besonders der Spurrinnen, zur Pflicht zu machen. Auch empfiehlt es sich, solche Ueberwege durch Einwalzen oder Einstampfen von Steinschlag oder in anderer geeigneter Weise mit einer möglichst staubfreien Decke zu versehen. Ausserdem ist bei trockener Witterung, soweit erforderlich erscheint, das Besprengen bei denjenigen Uebergängen vorzuschreiben, wo Schrankenwärter aufgestellt sind und in der Nähe Wasser vorhanden ist, oder durch Herstellung von Brunnen leicht und ohne erhebliche Kosten beschafft werden kann. Ferner wird die königliche Eisenbahndirektion in Halle a. Saale beauftragt, an einigen Ueberwegen in den Braunkohlenbezirken, wo sich die Staubentwickelung besonders lästig macht, namentlich in der Lausitz, versuchsweise eine Besprengung der Ueberwege mit Oelrückständen der Braunkohlenindustrie anzuordnen und über das Ergebniss und die entstandenen Kosten binnen Jahresfrist zu berichten.

— **Verlegung des Sitzes von Inspektionen der preussischen Staatsbahnen.** Mit dem 1. April d. J. ist a) im Bezirke der Eisenbahndirektion in Breslau der Sitz der Eisenbahnverkehrsinspektion Glogau nach Liegnitz und b) im Bezirke der Eisenbahndirektion in Magdeburg der Sitz der Eisenbahnbetriebsinspektion Stendal 1 nach Salzwedel verlegt. Die in Stendal befindliche, zum Eisenbahndirektionsbezirk Hannover gehörende und bisher mit „Stendal 3" bezeichnete Eisenbahnbetriebsinspektion hat von dem genannten Zeitpunkte ab die Bezeichnung „Stendal 1" erhalten.

— **Ausführung des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes.** Nach einer Bekanntmachung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten hat er auf Grund des § 152 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni v. J. in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli v. J. im Einvernehmen mit den Ministern für Handel und Gewerbe und des Innern folgendes bestimmt: 1. Bei den vom Staat für Privatrechnung verwalteten Eisenbahnen werden die Obliegenheiten und Befugnisse, welche den höheren Verwaltungsbehörden durch das erwähnte Gesetz zugewiesen sind, von den königlichen Eisenbahndirektionen wahrgenommen. Als untere Verwaltungsbehörden gelten die in der Bekanntmachung der Minister für Handel und Gewerbe und des Innern vom 2. August 1900 („Reichs-Anzeiger" Nr. 189 Jahrg. 1900) bezeichneten Behörden und Beamten, jedoch im Sinne der §§ 35, 56—59, 61, 104, 105, 119 und 121 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes die Vorstände der Betriebs-,

Maschinen-, Werkstätten-, Telegraphen-, Verkehrsinspektionen und der Bauabtheilungen, welche auch die den Ortspolizeibehörden übertragenen Obliegenheiten und Befugnisse wahrzunehmen haben. 2. Bezüglich der nicht vom Staat verwalteten Eisenbahnen werden die Obliegenheiten und Befugnisse der höheren Verwaltungsbehörden den Eisenbahnkommissaren, welche im Sinne des § 46 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 für die einzelnen Aufsichtsbezirke bestellt sind, übertragen; die Obliegenheiten und Befugnisse der unteren Verwaltungs- und die der Ortspolizeibehörden werden von den in der zu 1 erwähnten Bekanntmachung bezeichneten Behörden und Beamten wahrgenommen.

— **Transportvergünstigungen bei Kleinbahnen.** Zur Behebung aufgetretener Zweifel hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem Erlasse vom 14. März d. J. die Regierungspräsidenten und Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam gemacht, dass nach dem Inhalte seines Runderlasses vom 28. Juli v. J. und des vorangegangen vom 7. Dezember 1893 Begünstigungen bei Transporten auf Kleinbahnen für milde und für öffentliche Zwecke nicht schlechthin für unstatthaft erklärt worden sind. Die Zulässigkeit solcher Transportvergünstigungen, insbesondere einer Ermässigung oder des Erlasses des Transportpreises ist vielmehr auf Grund des § 21 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 und in Uebereinstimmung mit den für die nach dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 konzessionirten Eisenbahnen geltenden Grundsätzen ausdrücklich für den Fall ausgesprochen worden, dass die Begünstigungen unter Festsetzung bestimmter objektiver Merkmale allgemein eingeführt und öffentlich bekannt gemacht werden. Die Veröffentlichung solcher Vergünstigungen und ihre Mittheilung an die Kleinbahn-Aufsichtsbehörden hat nach den allgemeinen für die Kleinbahntarife usw. geltenden Bestimmungen der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu §§ 14 und 21 des Kleinbahngesetzes zu erfolgen. Die Aufsichtsbehörden werden hierdurch in den Stand gesetzt, zu prüfen, ob etwa Verstösse gegen die angeführten gesetzlichen und oben erläuterten Grundsätze der Oeffentlichkeit und gleichmässigen Anwendung der Tarife vorliegen. Abgesehen von dem hiernach beschränkten Rechte der Beanstandung seitens der Aufsichtsbehörden bedarf es keiner besonderen über die Feststellung der Tarife nach § 14 Abs. 3 a. a. O. hinausgehenden Genehmigung der letzteren Behörden zur Einführung der nach vorstehendem zulässigen Transportvergünstigungen.

— **Ausbau des hessischen Nebenbahnnetzes.** In der zweiten hessischen Kammer wurde am 30. März d. J. der Gesetzentwurf, betreffend den Ausbau der Nebeneisenbahnen, in allen Theilen angenommen und zu diesem Zwecke der Betrag von 32 100 000 *M.* einstimmig bewilligt.

— **Nebeneisenbahn Osterwieck-Wasserleben.** Der „Reichs-Anzeiger“ vom 3. d. Mts. veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb der seitens der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu erwerbenden vollspurigen, z. Zt. von der Stadtgemeinde Osterwieck betriebenen Nebeneisenbahn von Osterwieck nach Wasserleben. Mit der Inbetriebnahme der Bahn durch die vorgenannte Gesellschaft tritt die der Stadtgemeinde unterm 7. August 1881 ertheilte landesherrliche Eisenbahnbau- und Betriebskonzession ausser Kraft.

— **Dresdner Bahnhofsbauten.** Ueber die Leitung, die Büros, das beschäftigte Personal und die schliesslichen Kosten des jüngst vollendeten Um- und Neubaues der Dresdner Bahnhöfe werden nachstehende Mittheilungen von Interesse sein:

Die Leitung der Dresdner Bahnhofsbauten erfolgte unter der Oberaufsicht des sächsischen Finanzministeriums und in unmittelbarer Unterordnung unter dasselbe durch die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen. Mit der Entwurfsbearbeitung, Beaufsichtigung und Bewachung wurden 1 technisches Hauptbüro, 4 Sektionsbüros, 1 Hochbaubüro und 1 Baubüro beauftragt. Zuerst wurde zufolge Finanzministerialverordnung vom 28. Mai 1890 unter der Dienstbezeichnung „technisches Hauptbüro für die Bahnhofsumbauten in Dresden“ ein technisches Büro errichtet, welches die speziellen Entwurfsbearbeitungen und sonstigen Vorarbeiten für den Umbau der Bahnhöfe ausführte. An der Spitze dieser Dienststelle stand als Vorstand der Finanzrath Klette, welcher je nach dem Bedürfniss dem Hauptbüro untergeordnete Dienststellen, die sogen. „Sektionsbüros“, einrichtete. Diese erhielten besondere Aufträge und dienten dazu, um in gewisser Beziehung die ihnen vorgesetzte Dienststelle zu entlasten, innerhalb eines scharf abgegrenzten Wirkungsbereiches die ihnen ergangenen Anordnungen, Anweisungen usw. im Sinne des Vorstandes auszuführen, das hierzu Erforderliche zu veranlassen und die Arbeiten ihrer Bezirke zu beaufsichtigen und zu fördern. Auch bildeten sie ferner die vorgesetzte Dienststelle der Arbeiter, zahlten die Löhne aus und waren mit disziplinarischen Befugnissen versehen.

Das Personal der Büros bestand am Schlusse des Jahres 1892 aus 1 Baurath, 5 Bauinspektoren (darunter 2 Architekten), 10 Regierungsbaumeistern, 3 Regierungsbauführern, 10 sonstigen akademisch gebildeten Ingenieren und 9 Architekten sowie 102 Beamten für die Expeditions-, Aufsichts- und Bewachungsarbeiten. Im Jahre 1893 kam unter anderen noch 1 Bauinspektor und 2 Regierungsbauführer hinzu. Die Anzahl des Personals in den übrigen Jahren richtete sich nach den vorhandenen Bedürfnissen und war infolge dessen Schwankungen unterworfen. Am Ende des Jahres 1899, wo die Bauthätigkeit vorwiegend nur auf der rechten Seite des Elbufers herrschte, setzte sich das Personal zusammen aus je 1 Baurath, Bauinspektor, Regierungsbaumeister, Regierungsbauführer und Eisenbahnarchitekten, 2 Architekten und 73 Beamten für Expedition, Aufsicht und Bewachung. Folgende Uebersicht gibt zur Genüge ein klares Bild der für die Bahnhofsbauten verwendeten Arbeiter und Handwerker:

Jahr	Arbeiterbestand (monatlicher Durchschnitt)			höchster Arbeiterbestand			
	Arbeiter	Maurer und Steinmetze	Zimmerer	war im Monat	Arbeiter	Maurer und Steinmetze	Zimmerer
1892	1 122	239	79	November	1 665	288	146
1893	1 832	527	144	August	2 442	632	167
1894	1 533	334	99	November	1 929	392	93
1895	1 643	385	90	August September	je 2 318	693 625	132 127
1896	1 042	250	64	April	1 511	404	97
1897	877	180	73	Oktober	1 215	285	124
1898	827	94	61	Februar	1 048	130	74
1899	1 198	148	167	November	1 521	183	210

Ueber die Kosten der Dresdner Bahnhofsbauten lässt sich folgendes sagen: Im Volksmunde heisst es: „unsere Bahnhöfe kosten 65 Millionen!“ Ob dies der Wirklichkeit entspricht, kann zur Zeit wohl noch nicht genau festgestellt werden. Man darf aber annehmen, dass der Betrag nicht zu hoch gegriffen ist. Nachstehende Angaben, welche als annähernd richtig betrachtet werden dürfen, entstammen einer älteren Statistik. Es ist jetzt unmöglich, eine genaue Aufstellung der in Frage stehenden Kosten zu geben, da die Bauten, wie bereits oben erwähnt, noch nicht ganz fertig sind und da die Statistik mit den zuverlässigen Zahlen erst Mitte des Jahres 1902 erscheint.

Die erwähnte ältere Statistik gibt noch den Betrag von 61 226 000 *M.* als ungefähren Kostenpunkt der Dresdner Bahnhofsbauten an. Dieser setzt sich dort aus folgenden Zahlen zusammen: Hauptbahnhof in Dresden 16 267 000 *M.*, Rangirbahnhof Dresden-Friedrichstadt 7 950 000 *M.*, Winterhafen im Ostragehege 7 450 000 *M.*, Personenbahnhof in Dresden-Neustadt 5 178 500 *M.*, Werkstättenbahnhof in Dresden-Friedrichstadt 4 300 000 *M.*, Verbindungsbahn mit Bahnhof „Wettiner Strasse“ 4 165 000 *M.*, Abstell- und Güterbahnhof Dresden-Altstadt 2 950 000 *M.*, Viadukt für die verlegten Gleise der Leipzig-Dresdner Personenzüge 2 800 000 *M.*, Güterbahnhof in Dresden-Neustadt 2 500 000 *M.*, Verbindungsbahn bei Naundorf und Zitschewig und Bau des zweiten Gleises auf der Linie Dresden-Friedrichstadt-Naundorf 1 775 000 *M.*, Elektrizitätswerk 1 750 000 *M.*, Elbbrücke für zwei Gleise 1 550 000 *M.* (dieser Betrag wird noch eine bedeutende Erhöhung erfahren dadurch, dass die Elbbrücke viergleisig gebaut ist), Verwaltungsgebäude der Generaldirektion an der Strehlener Strasse 1 440 000 *M.*, Grunderwerb in Dresden-Friedrichstadt 540 000 *M.* (nach der Ausführung stellten sich diese Kosten auf 1 840 000 *M.*), Dienstgebäude der Wirthschafts-Hauptverwaltung 360 000 *M.* und Rangirbahnhof in Klotzsche 250 000 *M.*

Betrachtet man eingehend das Verhältniss des Geschaffenen zum Kostenpunkt, so muss man sich wundern, was unter den obwaltenden schwierigen Umständen geleistet, wie trefflich gewirthschaftet worden ist. Die höchste Anerkennung gebührt vor allem der unermüdlichen Thätigkeit des Finanzraths Otto Reinhold Klette. Leider erkrankte der sonst so rüstige Schöpfer der in der Ausführung begriffenen Projekte der Bahnhofsbauten, und das „Amtsblatt der Generaldirektion“ meldete am 1. Juni 1897, dass der Vorstand des technischen Hauptbüros für die Dresdner Bahnhofsbauten wegen eines schweren Nervenleidens in Wartegeld versetzt sei. Am 8. August desselben Jahres besiegelte ein schneller Tod das Schicksal dieses hervorragenden Mannes. Der Heimgegangene erfreute sich in der Verwaltung der sächsischen Staatseisenbahnen grosser Beliebtheit und hohen Ansehens, und wenn ihn auch der Tod in der

Blüthe der Jahre abgerufen hat, so wird doch sein Name in der Geschichte der Dresdner Bahnhofsbauten fortleben. Als Nachfolger Klette's wurde der Geheime Baurath Friedrich Theodor Peters auserkoren. Eine vornehme Persönlichkeit, gleich hoch verehrt als Mensch wie als Fachmann, ist Peters den Gleichgestellten ein liebenswürdiger Kollege und seinen Untergebenen ein gern gesehener Vorgesetzter. Im Herzen derer, die dienstlich mit ihm zu thun haben, hat er sich durch seine trefflichen persönlichen Eigenschaften, seinen Gerechtigkeitssinn und seine dienstliche Tüchtigkeit einen Platz gesichert. —y—

— **Die Generalversammlung des bayerischen Eisenbahnerverbandes** hat in den Tagen vom 23. bis 25. März in Würzburg stattgefunden. Zu derselben hatten sich — wie wir der Verbandszeitung „Der Eisenbahner" entnehmen — die Vertreter von 81 Obmannschaften mit insgesammt 19 907 Mitgliedern eingefunden. Zu Beginn der Berathungen, denen Vertreter der Generaldirektion und des Oberbahnamtes beiwohnten, wurden Ergebenheitsdepeschen an Se. königliche Hoheit den Prinzregenten Luitpold, den Minister v. Crailsheim, den Generaldirektor v. Ebermayer und den Geheimen Rath v. Lavale abgesandt, auf die am selben Tage Antworten eingingen. Aus den von der Versammlung gefassten Beschlüssen ist hervorzuheben, dass den Mitgliedern das Halten der Verbandszeitung in der Weise zur Pflicht gemacht wurde, dass ihnen für den zu zahlenden Monatsbeitrag von 20 ₰ die Zeitung ohne weitere Vergütung geliefert wird. Am Abend des zweiten Verhandlungstages fand eine Festversammlung statt, in welcher Professor Sickenberger die Festrede hielt. Letzterer wohnte auch am folgenden Tage als technischer Berather den Verhandlungen über die Unterstützungskasse bei und konnte hierbei feststellen, dass diese Kasse auch ferner zur Leistung der bisher gewährten Krankenunterstützung ausreichend sei, worüber infolge einer ungenauen Berichterstattung Zweifel entstanden waren. Als Ort für die nächste im März 1902 stattfindende Generalversammlung wurde Bamberg gewählt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Anträge und Anfragen wegen Baues neuer Eisenbahnen.** In den letzten Sitzungen des Abgeordnetenhauses wurden mehrere den Bau von Eisenbahnen betreffende Anträge von Mitgliedern eingebracht. Besonders bemerkenswerth ist der, welcher die Herstellung einer zweiten Bahnverbindung zwischen Nord- und Südtirol zum Gegenstand hat. In dem Antrage wird darauf hingewiesen, dass eine solche Verbindung (Vintschgaubahn) im Interesse der Landesvertheidigung sei und auch vom wirthschaftlichen Standpunkt einem dringenden Bedürfnisse entspräche.

Trotzdem sei der Bau der Vintschgaubahn zu einem Lokalbahnprojekt Meran-Mals zusammengeschrumpft, das verfassungsmässig zwar genehmigt, aber nicht zur Ausführung gekommen sei, weil ein Betrag von 380 000 Kr. zu den als Untergrund der Bahn in Aussicht genommenen Etschdämmen aus dem Meliorationsfonds nicht in Aussicht gestellt werden konnte.

Die dadurch hervorgerufene Entmuthigung der Interessenten habe die Finanzirung des fertigen Projektes in einer Weise erschwert, dass dieser Bahnbau heute nach mehrjährigen Verhandlungen und mühevollsten Vorarbeiten, wenn nicht endlich seitens des Staates in entsprechender Weise eingegriffen wird, der Verwirklichung ferner steht als je.

Die sofortige Inangriffnahme der bereits verfassungsmässig behandelten Strecke Meran-Mals erfordere seitens des Staates den Zuschuss einer verhältnissmässig nur unbedeutenden Summe, die 1 000 000 Kr. nicht übersteigen dürfte.

Der Antrag geht dahin, das Hohe Haus wolle beschliessen: „1. Es sei der Bau der Bahnstrecke Meran-Mals sofort vor allen anderen Bahnen zu ermöglichen, bezw. es seien die der sofortigen Inangriffnahme dieser Bahnstrecke noch entgegenstehenden Hindernisse durch Uebernahme der noch fehlenden Mittel bis zu 1 000 000 Kr. zu beseitigen. 2. Behufs Fortsetzung dieser Bahn von Mals nach Landeck sind die nöthigen Erhebungen zu pflegen. 3. Dem Abgeordnetenhause sind ehemöglichst bestimmte Anträge hierüber zu stellen."

Ein weiterer Antrag betrifft den Bau von Eisenbahnen in Görz und Gradiska. In Bezug auf denselben Gegenstand wurde auch eine Anfrage an den Eisenbahnminister gerichtet, in welcher darauf hingewiesen wird, dass sich das Land Görz-Gradiska seit mehr als 30 Jahren um eine Eisenbahn bewerbe, welche das ganze Land der Länge nach vom Predil bis zum Meere durchziehen und das Innere des Reiches mit dem Seehafen Triest verbinden würde. Insbesondere die Bewohner des oberen Isonzothales, welches bis auf die neueste Zeit in Bezug auf Verkehrsmittel sehr stiefmütterlich bedacht ist, haben alle ihre Kräfte angestrengt, um dieses Ziel zu erreichen. In diesem [ihrem Streben seien sie durch den Umstand unterstützt worden, dass die Predilbahn nicht nur den Interessen der Gegenden, welche sie durchziehen würde, sondern in viel grösserem Maasse den Interessen des Staates und des Handels dienen würde und dass sie die kürzeste und billigste Verbindungslinie des Seehafens von Triest mit dem Innern des Reiches wäre.

Die Regierung habe sich für die Wocheiner Linie entschieden, welche bei Podbrdo Görzer Gebiet betritt und dasselbe vor Triest wieder verlässt. Die in Aussicht gestellte Linie sei allerdings für Görz-Gradiska von grosser Bedeutung. Allein der obere Theil des Isonzothales, welcher am meisten einer Hilfe bedarf, werde von der genannten Linie keinen unmittelbaren Vortheil haben. Die zahlreichen Wasserkräfte werden auch fernerhin unausgenutzt bleiben, die Schätze, welche nach allgemeiner Annahme in den Bergen liegen, werden nicht gehoben werden können, so lange keine Bahn besteht, welche dieses herrliche Alpenland mit der übrigen Welt in Verbindung bringt.

Dies sei der Regierung sehr gut bekannt; darum habe der erste Eisenbahnminister die Absicht gehabt, zugleich mit der Vorlage, betreffend die Wocheiner Bahn, eine solche in Betreff der Lokalbahn St. Lucia-Karfreit, die bis Flitsch und Breth verlängert werden könnte, im Reichsrathe einzubringen. Der Gesetzentwurf über das Investitionsprogramm enthalte leider in dieser Beziehung keine Bestimmung.

Ebenso wünschenswerth, ja nothwendig sei der Bau einer Lokalbahn von St. Lucia nach Idria in Krain, welche auch nach Laak verlängert werden könnte. Das weltberühmte Quecksilberbergwerk in Idria käme auf diese Weise durch eine Bahn mit der Welt in Berührung, von welcher es gegenwärtig ganz abgeschlossen ist. Zugleich würde nach über vierzig Jahren jene Linie Laibach-Triest entstehen, welche bereits zur Zeit, als es sich um die Bestimmung der Trasse der Südbahn in dieser Strecke gehandelt hat, empfohlen worden sei, nämlich die Linie Laibach-Laak-Idria-St. Lucia-Görz-Triest. Diese Linie sei frei von den Borastürmen und Schneeverwehungen, welchen die Südbahn am Karst ausgesetzt sei.

Mit Rücksicht auf das Gesagte wird an den Eisenbahnminister die Anfrage gerichtet, ob er bereit sei, den Bau einer normalspurigen Lokalbahn von der Station St. Lucia der in Aussicht genommenen Wocheiner Bahn einerseits nach Idria in Krain, andererseits nach Karfreit im Küstenlande mit der Fortsetzung über Flitsch bis Breth in Erwägung zu ziehen und eine darauf bezügliche Vorlage im Reichsrathe in Bälde einzubringen?

Abgesehen von den besprochenen Anträgen wurden solche wegen finanzieller Sicherstellung des Baues der linksseitigen Donauthalbahn Krems-Grein durch Uebernahme der staatlichen Garantie eines 4prozentigen Reinerträgnisses und in einer entsprechenden Tilgung des Obligationenkapitals, dann wegen Baues der Eisenbahn Petersdorf-Winkelsdorf (im Anschlusse an die Staatsbahnlinie Hohenstadt-Zöptau) auf Staatskosten eingebracht.

— **Bestätigungen über bezahlte Gepäckgebühren.** Seit 1. März d. J. wird versuchsweise für Reisegepäck, welches im Lokalverkehre der österreichischen Staatsbahnen zur Aufgabe gelangt, den Parteien auf Verlangen ausser dem Gepäckscheine auch eine Abschrift desselben in der Aufgabe- oder Bestimmungsstation zu dem Zwecke ausgefolgt, um den Parteien die Möglichkeit zu bieten, auf Grund dieser Bestätigungen nachträglich Reklamationen wegen zu viel gezahlter Gebühren geltend zu machen. Derartige Bestätigungen sind stempelfrei.

— **Wirkungskreis des Auskunftsbüros und des Stadtbüros der österreichischen Staatsbahnen in Wien.** Mit Wirksamkeit vom 1. d. Mts. ist der Geschäftskreis des Auskunftsbüros der österreichischen Staatsbahnen auf die Auskunftsertheilung in Güterverkehrsangelegenheiten beschränkt, hingegen die Fahrkartenausgabe an das Stadtbüro der österreichischen Staatsbahnen übertragen worden. Letzterem Büro obliegt sonach: 1. die Ausgabe von Fahrkarten nach dem In- und Auslande; 2. die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften; 3. der Verkauf von Personen- und Gepäcktarifen; 4. die Aufnahme und eisenbahnmässige Abfertigung von Reisegepäck sowie von Eil- und Frachtstückgut, insofern diese Sendungen zur Beförderung ab den Bahnhöfen Wien I (K. E. B.) oder Wien II (K. F. J. B.) bestimmt sind, und zwar zu den ab diesen Stationen gültigen Tarifsätzen zuzüglich einer Zustreifgebühr; 5. die schriftliche und mündliche Auskunftsertheilung in Angelegenheiten des Reiseverkehres.

— **Ungarische Kanalprojekte.** Infolge der in Oesterreich aufgetauchten Bewegung zu Gunsten des Ausbaues von Wasserstrassen entwickelt sich in neuester Zeit auch in Ungarn ein lebhafteres Interesse für Wasserstrassen und wird daselbst insbe-

sondere der grossartige Plan des Baues einer Wasserstrasse von Fiume nach Stettin (!) eifrig besprochen.

Die in Rede stehende Wasserstrasse würde die derzeit schiffbare, 641 km lange Strecke vom Stettiner Hafen bis Kosel umfassen; von hier aus ist in der Länge von 70 km die Kanalisirung der Oder bis Oderberg geplant. Von Oderberg würde zuerst das Olsathal oberhalb der Jablunkawasserscheide durchschnitten und durch die Cernianka, Kisucza und Waag der Waagthal-Donau-Oderkanal in einer Länge von 266 km bis Szered errichtet werden; die Szered-Komorner Strecke des Waagflusses würde in der Länge von 93 km mit verhältnissmässig geringen Kosten schiffbar gemacht werden können.

Von hier würde die Donau zwischen Komorn-Budapest-Vukovár in einer Länge von 457 km benutzt werden. Von Vukovár führt der 67 km lange Vukovár-Samacer Kanal zur Save; diese wird in einer Länge von 285 km bis Szissek befahren und von hier aus die Kulpa — welche gleichfalls mit geringen Kosten schiffbar gemacht werden kann — in der Länge von 250 km bis Karlstadt oder Brod benutzt. Von Brod bis Fiume würde mit Anwendung der neuesten Mittel der Technik die Schaffung eines etwa 60 km langen Kanals in Aussicht genommen werden. Die ganze Schiffsstrasse von Stettin bis Fiume hätte eine Länge von 2200 km, wovon die schiffbare natürliche Wasserstrasse 1400 km beträgt; die Strecke der mit verhältnissmässig geringem Kostenaufwande schiffbar zu machenden Flüsse beträgt 420 km, die Länge der thatsächlich auszubauenden Kanäle etwa 380 km, also etwa 17 % der ganzen Wegstrecke.

Uebrige europäische Länder.

— Pariser Stadtbahn. Der Plan des Baues der Zweiglinie der Pariser Stadtbahn vom Palais Royal nach der Place de la Danube, welche den Nord- und den Ostbahnhof mit dem Stadtbahnnetz verbinden würde, scheint seiner Erfüllung entgegenzugehen. Nach dem „Journ. des transp." werden die städtischen Behörden beim Minister der öffentlichen Arbeiten zunächst eine schleunige Verfügung beantragen, wonach der Bau dieser Linie als unbedingt nöthig für das allgemeine Wohl erklärt wird; zugleich wird die Regierung gebeten werden, den Kammern einen Gesetzentwurf wegen Genehmigung einer städtischen Anleihe von 20 Millionen Franken, die zum Bau dieser Linie nöthig sind, vorzulegen.

— Urtheil des französischen Senats über die dortigen Eisenbahnverhältnisse. Wie das „Journ. des chambres de commerce" mittheilt, fand im französischen Senat vor kurzem eine sehr interessante und wichtige Erörterung über Kapitel 46 des Budgets der öffentlichen Arbeiten, betreffend die Zinsgarantien der Eisenbahngesellschaften, statt. Herr Raynal, der frühere Minister der öffentlichen Arbeiten, der Begründer der Verträge zwischen dem Staat und den Gesellschaften, sang ein grosses Loblied auf das jetzige System; er legte die Fortschritte aller Art im Eisenbahnwesen dar, zeigte, wie die Erfahrung der letzten 18 Jahre die Voraussicht der Urheber der Verträge, die bekanntlich Gegenstand der heftigsten Angriffe gewesen waren, gerechtfertigt hätte. Die Verträge hätten den öffentlichen Kredit und das Budget Frankreichs gerettet, man sei durch sie dazu gelangt, dass das Konto der Zinsgarantien für das Eisenbahnnetz der Gesellschaften fast gestrichen worden sei, dass man sogar seitens der Gesellschaften mit der Rückzahlung dieser Garantien begonnen habe, obwohl die Gesellschaften den Betrieb der Bahnen fortwährend verbessert und vergrössert und die Tarife herabgesetzt hätten. Letztere seien niedriger als im Jahre 1883, und doch erfolge die Beförderung sowohl der Personen als der Güter viel schneller, mit weniger Kosten, unter den günstigsten Bedingungen. In einiger Zeit werde der Fiskus sogar an den Einnahmen theilnehmen. Ein anderer Abgeordneter, Herr Prevet, führte dagegen aus, dass die Betriebsausgaben des Staates sowohl als der Gesellschaften, deren Interessen eng verwachsen seien, fortwährend eine bedeutende Steigerung hinsichtlich des Materials und des Beamtenpersonals aufwiesen. Die Forderungen, die darin an sie gestellt würden, seien ausserordentlich hohe, besonders durch die schon eingeführte oder noch einzuführende gesetzliche Regelung der Arbeits- und Pensionsverhältnisse der Beamten, die allzu lästigen Bedingungen unterworfen sei.

— Tarifgesetz der schweizerischen Bundesbahnen. Unter den verschiedenen Bundesgesetzen, welche in der Schweiz aus Anlass der Eisenbahnverstaatlichung erlassen oder im Werke sind, dürfte das Tarifgesetz über die schweizerischen Grenzen hinaus, nicht nur in der Geschäftswelt, sondern auch allgemein für den Reiseverkehr, am meisten Interesse haben. Dieser Tage hatte sich der Ständerath damit zu befassen. Aus den Debatten und der nun dem Gesetz gegebenen Fassung heben wir einiges hervor. Art. 8 bestimmt: „Für die gewöhnlichen Personenzüge sind in der Regel nur Wagen mit II. und III. Klasse zu verwenden, je nach Bedürfniss können auch solche I. Klasse mitgegeben werden. Für die Schnellzüge sollen Wagen mit I., II. und III. Klasse verwendet werden. Mit bundesräthlicher Genehmigung können einerseits in Zügen von rein lokaler Bedeutung ausschliesslich Wagen III. Klasse geführt werden und andererseits in Expresszügen die III. und bei besonderen Verhältnissen auch die II. Klasse weggelassen werden. Es ist dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenverkehr sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Die vorstehenden Bestimmungen finden keine Anwendung auf Luxuszüge." Im Parlament wurde der vernünftigen Neigung des Gesetzes, der Regierung bezw. der künftigen Bundesbahnverwaltung die Hände nicht allzu sehr zu binden, noch mehr Rechnung getragen.

Bei dem wichtigen Kapitel der Zuschlagstaxen wurde die Abänderung angenommen, wonach solche erhoben werden können „auf Bahnstrecken mit starken Steigungen", statt „auf Bahnstrecken mit Steigungen von mehr als 20 ‰". Der Chef des schweizerischen Eisenbahndepartements, Bundesrath Zemp, erklärte, der Ansatz von Steigungen mit einem Mindestsatz von 20 auf Tausend stütze sich auf die gemachten Erfahrungen, dass solche Zuschläge schon bei kleineren Steigungen nicht begründet erscheinen. Für die Bahnverwaltung sei es gewiss sehr angenehm, wenn nach dem vorliegenden Antrag es in das Belieben der Bahnverwaltung gestellt werde, die „grossen Steigungen" zu bestimmen, bei denen ein Zuschlag zu erheben sei. Ob dieses Belieben vom Standpunkt des Publikums gesetzliche Bestätigung erhalten solle, sei eine andere Frage. Weiter beschloss der Ständerath, dem Bundesrath zu überlassen, ob — in Rücksicht auf eine Eingabe des schweizerischen Lehrervereins — künftig das Alter, innerhalb welchem Kinder für die Hälfte des Fahrpreises befördert werden, auf 14 oder 12 Jahre zu erhöhen ist. Der Ständerath selbst erklärte sich „eventuell" mit 62 gegen 54 Stimmen dafür. Doch sprach Bundesrath Zemp gegen eine solche Erleichterung. Er führte aus: Reisen die Kinder als Schulen, so bestehen die sehr billigen Fahrpreise für Schulausflüge, reisen die Schüler allein, so sei die Nothwendigkeit der verlangten Vergünstigungen nicht einzusehen. Mit mehr Recht könne man sagen, dass für ältere Schüler, Gymnasiasten usw., die vom Reisen im Lande mehr Nutzen haben als die jüngeren, niedrigere Fahrpreise bestehen sollten. Das Ziel müsse sein, die Taxen möglichst allgemein niedrig halten zu können und nicht ausnahmsweise vorzugehen. Doch war der Vertreter des Bundesraths damit einverstanden, dass letzterem eine Heraufsetzung der Altersgrenze für Schüler überlassen bleibt.

Auf starken Widerstand stiess die verlangte Zuschlagstaxe bei Expresszügen. Dafür wurde geltend gemacht, die grossen Vortheile, welche diese Expresszüge gewährten, liessen einen Fahrpreiszuschlag nur billig erscheinen. Uebrigens treffe derselbe mit Rücksicht auf die Benutzung der Expresszüge in erster Linie ausländische Reisende. Der Zuschlag würde dem Verkehr insofern förderlich sein, als damit die Beschaffenheit der Schnellzüge verbessert werden könnte. Man klage nicht mit Unrecht, dass die schweizerischen Schnellzüge an zu vielen Orten hielten. Bundesrath Zemp führte aus, obschon keine grosse Mehreinnahme daraus zu erwarten sei, möchte er sich doch für eine Zuschlagstaxe bei der Benutzung von Expresszügen aussprechen. Ihre Annehmlichkeiten rechtfertigten ein etwas erhöhtes Fahrgeld. Ausserdem seien die Expresszüge in der Hauptreisezeit leicht überfüllt, da müsste eine Zuschlagstaxe ausgleichend wirken. Verschiedene Redner bekämpften diese Zuschlagstaxe als eine missliebige Neuerung im schweizerischen Eisenbahnwesen; der finanzielle Vortheil sei zu gering, dagegen läge es vollständig im Belieben der Bahnverwaltung, zu bestimmen, welche Schnellzüge als Expresszüge gelten sollten usw. Schliesslich wurde die Zuschlagstaxe für Expresszüge mit 85 gegen 18 Stimmen abgelehnt.

Der wichtige Artikel 9 über die Taxen im Personenverkehr bestimmt nun: Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden: 1. Für einfache Fahrten in der I. Wagenklasse 10,4 Rappen (100 Rappen oder 1 Frank gleich 80 ₰), in der II. Wagenklasse 7,3 Rappen, in der III. Wagenklasse 5,2 Rappen für 1 km der Bahnlänge. 2. Für Hin- und Rückfahrt (mit „mindestens" 10 tägiger Gültigkeit, wie der Ständerath auf Antrag seiner Kommission annahm): in der I. Wagenklasse 15,6 Rappen, in der II. Wagenklasse 10 Rappen, in der III Wagenklasse 6,5 Rappen. Für Bahnstrecken mit starken Steigungen und für Bahnstrecken, bei welchen ganz ausnahmsweise Bau- und Betriebsverhältnisse bestehen, sowie für die Benutzung aussergewöhnlicher Einrichtungen (Schlafwagen, Luxuswagen u. dgl.) kann vom Bundesrathe die Erhebung

eines Zuschlags zu diesen Taxen bewilligt werden. Für bereits im Betriebe stehende Bahnstrecken, für welche bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes ein Zuschlag nicht gemacht worden ist, darf auch künftig kein solcher erhoben werden. Für Kinder unter 4 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu bezahlen. Mit Zustimmung des Bundesraths kann die zur Hälfte der Taxe berechtigende Altersgrenze ausgedehnt werden.

Ein Antrag, eine Mindestzahl der Züge auf gewissen Linien zu bestimmen, wurde abgelehnt, da man sich nicht für die Zukunft zu sehr die Hände binden wolle.

Gegenüber den demokratischen Bestrebungen in Deutschland, dem Parlament einen grösseren Einfluss auf das Eisenbahnwesen, namentlich in der Bestimmung der Tarife usw., einzuräumen, ist die entgegengesetzte Strömung in der schweizerischen Republik bemerkenswerth. Bei den jetzigen Debatten in Bern äusserte der Sozialdemokrat Wullschleger, man solle doch nicht alles ins Ermessen des Bundesraths (der Regierung) stellen; das Parlament solle den Muth haben, über grundsätzliche Fragen selbst zu entscheiden. Betreffs Art. 15 (Güterverkehr) wurde im Nationalrath eine Vorschrift beantragt, wonach die Ausnahmetarife mindestens so tief gehen sollten, wie die derzeit gültigen. Die Kommission sprach sich, obschon mit der Tendenz des Antrags einverstanden, auch gegen eine solche Bindung aus und der Nationalrath stimmte dem Beschluss seiner Kommission mit grosser Mehrheit zu. Uebrigens erklärte sich der Nationalrath betreffs des Abschnitts über den Güterverkehr mit den Beschlüssen des Ständeraths, von redaktionellen Abänderungen abgesehen, einverstanden. Der am meistigen streitige Artikel des Gesetzes, betreffend die Verkehrsleitungsfrage, wurde an den Bundesrath zurückverwiesen und soll erst in der Junitagung entschieden werden.

— **Personenverkehr der Londoner Verkehrsmittel.** Die „Railway News" bringen auf Grund amtlicher Berichte bemerkenswerthe Angaben über den Personenverkehr auf den Eisenbahnen und Strassenbahnen während der letzten 6 Monate des vergangenen Jahres. In jenem halben Jahre sind innerhalb des Weichbildes der englischen Hauptstadt durch die privaten Eisenbahnen und Strassenbahnen mehr Personen befördert worden, als die gesammte Bevölkerung des britischen Reiches beträgt. Fügt man noch die Anzahl der Reisenden, welche von und nach London auf Linien, die Bahnhöfe in der Hauptstadt haben, gefahren sind sowie die Zahl der von den Omnibussen und den im Betrieb des Grafschaftsraths befindlichen Strassenbahnen beförderten Personen hinzu, so dürfte die Ziffer von 500 000 000 Personen nicht zu hoch gegriffen sein. Bemerkenswerth ist, dass in Bezug auf die Einnahmen die Omnibusgesellschaften an der Spitze sämmtlicher Verkehrgesellschaften stehen. Die hierauf bezüglichen Zahlen erinnern an den Ausspruch, dass durch Umwandelung eines Viertelscheffels Hafer in Pferdefleisch mehr nutzbare Kraft gewonnen werden kann, als durch Verbrauch einer Tonne Kohlen. Die General Omnibus Company besitzt 16 790 und die Road Car Company 5 074 Pferde. Vermittelst dieser Zugkraft werden 133 000 000 Personen durch die Hauptverkehrsadern von London befördert. Als Ergebniss des ungeheuren Betriebes wurden nach Abzug der Hauptunkosten 585 480 ℳ. oder 10,5 % bei der General Omnibusgesellschaft und 109 752 ℳ. oder 5 % bei der Road Car-Gesellschaft als Dividende vertheilt. In Wirklichkeit war aber letztere Gesellschaft genöthigt, zu diesem Zwecke aus ihrem Reservefonds 102 000 ℳ. und die General Company Beträge aus früheren Ueberschüssen sowie etwa 204 000 ℳ. von den Zinsen und Dividenden des Reservefonds zu entnehmen. Die Betriebsausweise der ausschliesslich Pferdekraft verwendenden Omnibusgesellschaften nehmen sich im ganzen sehr gut aus; sie stellen sich jedoch mit Rücksicht auf das mit dem Betriebe und der Unterhaltung der Fahrmittel verbundene Risiko nicht als glänzend dar, wenn man davon die Reserven und Ausgleichsbeträge abzieht. Nicht viel besser ist es mit den Ergebnissen der Strassenbahnen bestellt. Hier ist zwar durch die Benutzung des Schienenstranges eine erheblich geringere Zugkraft erforderlich. Trotz dieses grossen Vortheils bleibt aber gegenwärtig das Einkommen auf das angelegte Kapital hinter dem der gewöhnlichen Omnibusse zurück. Die North Metropolitan Company hat in der zweiten Hälfte des verflossenen Jahres über 82 000 000 Reisende befördert, und ihre Wagen haben vermittelst eines Bestandes von 7 500 Pferden über 12 800 000 km zurückgelegt. Das Betriebsergebniss bei dieser Gesellschaft war ein Reinerträgniss in Höhe von 705 960 ℳ. Der zur Ausschüttung einer Dividende verfügbare Ueberschuss belief sich nach Abzug der Schuldscheinzinsen auf 479,890 ℳ. Bei den genannten beiden Omnibusgesellschaften und der Strassenbahngesellschaft rührte ungefähr die Hälfte der zu Dividenden auf die Antheile und zu Zinsen für die Schuldscheine bestimmten Beträge aus den Anzeigen in den Wagen her. Aus Anzeigen sind entnommen: bei der General Omnibus Company 367 322 ℳ., bei der Road Car Company 120 951 ℳ. und bei den North Metropolitan Tramways 180 560 ℳ. Hätte diese Einnahmequelle nicht zur Verfügung gestanden, so wären für Dividenden aus den Reineinnahmen nicht über 30 000 ℳ. übrig geblieben — bei 210 000 000 durch diese drei Gesellschaften beförderten Personen.

Den Dampfbahnen ergeht es indessen nicht besser, als ihren bevorrechteten und abgabenfreien Mitbewerberinnen. Die Metropolitanbahn beförderte im letzten Halbjahr 55 000 000 und die Distriktbahn 19 000 000 Reisende. Die Antheilhaber der ersteren erhielten nur 2,5 % Dividende und die der letzteren weniger als nichts, da die Zinsen ihres Schuldenkapitals um einen erheblichen Betrag nicht gedeckt werden konnten. Während die Einnahmen der Metropolitanbahn zum Theil aus dem Güterverkehr und der Beförderung von Massengütern herrühren, ist die Distriktbahn ausschliesslich auf den Personenverkehr angewiesen.

Die Kapitalisten und das Publikum im allgemeinen werden vermuthlich in absehbarer Zeit die ungeheueren Vortheile zu würdigen wissen, welche ihnen die elektrischen und sonstigen Schnellverkehrsmittel bieten. Die bisher gesammelten Erfahrungen sind aber noch nicht hinreichend, um ein endgültiges Urtheil über die Zukunft derartiger Unternehmen zu gestatten. Die City- und Südlondonbahn dürfte in Bezug auf Erfahrungen im Betrieb elektrischer Untergrundbahnen an erster Stelle stehen, und der Umstand, dass sie ihren Verkehr stetig entwickelt hat, spricht zu Gunsten dieses Verkehrsmittels. Im letzten Geschäftshalbjahr hat die Gesellschaft 5 000 000 Personen befördert und bestand das Ergebniss in der Vertheilung von 1,25 % Dividende an die Theilhaber, d. h. bedeutend weniger als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Das lag an den in die Höhe getriebenen Kohlenpreisen; überdies wurden Erweiterungsarbeiten vorgenommen, die noch keine Einnahmen lieferten. Die Waterloo- und Citybahn erfreut sich des Vorzugs, durch Beiträge der London- und Südwestbahn eine Dividende von 3 % auf ihr Anlagekapital gewährleisten zu können. Im verflossenen Halbjahr belief sich der Beitrag der Südwestbahn auf etwa 35 000 ℳ. Die Centrallondonbahn hatte während der ersten fünf Monate seit ihrer Betriebseröffnung ein Reinerträgniss von 795 600 ℳ., welches die Ausschüttung einer Dividende von 2,5 % gestattete. Nachstehend ist der Personenverkehr und das Betriebsergebniss der Londoner Verkehrsmittel angegeben.

	Beförderte Personen im Jahr	Ausgeschütteter Betrag auf die gewöhnlichen Aktien	In % auf das Jahr
General Omnibus-Ges. (Pferdebetrieb) . . .	101 000 000	585 480 ℳ.	10,5
Road-Car-Ges. (Pferdebetrieb)	32 500 000	109 752 „	5
North Metropolitan Tramways (Pferdebetrieb)	82 600 000	479 400 „	5
Metropolitanbahn (Dampfbetrieb) . . .	55 000 000	3 406 800 „	2,5
Distriktbahn (Dampfbetrieb)	18 600 000	367 200 „	—
City- u. Südlondonbahn (elektr. Betrieb) . .	5 000 000	312 120 „	1,25
Waterloo- u. Citybahn (elektr. Betrieb) . .	2 038 000	165 240 „	3
Centrallondonbahn . .	15 000 000 (5 Monate)	795 600 „	2,5

Die Roheinnahmen, Betriebskosten und Reineinnahmen der obigen Gesellschaften beziffern sich nach deren Geschäftsberichten für das letzte Halbjahr wie in der nachstehenden Zusammenstellung angegeben:

	Roheinnahmen ℳ.	Betriebskosten ℳ.	Reinerträgniss ℳ.
General Omnibus-Ges. .	12 580 680	11 995 200	585 480
London Road Car-Ges. .	3 910 680	3 800 520	110 160
North Metropolitan Tramways	8 160 000	7 650 000	510 000
Metropolitanbahn . . .	8 608 800	4 324 800	4 284 000
Distriktbahn	3 916 800	2 223 600	1 693 200
City- und Südlondonbahn	952 680	534 480	418 200
Waterloo- und Citybahn .	314 160	169 320	144 840
Centrallondonbahn . . .	2 448 000	1 436 160	1 011 840

Dass das Betriebsergebniss nicht erfreulich gewesen ist, ist auf den unvernünftigen Wettbewerb einiger der genannten Gesellschaften zurückzuführen, die ihre Fahrpreise in einem Maasse herabsetzten, dass ein Gewinn fast gänzlich fraglich wurde. Die Centrallondonbahn und ganz besonders der Londoner Grafschaftsrath sündigen — so wird gesagt — in dieser Hinsicht

am meisten. Letzterer lässt sich für Fahrten längs des „Strand" und über die Westminster- und Waterloobrücken, d. h. für Strecken von etwa 3,2 km Länge, ½ Penny oder 4,25 ₰ zahlen.

— **Unfälle auf den Eisenbahnen Grossbritanniens im ersten Halbjahre 1900.** Der soeben von der englischen Handelskammer veröffentlichte Bericht hierüber weist eine bedauerliche Zunahme auf sowohl an verletzten, wie an getödteten Personen gegen den entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres. Getödtet wurden 613 und verletzt 3 625 Personen gegen 550 und 2 967 im Vorjahre. Ausserdem wurden durch Umstände, an denen die Fahrmittel selbst nicht betheiligt waren, 29 Personen getödtet und 6 041 verletzt, so dass auf den englischen Eisenbahnen innerhalb sechs Monaten insgesammt 624 Personen ums Leben gekommen sind und 9 666 Verletzungen davongetragen haben. Hiervon wurde durch Zusammenstösse von Personenzügen mit Güterzügen 1 Reisender getödtet, verletzt wurden dagegen 120 Reisende, 18 Angestellte der Eisenbahnen und 1 andere Person; 4 Angestellte wurden getödtet und 31 verletzt durch Zusammenstösse von Güterzügen, leerlaufenden Lokomotiven und anderen in Bewegung befindlichen Fahrmitteln; 1 Angestellter wurde getödtet und 1 verletzt durch Zusammenstoss eines Zuges mit auf dem Gleise stehenden Wagen. Durch Auffahren von Zügen auf Prellböcke oder ruhende Fahrmittel infolge zu schnellen Einfahrens in die Stationen wurde 1 Reisender getödtet und 70 Reisende sowie 1 Angestellter verletzt. Durch Entgleisungen von Personenzügen sind 13 Reisende verletzt, durch Entgleisungen von Güterzügen 1 Angestellter getödtet und 11 verletzt worden. Durch Ueberfahren von offenen Ueberwegschranken — die sich nach der Bahn zu aufschlagen — oder anderen Hindernissen auf der Bahn wurden 3 Angestellte getödtet und 3 Reisende verletzt. Durch Mängel an den Fahrmitteln kamen 1 Angestellter und 4 Reisende, durch Mängel am Bahnkörper 5 Angestellte mit Verletzungen davon. Es wurden ferner 305 Personen, davon 61 Reisende, getödtet und 850, davon 676 Reisende, verletzt, durch Unfälle, welche in keinem Zusammenhang mit den Zügen oder den Fahrmitteln sowie mit dem Bahnkörper stehen, einschliesslich derjenigen, welche infolge Unachtsamkeit und Leichtsinns sowie beim Ueberschreiten von Uebergängen und durch Uebertretungen anderer Art herbeigeführt worden sind. Von letzteren Unfällen sind 16 mit tödtlichem Ausgang und 54 Verletzungen durch Fallen zwischen Wagen und Bahnsteige verursacht worden. Ferner wurden beim Einsteigen in die Züge 10 Personen getödtet, 30 verletzt, beim Aussteigen 6 getödtet und 24 verletzt. Durch Sturz auf den Bahnkörper beim Ein- und Aussteigen sind 4 Personen ums Leben gekommen, und 356 haben Verletzungen davongetragen. Aus der langen Reihe der Unfallursachen mögen noch die folgenden erwähnt werden. Durch Herausfallen aus Wagen fahrender Züge wurden 16 Personen getödtet, 35 verletzt; bei der Ausführung von gegen die Bahnen geplanten Thätlichkeiten kamen 138 Personen ums Leben, 80 wurden verletzt. In selbstmörderischer Absicht fanden auf Eisenbahnen 51 Personen den Tod, 8 trugen Verletzungen davon. Ferner sind auf Stationen und Nebengleisen 16 Personen getödtet und 57 verletzt worden, während sie daselbst mit Arbeiten beschäftigt waren.

Fremde Welttheile.

— **Deutsche Kolonialbahnen.** Ueber die Betriebsergebnisse der Usambara-Eisenbahn in der Zeit vom Oktober bis Dezember 1900 veröffentlicht das neueste „Kolonialblatt" einen Bericht, den wir nachstehend wiedergeben:

A. Betrieb der Strecke Tanga-Muhesa.

Die Zusammenstellung zeigt wiederum eine Zunahme des Verkehrs.

	Personen-kilometer	Tonnen-kilometer	Einnahme ℳ	₰
A. Gegen Bezahlung:				
Einfuhr	138 770	27 125,8	25 120	48
Ausfuhr	112 395	5 085,2	6 950	80
B. Ohne Bezahlung:				
Einfuhr	18 350	81 887,8	38 114	76
Ausfuhr	15 040	16 961,2	8 789	64

B. Neubaustrecke Muhesa-Korogwe.

Die nach dem letzten Berichte noch im Gange befindlichen Bachverlegungen sind nunmehr vollendet und die Arbeiten zur Befestigung der Böschungen an den besonders gefährdeten Stellen so weit vorgeschritten, dass sie mit Beginn der grossen Regenzeit beendet sein werden. Nur im Luengerathal stehen diese Arbeiten noch aus, da das hierfür nöthige Steinmaterial erst herangeschafft werden kann, wenn der Bau des Gleises bis dahin vorgeschritten ist. Bei dem seit etwa Mitte Februar eingetretenen trockenen Wetter macht der Gleisbau gute Fortschritte, wobei ihm ein reicher Vorrath an gutem Schottermaterial sehr zu statten kommt. Der Zuzug an europäischen Unternehmern und Handwerkern (fast ausschliesslich Italiener und Griechen) hielt immer noch an. Es war aber meistens wenig brauchbares Personal. Dagegen trat ganz wider Erwarten, obwohl mehr als tausend farbige Arbeiter nach Vollendung der Erdarbeiten frei wurden, gegen Mitte des Vierteljahrs ein empfindlicher Mangel an farbigen Arbeitern ein, so dass es erst mit vieler Mühe gelang, die für den Gleisbau nöthigen Arbeiter anzuwerben. Dieser Arbeitermangel hat lediglich seinen Grund in der letzten besonders guten Ernte, die es den Eingeborenen möglich macht, sich ihren Lebensunterhalt ohne ihrer Hände Arbeit zu schaffen. Die Arbeitslöhne haben deshalb schon theilweise erhöht werden müssen. Der Gesundheitszustand des europäischen Beamtenpersonals war mittelmässig; Todesfälle kamen nicht vor. Bei den Unternehmern und ihren Arbeitern war der Gesundheitszustand besser als früher.

— **Unfallberichtsgesetz der Vereinigten Staaten von Nordamerika.** Ein neues Bundesgesetz (Accident-Report Law), dessen Text von der „Railr. Gaz." mitgetheilt wird, bestimmt, dass der nordamerikanischen „Interstate Commerce-Commission" ein monatlicher Bericht über alle Zugzusammenstösse, Entgleisungen und alle den Reisenden oder dienstthuenden Beamten zustossenden Unfälle von dem General Manager, Superintendent oder einem anderen geeigneten Beamten jeder an dem zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr betheiligten Verwaltung unter eidesstattlicher Versicherung der Richtigkeit eingereicht werden soll. Dieser Bericht muss über die Beschaffenheit, die Ursachen dieser Unfälle und die sie begleitenden Umstände Auskunft geben. Das neue Gesetz bestimmt, dass die Einsendung des jedesmaligen Berichts binnen 30 Tagen nach Ablauf des Berichtsmonats zu erfolgen hat, und erklärt die Unterlassung für ein Vergehen, welches nach Entscheidung eines zuständigen Gerichts bis zu einer Geldstrafe von 100 D. (= 400 ℳ) für jeden Einzelfall und jeden nach Ablauf der gegebenen Frist ohne Erfüllung der Forderung verstrichenen Tag bestraft werden soll. Das neue Gesetz bestimmt, dass die Berichte nie als Beweismaterial für Prozesse oder Klagen auf Schadenersatz, die als Folge der in den Berichten erwähnten Unfälle gegen die betreffende Bahn erhoben werden könnten, zugelassen oder gebraucht werden dürfen. Die Form, in der diese Berichte abgefasst werden sollen, wird von der „Interstate Commerce-Commission" vorgeschrieben.

Die geplante sächsische Nordostbahn.

In Bezug auf die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes verdient das Königreich Sachsen besondere Erwähnung. Es steht mit 18,8 km auf je 100 qkm Fläche vielen anderen Staaten voran und nimmt in statistischer Beziehung die dritte Stelle unter den Eisenbahnen Europas ein. Es ist daher mit Eisenbahnlinien reichlich versehen und man könnte mit Rücksicht auf seinen Flächenraum von nur 14 993 qkm und auf seine Einwohnerzahl von 3 500 000 bis 4 000 000 (Innerlondon 4 500 000 Einwohner) das Bedürfniss und vielleicht auch in gewisser Hinsicht den Raum zum Bau von gewinnbringenden Linien bezweifeln. Ein Blick auf die Eisenbahnkarte aber zeigt uns, dass die Landstriche im Nordosten des Königreiches im Verhältniss zu den übrigen Theilen des Landes, hauptsächlich zum Westen und Südwesten, gerade mit Eisenbahnlinien bisher recht stiefmütterlich bedacht worden sind. Wenn auch die Gegend nicht so besonders dicht bevölkert ist, so liegen darin emporblühende Städtchen, wie Radeburg, Königsbrück mit Garnison und grossen Schiessübungsplätzen, Bad Schwepnitz, das berühmte Augustusbad mit angrenzender, vielbesuchter Sommerfrische, Bad Liegau an der fischreichen Röder, dann Kamenz mit Textilindustrie, Pulsnitz mit der weltbekannten Pfefferküchlerei, Grossröhrsdorf als Mittelpunkt der Lausitzer Textilindustrie mit Leinweberei, Baumwoll- und Wollverarbeitung, Elstra, Königswartha mit bedeutender Fischzüchterei, Weissenberg i/Sa. usw. Einerseits besitzen einige dieser Orte bereits für die Personenbeförderung und den gegenseitigen Austausch der Erzeugnisse günstige Schienenverbindungen, wie beispielsweise Kamenz mit Grossröhrsdorf, Königsbrück mit Schwepnitz, Radeburg mit Moritzburg, andererseits darf man aber nicht den gewaltigen Umweg übersehen, welchen Reisende und Güter zu machen gezwungen sind, wenn es sich um den Eisenbahnverkehr zwischen den Plätzen Riesa, Grossenhain, Radeburg, Königsbrück, Grossröhrsdorf oder Kamenz, Königswartha und Weissenberg i/Sa.

untereinander handelt. Wie die durch den Fuhrmann beförderten Güter gelangt der Fussgänger heutzutage schneller von Grossenhain nach Radeburg, von Elstra nach Königswartha oder von Radeburg nach Königsbrück, als der Reisende oder das Gut mit der Bahn. Diese Behauptung wird durch folgende Angaben, denen für die Eisenbahnfahrt der Winterfahrplan 1900/01 und für den Fussgänger 1 km = 15 Minuten als Unterlage dienten, bestätigt. Abgesehen davon, dass derjenige, welcher von Radeburg nach Königsbrück reist, in Radebeul, in Dresden-Neustadt und oft auch in Klotzsche, also dreimal, umsteigen muss, braucht er ab Radeburg 6.20 Vormittags, an Königsbrück 12.19 Nachmittags 5 Stunden 59 Minuten zu dieser Fahrt, während er zu Fuss unter Benutzung der 15 km langen Landstrassenverbindung zwischen Radeburg und Königsbrück in etwa 3 Stunden sein Ziel erreicht. Fährt man 7.41 Vormittags in Elstra ab, so gelangt man, ebenfalls mittelst dreimaligen Umsteigens in Kamenz, Arnsdorf und Bautzen, um 11.39 Vormittags in 3 Stunden 58 Minuten nach Neschwitz i/Sa. und um 11.55 Vormittags in 4 Stunden 14 Minuten nach Königswartha; der Fussgänger braucht dagegen auf der Landstrasse nur 2 Stundea 50 Minuten bezw. 3 Stunden. Aehnlich verhält es sich mit einer Reise von Grossenhain nach Radeburg. Die sächsische Bahn führt den Reisenden mittelst zweimaligen Umsteigens in Priestewitz und Radebeul von Grossenhain nach Radeburg in 3 Stunden 29 Minuten, während man zu Fuss auf der Chaussee über Kalkreuth in derselben Zeit nach Radeburg gelangt und unter Benutzung der preussischen Strecke bis Schönfeld und ab hier bis zum noch 12 km entfernt liegenden Städtchen Radeburg im ganzen nur 2 Stunden 40 Minuten braucht. Diese Gegenüberstellungen führen zu der Ueberzeugung, dass die Bahnverbindungen in den oben geschilderten Grenzen recht ungünstig sind, und lassen schon im Interesse der Landesfinanzen vermuthen, dass die Beseitigung dieses fühlbaren Uebelstandes nur noch eine Frage der Zeit sein kann. Zum Zwecke dieser Verkehrsverbesserungen, zur Entlastung Dresdens von dem bedeutenden Güterverkehr der Strecke Leipzig-Görlitz über Riesa und nicht, wie vielfach schon jetzt geäussert wird, zum Wettbewerb mit der preussischen Linie Falkenberg-Elsterwerda-Ruhland-Hoyerswerda-Kohlfurt bezw. Görlitz soll die geplante sächsische Nordostbahn dienen. Ihre Bedeutung und Rentabilität hängen natürlich von verschiedenen Umständen ab, welche im voraus nicht sicher beurtheilt werden können. Abgesehen davon, dass die Nordostbahn ein neues Gebiet der sächsischen Industrie erschliessen und von grossem Nutzen für die Landwirthschaft sein wird, kann man mit Sicherheit jetzt schon auf ihre Mitwirkung bei der Hebung der sächsischen Finanzen rechnen. Die geplante Bahn zweigt in Riesa von der Leipzig-Dresdner Linie ab und führt zunächst über Wildenhain nach Grossenhain und weiter bis zur künftigen Station Reinersdorf. Hier wird sich aller Wahrscheinlichkeit nach die Linie gabelförmig theilen und zwar in nordöstlicher Richtung nach Kamenz und in südöstlicher Richtung nach Radeberg. Dieser Strang, als Schmalspurbahn gedacht, würde sich dem Flusslauf der Röder anschmiegen und die Bezeichnung „Röderthalbahn" erhalten. Die Linie diente alsdann dem Verkehr der Ortschaften Mittel-Ebersbach, Radeburg (Station der Linie Radebeul-Radeburg), Gross-Dittmannsdorf, Medingen, Hermsdorf bei Dresden (Station der Linie Klotzsche-Schwepnitz), Grünberg, Seifersdorf, Bad Liegau und Augustusbad untereinander und erlangte bei der Endstation Radeberg den Anschluss an die Hauptstrecke Dresden-Görlitz. Die nordöstliche Abzweigung würde als vollspurige Bahn die Verkehrsstellen Kalkreuth, Lötzschen, Tauscha, Königsbrück (Station der Linie Klotzsche-Schwepnitz), Reichenau bei Königsbrück, Neukirch, Brauna, Kamenz (sächsische Uebergangsstation an der Linie Arnsdorf-Kamenz), Jesau an der schwarzen Elster, Nebelschütz, Pauschwitz, Crostwitz und Radibor (Station der normalspurigen Bahn Bautzen-Königswartha) mit einander verbinden. Die nächste Weiterführung der Linie über Merka, Zschillichau, Klix (Ueberbrückung der Spree), Guttau, Buchwalde und Boruth bei Weissenberg i/Sa. ist für den Bau bereits bewilligt und mündet in diesem Orte in die bereits dem Verkehr dienende normalspurige Linie Weissenberg i/Sa.-Löbau. —y—

Allgemeines.

— **Kraftwagen mit elektrischer Oberleitung.** Das im Besitze der Compagnie de Traction par Trolley Automoteur, Paris, befindliche System Lombard-Gerin zur Herstellung schienenloser elektrischer Bahnen erregt, wie die Berl. Börs.-Ztg. schreibt, seit einigen Monaten in hohem Maasse das Interesse der führenden Elektrizitäts- und Bahnbaugesellschaften. Es handelt sich hierbei um den Ersatz von Strassen- und Kleinbahnlinien durch automobile elektrische Fahrzeuge, welche ihren Strombedarf nicht aus einer mitgeführten Akkumulatorenbatterie, sondern aus einer Oberleitung entnehmen. Die Stromzuführung zu dem Gefährt erfolgt durch einen kleinen automobilen Aluminiummotor, welcher auf der Leitung dem Wagen vorausläuft und mit den Antriebsmotoren durch ein flexibles Kabel verbunden ist. Das System Lombard-Gerin erregte bereits im vorigen Jahre durch eine $2\frac{1}{2}$ km lange Betriebsstrecke in der Automobilabtheilung der Pariser Weltausstellung berechtigtes Aufsehen der Fachkreise, und wurde die praktische Brauchbarkeit des neuen Verkehrsmittels durch die technischen und finanziellen Erfolge jener Linie unzweifelhaft erwiesen. Die geringen Herstellungskosten infolge Fortfalles der Gleisanlage sowie die hohe Anpassungsfähigkeit an alle örtlichen Verhältnisse scheinen der Einführung des Systems in grösserem Umfange günstige Aussichten zu bieten und der einheimischen Industrie ein weites Feld zu eröffnen. In Deutschland befindet sich seit kurzem eine derartige Anlage in Eberswalde im Betriebe; die Berliner Firma Fr. Joh. Brandt, als Generalvertretung der Pariser Kompagnie, veranstaltete am 18. März eine öffentliche Besichtigung und Vorführung der Anlage, bei welcher neben den königlichen Eisenbahndirektionen zu Berlin und Stettin, der Reichspostverwaltung und anderen Staatsbehörden eine grössere Anzahl von Eisenbahnbau-, Elektrizitäts- und Automobilfabriken, Banken usw. mit insgesammt siebzig Theilnehmern vertreten waren. Das vorzügliche Gelingen der Vorführungen, die freie Beweglichkeit des Wagens über die gesammte Strassenbreite von 12 m sowie die leichte Lenkbarkeit des elegant und zweckmässig ausgestatteten Fahrzeuges fanden allseitig uneingeschränkten Beifall, und erregte das System insbesondere das Interesse der anwesenden Fachleute, welche ihm eine glänzende Zukunft prophezeiten.

— **Unglücksfälle durch Herabfallen zerrissener Fernsprechdrähte auf die oberirdische Stromleitung der Strassenbahn in Liverpool.** Bei einem heftigen Schneesturm zerrissen am Abend des 4. Februar d. J., wie die „Zeitschr. d. österr. Ing.-u. Arch.-Vereins" der „Electric Review" entnimmt, die Fernsprechdrähte auf dem Pembrokeplatze und geriethen dadurch mit der oberirdischen Stromleitung der elektrischen Strassenbahn in Berührung. Zahlreiche Fussgänger, die sich beim Ueberschreiten des Platzes in die herabhängenden Drähte verwickelten, geriethen auf diese Weise in die äusserste Gefahr, die erst dann beseitigt wurde, als der mit Hilfskräften herbeieilende Generaldirektor der Strassenbahn die Abstellung des Betriebsstromes veranlasst hatte. Inzwischen waren aber 2 Personen und 3 Pferde durch elektrische Schläge getödtet und 16 Personen mehr oder weniger schwer verletzt worden, und die durch das Hin- und Herzerren der Fernsprechdrähte auf der Starkstromleitung verursachte starke Funkenbildung hatte die in den Drähten gefangenen Personen und das herbeieilende Publikum auf das äusserste erschreckt. Die Stromleitung der Strassenbahn war an den Kreuzungsstellen der Fernsprechdrähte durch hölzerne Schutzleisten gedeckt; diese Sicherungsmaassregel hat sich im vorliegenden Falle jedoch als völlig ungenügend erwiesen, indem theils die zerrissenen dünnen Bronzedrähte der Fernsprechleitung sich aufrollten und auf diese Weise unter der Schutzleiste mit der Oberleitung in Berührung kamen, theils die auf der Strasse liegenden Drähte durch Personen und Thiere in Berührung mit der Starkstromleitung gebracht wurden. Infolge dessen ist die National Telephone Company zu Liverpool jetzt auf das eifrigste bestrebt, ihr Netz, namentlich an den Kreuzungsstellen mit der Bahnleitung, unterirdisch zu verlegen. Doch wird bis zur völligen Beendigung dieser Arbeit wohl noch viel Zeit vergehen. Als ein weniger kostspieliges Schutzmittel wird ausserdem vorgeschlagen, die Stromleitung der Strassenbahn durch darüber gespannte Schutzdrähte zu sichern. Dieselben müssen von hoher Leitungsfähigkeit und Festigkeit sein und mindestens 60 cm über der Leitung liegen. Für das Publikum bilden diese Drähte eine ausreichende Sicherung, doch genügen sie keineswegs, um jede Berührung zwischen der Strassenbahnleitung und den Fernsprechdrähten auszuschliessen. Um den Uebertritt des Starkstromes in diese Leitungen und die damit für die Fernsprechanlagen und ihre Beamten verbundenen Gefahren auszuschliessen, werden daher zu beiden Seiten jeder Kreuzungsstelle auch feine Schmelzsicherungen eingeschaltet werden müssen.

Bücherschau.

— **Meyer's Reisebücher.** Rom und die Campagna. Von Dr. Th. Gsell Fels. Fünfte Auflage. Mit 6 Karten, 53 Plänen und Grundrissen, 61 Ansichten. Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut. 1901. Preis gebunden 13 ℳ.

Bei der neuen Auflage dieses Reisebuches ist an den

Grundsätzen, nach denen der im Jahre 1893 verstorbene Verfasser dieses Reisebuches den Stoff auswählte, ordnete und darstellte, nichts geändert und der altbewährte Charakter des Rom-Buches im ganzen und grossen beibehalten worden, doch ist Neuentstandenes nachgetragen, die vielfachen Veränderungen, die durch die Neuordnung einzelner Museen, auch die theilweise nicht unbeträchtliche Vermehrung der antiken Kunstschätze, besonders aber auch durch die epochemachenden Ergebnisse der neuen Ausgrabungen auf dem Forum Romanum, entstanden, sind in gebührender Weise berücksichtigt und dadurch das Buch auf der Höhe seiner anerkannten Brauchbarkeit und Zuverlässigkeit erhalten worden. Die Neubearbeitung des Buches ist von der Hand eines vortrefflichen Kenners Italiens, des Professors Dr. V. Ryssel von der Universität Zürich, nur die auf die Topographie des alten Roms bezüglichen Fragen sind von einem archäologischen Fachmanne, dem Professor Dr. H. Blümmer von derselben Universität, bearbeitet. Das Buch ist nicht nur ein zuverlässiger, unentbehrlicher Führer und Berather für die Romfahrer, sondern auch eine Quelle der Belehrung und Bildung für jeden Kunstfreund. Dazu kommt die Anzahl von Karten, Plänen und Abbildungen, die wir bei keinem anderen Reiseführer in ähnlicher Fülle finden. Das Buch kann in fünf selbständige Theile zerlegt werden, von denen jeder ein besonderes Inhaltsverzeichniss enthält.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 10,05 km lange Strecke Burg- und Nieder-Gemünden-Nieder-Ofleiden der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. und die 3,7 km lange Strecke Freckenhorst-Warendorf der westfälischen Landeseisenbahn, welche am 1. April d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Nachdem die 23 km lange Strecke Hansdorf-Priebus am 1. April d. J. aus dem Betriebe der Lokalbahnaktiengesellschaft in München in den Betrieb der Lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld übergegangen ist, ist die genannte Strecke den Vereinsbahnstrecken der Lokalbahnaktiengesellschaft in München ab- und denjenigen der Lausitzer Eisenbahngesellschaft zugerechnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1240 vom 27. März d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 28. März d. J.).

Nr. 1244 vom 30. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung des Fahrgelderstattungsübereinkommens (abgesandt am 2. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

In der von den k. k. österreichischen Staatsbahnen in Nr. 21 — Inser.-Nr. 635 — d. Ztg. erlassenen Bekanntmachung vom 5. März 1901, betreffend den österreichisch-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverband, muss es anstatt: „b) Ein Anhang zum Tarife Theil V, 3. Heft vom 1. März 1899“ wie folgt heissen: „b) Ein Anhang zum Tarife Theil V, 3. Heft vom 1. März 1889“. (836)

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Verkehrsunterbrechung auf der Strecke Eppan-Girlan-Kaltern der Ueberetscherbahn ist am 28. März c. behoben und der Gesammtverkehr wieder aufgenommen worden.

Wien, am 31. März 1901. (837)

3. Güterverkehr.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Am 15. April d. J. tritt im Verkehre zwischen Tuschmitz und Radeberg ein Frachtsatz von 65,6 M. für 10 000 kg in Kraft.

Dresden, den 3. April 1901. (838)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 10. April 1901 gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 29a für die Beförderung von Cement (auch hydraulischem Kalk) von Königshof neue bezw. geänderte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 30. März 1901. (839)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Direkte Frachtsätze für Viehtransporte von Böhmen nach Bayern.

Mit Wirksamkeit vom 15. April 1901 gelangen für die Beförderung von Hornvieh, Borstenvieh, Schafen und Ziegen ab Kuttenplan und Plan nach Asch B. St. B. direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 30. März 1901. (840)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Belfort transit.
(Ausnahmetarif Nr. 20.)

Vom 1. April 1901 ab wird Kreuzwald, Station der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, mit den Entfernungen und Frachtsätzen von Reden Grube in den obigen Tarif aufgenommen. (841)

St. Johann-Saarbrücken, 30. März 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 10. April d. J. tritt unter Aufhebung des Ausnahmetarifs für Torfstreu von Almelo, Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen nach Stationen der pfälzischen Eisenbahnen vom 15. November 1894 ein neuer gleichartiger Tarif für Torfstreu und Torfmull in Wagenladungen von 5 000 oder 10 000 kg in Kraft, durch den insbesondere Ermässigungen für Wagenladungen von 10 000 kg herbeigeführt werden.

Der Tarif ist zum Preise von 10 ₰ von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Cöln, den 30. März 1901. (842)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. April l. J. findet der Ausnahmetarif Nr. 10 (Rohstofftarif), Abtheilung b, Anwendung auf Bimssand im Verkehr zwischen Grenzau und Nürnberg Ctrbhf.

München, den 31. März 1901. (843)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verbands-Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Lauterbach-Steinbach der sächsischen Staatsbahn als Versandstation in den in dem obenbezeichneten Tarife bestehenden Ausnahmetarif für Braunkohlen,

Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriketts (auch Nasspresssteine) einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 30. März 1901. (844)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. wird der Frachtsatz des Spezialtarifs III Tegelen-Plaidt, Seite 255 des Nachtrags 2 zum Gütertarif A, Heft 2, von 0,52 ℳ in 0,49 ℳ für 100 kg abgeändert.

Cöln, den 31. März 1901. (845)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Gronau und niederländischen Stationen.

Am 1. April d. J. gehen die Abfertigungsgeschäfte der bisherigen Station Gronau der niederländischen Staatsbahn auf die Station Gronau M. E. des Bezirks Münster über, die auch die zollamtliche Behandlung der Güter von und nach den Niederlanden übernimmt.

Die z. Zt. geltenden Tarife bleiben bis auf weiteres noch bestehen.

Münster, den 30. März 1901. (845a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. April d. J. werden die Stationen Wäldershausen, Neuhaus (Oberhessen), Homberg (Oberhessen) und Nieder-Ofleiden des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in die Hefte A 1 bis 5, C und D des Verbandstarifs einbezogen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 29. März 1901. (846)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Zu dem internationalen Lokalgütertarif erscheint mit Gültigkeit vom 5. April d. J. der XII. Nachtrag, enthaltend Frachtsätze für den Ausnahmetarif 9 für Papier aller Art und Ausnahmetarif 10 für Schwefelsäure im Falle der Ausfuhr aus den Niederlanden.

Exemplare dieses Nachtrags sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.

Amsterdam, den 29. März 1901. (847)
Der Administrationsrath.

Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab werden unsere Haltestellen Gottgau und Werdershausen aus dem mitteldeutschen Privatbahnverkehr ausgeschieden, der gleiche Verkehr mit den Stationen Löbejün und Gröbzig auf die Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin-Stettin, Erfurt-Halle-Magdeburg, Hannover-Münster, Cassel und Cöln-St. Johann-Saarbrücken-Essen sowie der mitteldeutschen Privatbahnen beschränkt. Mit Gültigkeit vom 1. April treten die diesseitigen Stationen Nauendorf und Gerlebogk in den mitteldeutschen Privatbahnverkehr mit der für die Stationen Löbejün und Gröbzig vorgesehenen Beschränkung ein und es werden von gleichem Zeitpunkt ab für die Uebergangsstationen Nauendorf und Gerlebogk die im Binnentarif festgesetzten ermässigten Umkartirungssätze eingeführt und die Sätze des Binnentarifs entsprechend ermässigt.

Berlin, den 29. März 1901. (848)
Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 20. Mai d. J. gelangen die Arbeiter-Rückfahrkarten für eine Anzahl Stationsverbindungen des diesseitigen Bezirks auf grössere Entfernungen, in Ermangelung eines ferneren Bedürfnisses, zur Aufhebung. Nähere Auskunft ertheilt auf Verlangen unser Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 25. März 1901. (849)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Generalversammlungen.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 35. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Dienstag, den 21. Mai 1901 um 10 Uhr Vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamtenvereines der österr.-ung. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1900;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1900 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1901.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss die Aktien bis längstens Sonnabend, den 20. April l. J., Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude, Nordwestbahnhof) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt in Wien deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme. Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1901. (850)
Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt!

6. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Vergebung von Bauarbeiten.

Die Arbeiten zur Herstellung des Unterbaues für den neuen Güterbahnhof Freiburg im Breisgau und seine Zufahrtslinien sowie für die Verlegung der Hauptbahn beim Personenbahnhofe daselbst und für die Hochlegung der Breisacher Bahn sollen in einem Loose an eine leistungsfähige Bauunternehmung vergeben werden.

Die Arbeiten umfassen in der Hauptsache:

	beiläufig	
Erdbewegung	1 100 000	cbm
Böschungsflächen . .	250 000	qm
Fundamentaushub . .	43 750	cbm
Bruchsteinmauerwerk	28 650	„
Sichtflächen desselben	11 200	qm
Gewölbmauerwerk . . .	1 540	cbm
Sandsteinquader . . .	1 260	„
Granitquader	490	„
Beton	3 500	„
Pflasterungen	13 900	„
Cementrohrdohlen . .	2 800	m
Wege mit Schotter .	36 200	qm
Wege mit Gestück und Schotter . . .	136 600	„
Gleisbettung	110 000	cbm

Pläne, Arbeitsverzeichniss und Vergebungsbedingungen liegen auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock, an Werktagen zur Einsicht auf.

Das Arbeitsverzeichniss und das Bedingnissheft werden auch nach auswärts gegen Einsendung von 5 ℳ mittelst Postanweisung abgegeben, soweit der Vorrath reicht; dagegen findet eine Abgabe von Plänen nicht statt.

Die mit Benutzung des Arbeitsverzeichnisses als Vordruck aufgestellten Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für den Güterbahnhof in Freiburg i. B.“ versehen, spätestens bis

Donnerstag, den 2. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Angebote müssen ausser den Einheitspreisen auch den vom Unternehmer anzubietenden Vollendungstermin und die nähere Angabe über den Bezugsort des Sandsteinmaterials enthalten.

Die Zuschlagsfrist beträgt vier Wochen.

Die Unternehmung, welcher der Zuschlag ertheilt wird, hat vor Abschluss des Vertrages zur Sicherheit für die Erfüllung desselben den Betrag von Einhunderttausend Mark bei der grossh. Eisenbahnhauptkasse in Karlsruhe zu hinterlegen.

Freiburg, den 3. April 1901. (851)
Grossh. Eisenbahnbauinspektion.
v. Stetten.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. April Vorm. gemeldet.

Nr. 10. Berlin, am 6. April 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	8	8	—	Normalkeile —	32	1	Würzburg	Bayerische Stsb.	
2	A	25	1	—	gusseis. ☐ Deckel —	2	2	Soest	K. E.-D. Cassel	
3	A	I	1	—	Decke —	—	3	Marsberg	„	
4	A	5	1	Kiste	Kleider, Wäsche, Zuckerwaaren	45	4	Aachen	K. E.-D. Cöln	
5	A B	1014	1	—	Querschwelle für Grubenschienen	5	5	Coesfeld Hbf.	K. E.-D. Münster	
6	A B	—	1	Kiste	Emaille-Eimer —	54	6	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
7	A B	944	1	Ballen	Leinenwaaren —	31	7	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
8	A C	20	1	„	? —	38	8	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
9	A D	1	1	—	Sofa (in Leinwand verpackt)	65	9	Lütjenburg	K. E.-D. Altona	
10	A F	164	1	Fass	Oel —	6	10	Amsterdam K. D.	Niederländ. Stsb.	beklebt: Adolf Filss. Erfurt.
11	A F W	1445	2	Kisten	Zinnfolie —	70	11	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
12	A G	5378	1	Kiste	? —	33	12	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
13	A G	20	1	Kübel	Butter —	20	13	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
14	A G	753	1	Verschlag	leer —	55	14	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
15	A N	8	1	Fässchen	leer —	3	15	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
16	A R	5040	1	Fass	leer —	?	16	Stumsdorf	K. E.-D. Magdeburg	
17	A W	—	1	Pack	Kaminschieber —	15	17	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
18	A W & C	901 902	1 1	— —	Wandbrett — Bauerntisch —	2,5 3	18	Wiesbaden	K. E-D. Frankf. a/M.	
19	A Z	5	1	Sack	1 Holzgitter — 2 Matratzen — 1 Keilkissen — 2 leere Spahnkörbe	25	19	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
20	B	100	1	Kst.	Apfelsinen —	16	20	Hamburg	Lübeck-Büchener	
21	B	—	2	Bund	12 Weissblecheimer —	31	21	Basel	Badische Stsb.	
22	B C	3009	1	Kiste	Jacketts —	40	22	Bremen	K. E.-D. Hannover	
23	B E	961	8	Bd.	Eisenstangen —	134	23	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
24	B E C	958/60	3	Kisten	? —	215	24	„	„	
25	B M	6301	1	Ballen	anscheinend Bettinlett	8	25	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
26	B O	8661	1	Kiste	? —	40	26	Belgard	K. E.-D. Stettin	
27	B S & F	1444	1	Ballot	Rohr —	8	27	Würzburg	Bayerische Stsb.	
28	C	—	1	—	eis. Maschinentheil —	31	28	Herne	K. E.-D. Essen	
29	C B	9346	1	Pack	Papier —	70	29	Hornberg	Badische Stsb.	
30	C B	2841	1	Korb	Schuhwaaren —	31	30	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	
31	C D & C	927	1	Kiste	alte eis. Form zum Gasmesser	20	31	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
32	C F	720	1	Blechkanne	Farbe —	33	32	„		
33	C F B	2	1	Kiste	? —	60	33	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
34	C F S	31	1	—	Kette —	—	34	Simbach	Bayerische Stsb.	
35	C H N	15	1	Fass	Oel —	214	35	Bergisch-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
36	C & L	21027	1	Bll.	Pflanzentheile —	100	36	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
37	C M	444	1	Kiste	? —	?	37	Vlissingen Zeeland	Niederländ. Stsb.	beklebt: Solingen-Antwerpen.
38	C O	—	1	„	Käse —	5	38	Dortmund	K. E.-D. Essen	
39	C P & C	7884	1	Pack	Eisenwaaren —	21	39	Schalke	„	
40	C S	11962 Rostock	1	Ballen	Gummiwaaren —	—	40	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
41	C S	4846A	1	Kiste	? —	—	41	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
42	C V	5	1	Fass	leer —	14	42	Berlin Ahb.	K. E.-D. Berlin	
43	C W	—	1	—	Eisenblechdeckel —	5,5	43	Döbeln	Sächsische Stsb.	
44	D	19056	1	Sack	weisser Kleesamen —	12,5	44	Mohrungen	K. E.-D. Königsberg	
45	D	22	1	Kiste	Handwerkszeug —	8,5	45	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
46	D K	4399	1	„	? —	—	46	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
47	D L	24516	1	„	Stärke —	25	47	Biberach	Württemberg. Stsb.	
48	E	570	1	Sack	Nietplättchen —	3	48	Mannheim	Badische Stsb.	
49	E B	11692	1	Kiste	? —	31	49	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
50	E F	42	1	Ballen	Stoff —	9	50	Mülhausen Eilg.	Reichsbahn	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	E G	12961	1	eisernes Fass	Natronlauge	—	670	51	Herford	K. E.-D. Hannover	
52	E H M	10	1	Kübel	Seife	—	57,5	52	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
53	E M	1937	1	Kiste	?	—	33	53	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
54	E P	2952	1	Ballen	Tabak	—	200	54	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
55	E S	IV	1	Sack	Schinken	—	55,5	55	Hannover	K. E.-D. Hannover	
56	E S	120	1	Kiste	Zucker	—	55	56	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
57	E S	2338, 837	2	Oelfässer	leer	—	80	57	Mainz	Direktion Mainz	
58	E W B	549	1	Bund	Holzstiele	—	22	58	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
59	F A D	177/9	3	Kisten	?	—	115	59	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
60	F A L	252	1	Fass	?	—	199	60	Halle a. S.	K. E.-D. Halle a/S.	
61	F B	1	1	Sack	Betten	—	19	61	Fichthof	K. E.-D. Danzig	
62	F E B	2	1	Kiste	Konserven	—	49	62	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
63	F F	—	1	Kübel	Margarine	—	19	63	Stettin	K. E.-D. Stettin	
64	F G	4846	1	Kiste	?	—	—	64	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
65	F H	659	1	Sack	Hafer	—	50	65	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
66	F H B	546	1	Kollo	Papier	—	48	66	Stolp i. P.	K. E.-D. Danzig	
67	F J K	10012	1	Kiste	?	—	10	67	Aachen	K. E.-D. Cöln	
68	F M	1	1	„	? mit aufgeb. Sack	—	20	68	Hedeper	K. E.-D. Magdeburg	
69	F S	1546	1	Sack	Eisenwaaren	—	15	69	Mannheim	Badische Stsb.	
70	F W	3297	1	Fass	leer	—	24	70	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
71	F W	15	4	Taf.	Eisenblech	—	74	71	Bonn	K. E.-D. Cöln	
72	G	892	1	—	Maschinentheil	—	52	72	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
73	G	46	1	Ballen	Tuch	—	12	73	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
74	G	6, 9, 10	3	Sack	Leinsaat	—	150	74	Kösen	K. E.-D. Erfurt	
75	G	—	2	—	Gusstheile	—	15,5	75	Kevelaer	K. E.-D. Cöln	
76	G C	5183	1	Kiste	Tabak	—	29,5	76	Mattierzoll	K. E.-D. Magdeburg	
77	Gebr.	328	1	„	?	—	38	77	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	G F	1840	1	„	Stoffe	—	94	78	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	
79	G F	6	1	Korb	Eier	—	18	79	Ulflingen	Wilhelm-Luxemburg	
80	G H	7, 15, 18, 79	4	—	Lattenverschläge, leer		110	80	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	
81	G H	6220	1	Kiste	?	—	23	81	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
82	G H	6790	1	„	2 Gasröhren	—	25	82	Cöln-Gereon	„	
83	G H C	2205	2	Pack	Düten	—	10	83	Saarburg	Reichsbahn	
84	G L	100	1, 1	Kasten, Koffer	?	—	18	84	Leipzig M. Gep.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	
85	H	10	1	—	Privatgitter	—	—	85	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
86	H	1472	1	Korb	Eisenwaaren	—	52	86	Eichstätt-Stadt	Bayerische Stsb.	
87	H	2103	1	Sack	Webgeschirre	—	25	87	Biberach a. R.	Württemb. Stsb.	
88	H	I	2	Säcke	Kartoffeln	—	127	88	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
89	H	I u. II	2	—	Riffelbleche	—	50	89	Barmen	„	
90	H B	18	1	Sack	Kaffee	—	15	90	Metz	Reichsbahn	
91	H C	895	1	—	leere Kiste	—	9	91	Kampen	Niederl. Centralb.	
92	H & C	2194	1	Ballot	Kapok	—	13	92	Moabit	K. E.-D. Berlin	
93	H & Co.	1079, 1095	2	eis. Fässer	anscheinend Spiritus		684	93	Meseritz	K. E.-D. Posen	
94	H D	607	1	Bll.	Bäume	—	113	94	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
95	HK	—	1	Stück	Kupfer	—	9	95	Wanne	K. E.-D. Essen	
96	H F	45134	1	Kiste	?	—	34	96	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
97	H H	10177	1	„	?	—	12	97	Lübeck	Lübeck-Büchen	
98	H H C	—	1	—	Baum	—	—	98	Minden i. W.	K. E.-D. Hannover	
99	H H P	1408	1	Korb	anscheinend lebende Pflanzen		12	99	Rackitt Pomm.	K. E.-D. Stettin	
100	H K	1261	1	—	vierkantige Stange Stahl		6	100	Teschow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
101	H L	101	1	Sack	Kartoffeln	—	52	101	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
102	H M	1367	1	Kiste	?	—	70	102	Altendorf-Essen	K. E.-D. Essen	
103	H M	42	1	Sack	Fussmatten	—	25	103	Bonn	K. E.-D. Cöln	
104	H N	—	1	Pack	2 Kisten geräucherte Fische		—	104	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
105	H S	6693	1	Fass	leer	—	36	105	Bückeburg	K. E.-D. Hannover	
106	H T	6533	1	—	Korbstuhl (in Papier verpackt)		6	106	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
107	H W	18626 a	1	Korb	gefüllt	—	31	107	Weimar	„	
108	H W	2051	1	Kiste	Zuckerwaaren	—	30	108	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
109	J E	100	1	Kollo	Eisentheil	—	1,5	109	Westend	K. E.-D. Berlin	*11238 1495
110	J F	14	1	Koffer	?	—	40	110	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	14931 1494
111	J P	11243*	11	Fässer	leer	—	472	111	Berlin Ahb.	K. E.-D. Berlin	15134 1494
112	J R	67770	1	—	Nähmaschine	—	49	112	Würzburg	Bayerische Stsb.	14944 1493
113	J R	4978	1	Kiste	?	—	20	113	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	14961 1493
114	J S	4	1	Pack	Holzpantoffeln	—	10	114	Misburg	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
115	J T	1747	1	Kiste	? —	115	115	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
116	K	987	1	Pack	3 Feilen —	3,75	116	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
117	K	—	10	—	Kessel u. Kesseltheile	—	117	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
118	K	1	1	Pack	Hufnägel —	10	118	Siegburg	„	
119	K	5715/18	4	Ballen	Kaffee —	300	119	Dortmund	K. E.-D. Essen	
120	K	9651	1	„	2 Schinken —	10	120	Altendorf-Essen Süd	„	
121	K	80	1	Kiste	Weisswaaren —	100	121	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
122	K	472	1	„	Korsetts —	69	122	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
123	K B	1	1	—	eiserneKinderbettstelle	31	123	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
124	K B	177	1	Kiste	? —	72	124	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
125	K & G	697	1	„	? —	20	125	Kiel	K. E.-D. Altona	
126	K H	7	1	Sack	Schlemmkreide —	50	126	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M	
127	K & M	8139	1	—	Musterkoffer —	108	127	Basel	Reichsbahn	
128	K S	2852	1	Fass	? —	78	128	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
129	K W O	27790	1	Holztrommel	leer —	62	129	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
130	L	33	1	Bund	Eisenblech —	53	130	Beeskow	K. E.-D. Halle a/S.	
131	L	23	1	„	6 Streichbretter —	16	131	Züssow	K. E.-D. Stettin	
132	L × (weiss)	—	2	Kolli	eiserne Fenster —	30	132	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	
133	L C	1359	1	Ballen	Leder —	—	133	Cöln-Nippes	K. E.-D. Cöln	
134	L H	1346	1	Kiste	ger. Wurst —	30	134	Berlin H. u. L.	K. D. Berlin	
135	L H C	1096	1	Theefass	leer —	34	135	Pankow Rgb.	„	
136	L K	125	5	Kisten	Käse —	37,5	136	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
137	L K	1188	1	Fass	leer	?	137	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
138	L O	—	1	Bund	Flacheisen —	52	138	Rothau	Reichsbahn	
139	L Sch	348	1	Bierfass	leer —	23	139	Capellen-Wevelinghofen	K. E.-D. Cöln	
140	L W	I	1	Kiste	? —	83	140	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
141	M C	80,81	2	Kisten	Rosinen —	23	141	Gräfrath	K. E.-D. Elberfeld	
142	M C	3317	1	Ballot	5 Sägeblätter —	32	142	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	Szasz Regen beschr.
143	M C	20	1	Kiste	Maschinentheile für Druckereien	20	143	Frankfurt a/M. Hgb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
144	M E	114, 173	1	Rolle	Sackleinwand —	81	144	Stettin	K. E.-D. Stettin	
145	M E	4250	1	Kiste	Rothwein —	50	145	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
146	M L S	23	1	Ballen	Tabak —	96,5	146	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
147	MN	3103	1	Kiste	Farbe —	16	147	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
148	M S	1021	1	Fass	gefüllt? —	36	148	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
149	N C	395	1	Kiste	Betten —	21	149	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
150	O B	3	1	—	Hängegerüst —	10	150	„	„	
151	O K	461	1	Sack	Bürstenhölzer —	79	151	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
152	O S	10	1	Reisekorb	Kleider —	41	152	Posen	K. E.-D. Posen	
153	P	100	1	Korb	Blechbehälter (Deckel mit Löchern, wahrscheinlich zum Fischtransport)	6	153	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
154	P B B	5782	1	Kiste	? —	58	154	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
155	P S	2989	1	„	? —	10	155	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
156	P W	44, 54, 60	3	Sack	runde Papierschnitzel	76	156	Geisweid	K. E.-D. Elberfeld	
157	R	—	1	Kiste	Käse —	5	157	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
158	R	7909	1	Ballen	Tabak —	75	158	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
159	R D	3	1	Kiste	? —	27	159	Frankfurt a/O.	„	
160	R G	1964	1	„	?	13	160	Berlin Schg.	„	
161	R H	10	1	„	Nähtisch —	?	161	Lübbecke	K. E.-D. Münster	
162	R H C	653	1	„	? —	?	162	Leipzig B.	K. E.-D. Halle a/S.	
163	R O M	1628	1	—	Verbindungsrohr —	13	163	Mannheim	Badische Stsb.	
164	R J	647	1	Ballen	? —	36	164	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
165	S	9088	1	Kiste	Nestle's Kindermehl —	30	165	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
166	S	223	1	„	? —	72	166	Leipzig B.	K. E.-D. Halle a/S.	
167	S	12	1	Ballen	Tapetenunterlagen —	30	167	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
168	S H	16690	1		leeres Oelfass —	32	168	Ulm	Württemberg. Stsb.	
169	S H	4806	1	Kiste	Porzellan —	31	169	Cannstatt	„	
170	S H	742	1	Fass	Farbe —	71	170	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
171	St J J R	30	1	—	Kette —	—	171	Altona	K. E.-D. Altona	
172	S K	—	1	Kiste	Glas —	18	172	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
173	S L	1136	1	Sack	Soda —	51	173	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
174	S M	2288	1	Kiste	gefüllte Garnspulen —	208	174	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
175	S P M	115	1	Bund	Stahl —	38	175	Noveant	Reichsbahn	
176	S S	550	1	eis. Fass	leer —	47	176	Hamburg	Lübeck-Büchen	feuergefährlich.
177	St a K	—	1		Gitter —	—	177	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
178	S W	—	1	Kiste	Nudeln —	15	178	Herne	K. E.-D. Essen	
179	T H	5872	1	„	Cigarren —	50	179	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
180	T H	9939	1	„	— —	60	180	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
181	T W	3334	1	„	Stärke in Schachteln	7	181	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
182	T W	7222	1	Verschlag	Oelpumpe —	4	182	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
183	U	2120	1	Blechkanne	gefüllt? —	17	183	Münster	K. E.-D. Münster	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
184	V F	200	1	Koffer	Kleider —	20	184	Hayingen	Reichsbahn	
185	V W	200	1	Kiste	anscheinend Wurstwaaren	21	185	Herne	K. E.-D. Essen	
186	Wl	449/a	2	Kisten	Emaillewaaren —	213	186	Essen H.	"	
187	W	26	1	Kiste	Hülsen —	154	187	Aachen	K. E.-D. Cöln	
188	W	6094	1	"	bedrucktes Papier —	58	188	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
189	W	6600	1	Pack	Papier —	103	189	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
190	WB	1806	1	Ballot	Buxkin —	10	190	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
191	W & B	304	1	—	Klappstuhl —	—	191	Kiel	K. E.-D. Altona	
192	W G S	6074	1	Ballen	Tuche —	17	192	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
193	W H	796	1	Sack	Zucker —	100	193	Neubrandenburg	K. E.-D. Stettin	
194	W P	5022	1	Pack	Sägen —	23	194	Essen N.	K. E.-D. Essen	
195	W U	541	3	Bd.	Wagenbüchsen —	29	195	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
196	W Z	290 291	1 1	— —	Kleiderschrank — Wäscheschrank —	— —	196	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
197	W Z C	1/3	3	Korbflaschen	leer —	10	197	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
198	L. Berg Kreiensen	30041	1	Cylinder	Kohlensäure —	27	198	Königslutter	K. E.-D. Magdeburg	
199	Brauerei Botschhan	5104	1	Bierfass	leer —	?	199	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
200	Efd. Vohwinkel	20	1	—	Decke —	—	200	Elberfeld-Mircke	K. E.-D. Elberfeld	
201	Zuckerfabrik Frankenthal	—	1	Brod	Zucker —	15	201	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
202	P. Grimm	—	1	Sack	Kartoffeln —	77,5	202	Bischofsheim	Direktion Mainz	
203	Hannover J A	1551	1	Kiste	? —	43	203	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
204	L G Hannover	5930	1	"	? —	14	204	"	"	
205	Helived Premier Doos bei Nürnberg	—	1	—	Fahrrad —	—	205	Lichtenberg-Friedrichsfelde Gep.-Abf.	K. E.-D. Berlin	
206	v. Hymbeck	—	1	Kiste	Tinte —	2	206	Neuulm	Bayerische Stsb.	
207	Karlsbad	—	2	Fässer	leer —	18	207	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
208	Lüttringhausen	—	1	Bd.	Stahl —	57	208	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
209	Masion C.	—	1	Kiste	Telephon-Schreibpult	10	209	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
210	Müller	—	1	Sack	Flachs —	15	210	Christianstadt	K. E.-D. Breslau	
211	Mumme	—	3	Pack	Säcke —	106	211	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
212	Panther	--	1	—	Fahrrad —	—	212	Posen Gep.-Abf.	K. E.-D. Posen	gelber Anstrich.
213	Pinatel Marseille	—	1	Sack	Weizen —	31	213	Basel	Badische Stsb.	
214	Alte Beklebung: Rotterdam-Emmerich	—	1	flacher Koffer	Kleider —	39	214	Cöln Gep.-Abf.	K. E.-D. Cöln	
215	Samis Groag	—	1	Sack	Malz —	51	215	Stettin	K. E.-D. Stettin	
216	Särchen Annamühle	238/41	5	Pack	Holzwaaren —	82	216	Aumühle bei Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
217	Seebohm & Dieckstahl Ltd. Cast. Steel pp.	—	4	Stg.	Stahl —	20,5	217	Schivelbein	K. E.-D. Stettin	
218	Stromeyer Lagerhausgesellschaft Konstanz und Kreuzlingen	4	1	Decke	? —	?	218	Rosendaal	Niederländ. Stsb.	
219	Sturm	23	1	—	Herrenfahrrad —	—	219	Berlin Potsd. Bhf. Gep.-Abf.	K. E.-D. Berlin	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
220	—	1/40	40	Säcke	Metallabfälle —	—	220	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	1 Topf enthält noch 1 Pack Eisenwaaren.
221	—	2	4	Pack	10 Blechtöpfe —	47,5	221	Biblis	Direktion Mainz	
222	—	11	1	Sack	rohe Holzwaaren —	38	222	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
223	—	40	1	—	Decke —	- -	223	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
224	—	60	1	—	eiserner Reifen —	22	224	Oberstreu	Bayerische Stsb.	
225	—	247	1	Bund	23 Stück Poldistahl	57	225	Mannheim	Badische Stsb.	3,64 m lang.
226	—	374	1	Sack	2 Wiener Stühle —	7	226	Bonn	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
227	—	1194	1	Pack	Feilen —	3,5	227	Weener	Gr. E.-D. Oldenburg	
228	—	2639	1	Kiste	Eisen? —	22	228	Nürnberg-Schweinau	Bayerische Stsb.	
229	—	3094	1	Korb	2 Kupferkessel —	32	229	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
230	—	3798	1	Verschlag	Fourniere —	282	230	Hof	Bayerische Stsb.	
231	—	7257	3	Stg.	Stahl —	—	231	Hofgeismar	K. E.-D. Cassel	
232	—	3092	2				232			
233	—	32144	1	Korb	leer —	4	233	Mannheim	Direktion Mainz	
234	—	45563/5	3	—	Herde —	—	234	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
235	FB / Erfurt	105 / 214	1	Fass	leer —	36	235	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
236	GS	7923	1	Korb m. Glasballon	leer —	12	236	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
237		17603	1	Ballen	Tabak —	79	237	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
238	G	1247/8	2	Säcke	gefüllt —	100	238	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
239	E	9785	1	Ballen	Kanevas —	52,5	239	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
240	FL&Co	5036	1	Kiste	? —	106	240	Lindau i/Anhalt	"	
241	LL	2123	1	Ballen	Krimmerstoffe —	64	241	Passenheim	K. E.-D. Königsberg	
242	rother Strich	—	1	Bund	2 Eisenstäbe —	8	242	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
243	weisser Strich		1	Stück	Eisen —	8	243	Heidelberg	Badische Stsb.	
244	roth T	—	2	Stangen	Flacheisen —	75	244	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
245	weisser Strich	—	6	"	Fenstereisen —	2	245	Calbe Stdt.	K. E.-D. Magdeburg	
246	grün	I	1	Stab	Eisen —	8	246	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
247	grüner Strich	- -	1	"	Eisen —	10	247			
248	weisser Strich	—	2	Bd.	Bandeisen —	49	248	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	
249	roth	II	1	Stg.	Flacheisen —	50	249	Westig	K. E.-D. Elberfeld	
250	rother Strich	—	2	Stg.	Eisen —	22	250	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
251	weisser Strich	—	2	Stb.	Winkeleisen —	54	251	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
252	roth	//	7	—	Stahlröhren —	10	252	Gröbers	K. E.-D. Halle a/S.	
253	vier Striche	—	3	Stg.	Eisen —	29	253	Züllichau	K. E.-D. Posen	
254	weiss	//	1 / 2	— / —	eis. Wasserkasten — / eis. Stützen dazu —	51	254	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
255	roth	85	1	Stck.	Eisenpflugtheil —	8	255	Broistedt	K. E.-D. Hannover	
256	roth	×	1	—	eis. Konus —	4	256	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
257	rother Strich	—	24	Stck.	Eisenkrummer und Platten	236	257	Aachen	K. E.-D. Cöln	
258	T roth	8	4	"	Eisenguss —	639	258	Soest	K. E.-D. Cassel	
259	gelber Strich	—	1	—	Wagenbuchse —	3	259	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
260	rother Strich	—	1 / 2 / 1	— / — / —	Abzweigrohr — / Doppelmuffen — / Endstöpsel —	24	260	Neubabelsberg	"	
261	rother Strich	—	24	Stck.	Stahlschaare —	130	261	Cüstrin-Vorstadt	K. E.-D. Bromberg	
262	rother Strich	—	1	—	eis. Schiene —	102	262	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
263	weisser Strich	—	10	—	Unterbuchsen —	140	263	Zella St. Bl.	K. E.-D. Erfurt	
264	weisser Strich	—	1	—	⊐-Eisen —	34	264	Wetter Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
265	grüner Strich	—	1 / 1	— / —	gusseiserner Schmortopf / gusseiserne Bratpfanne	8	265	Swinemünde	K. E.-D. Stettin	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
266	—	—	1	—	Achsbüchse mit Scheibe	3	266	Brilon St.	K. E.-D. Cassel	
267	—	—	3	Stück	neue kieferne Bahnschwellen, 2,5 m lang	—	267	Schirpitz	K. E.-D. Bromberg	
268	—	—	1	Ballon in Korb	anscheinend Schwefelsäure	77,5	268	Posen	K. E.-D. Posen	
269	—	—	1	Bund	Bandeisen —	23,5	269	Wreschen	"	
270	—	—	1	"	Bandeisen —	56	270	Lörrach	Badische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
271	—	—	1	Ballen	Betten	13	271	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
272	—	—	1	Sack	Betten	8	272	Crossen a/O.	K. E.-D. Posen	
273	—	—	1	„	Bettzeug und Kleidungsstück	42	273	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
274	—	—	1	—	Bronze-Bilderrahmen	8	274	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
275	unleserlich	—	1	Sack	2 durchlöcherte Bleche	27	275	Bonn	K. E.-D. Cöln	
276	—	—	2		Blechkannen	4	276	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
277	—	—	1	Rg.	Bleirohre	45	277	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
278	—	—	1	Blechdose	Bratheringe	7	278	Ilsenburg	K. E.-D. Magdeburg	
279	—	—	100	Stück	Bretter	60	279	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
280	—	—	2	—	Bretter, je 2,30 m lang, 16 cm breit	15	280	Spandau	K. E.-D. Berlin	
281	—	—	2	Säcke	Brot	—	281	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
282	—	—	1	Korb	Kandis	16	282	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
283	—	—	1	Partie	Koks	600	283	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
284	—	—	3	—	Deckel	—	284	Tiegenhof	K. E.-D. Danzig	eine Seite emaillirt.
285	—	—	2	—	gusseis. Deckel	4	285	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
286	—	—	1	—	Deckel von einer Milchkanne	—	286	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
287	—	—	1	—	hölzerne Diele	24	287	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	4,25 m lang, 48 cm breit.
288	—	—	1	Rll.	Drahtgeflecht	265	288	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
289	—	—	1	„	Drahtgeflecht	10	289	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	
290	—	—	1	—	Eckgarderobe	13	290	Hamburg	Lübeck-Büchener	
291	—	—	1	Eimer	?	5	291	Mannheim	Direktion Mainz	blaues Etikett: Bismarck-Gelee.
292	—	—	1	Pack	50 Stäbe Eisen	25	292	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
293	—	—	1	Bd.	3 Stangen Eisen	—	293	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
294	—	—	1	Pack	4 Stäbe T-Eisen	—	294	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
295	—	—	1	Bd.	4 Stg. geripptes Eisen	18	295	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
296	—	—	1	Stange	Eisen	50	296	Pforzheim	Badische Stsb.	
297	—	—	2	Kolli	Eisen	18	297	Mannheim	„	
298	—	—	1	Stange	Eisen, 4,20 m	25,5	298	Karlsruhe Hbf.	„	
299	—	—	1	Pack	10 Eisenblecheimer	15	299	Recklinghausen Bruch	K. E.-D. Essen	
300	—	—	1	Rg.	Eisendraht	30	300	Niederhone	K. E.-D. Cassel	
301	—	—	2	Stück	Eisenstäbe	—	301	Hamm	K. E.-D. Essen	1,50 m lg.
302	—	—	1	Bd.	7 Eisenstangen	25	302	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
303	—	—	1	—	Eisenstange	?	303	Steele N.	K. E.-D. Essen	
304	—	—	1	—	Eisenrohr	—	304	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
305	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (Rattenfallen)	64	305	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
306	—	—	1	kleiner Weidenkorb	Eisenwaaren	10,5	306	Wernigerode	K. E-D. Magdeburg	
307	—	—	5	Pack	Erde	14	307	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	*)
308	—	—	1	Gestell	Fahrrad	35	308	Lottin	K. E.-D. Bromberg	**)
309	—	—	1	Sack	Farbe	51	309	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
310	—	—	1	Kiste	Farbwaaren	6	310	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
311	—	—	1	Fass	?	?	311	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
312	—	—	1	Bd.	Fenstereisen	60	312	Butzbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
313	—	—	1	Bund	Fenstereisen	21	313	Lauda	Badische Stsb.	
314	—	—	2	Kisten	geräucherte Fische	7	314	Posen	K. E.-D. Posen	
315	—	—	1	Bd.	Flacheisen	59	315	Wengerohr	St. Johann-Saarbr.	
316	—	—	1	Pack	Flaschen	5	316	Diedenhofen	Reichsbahn	
317	—	—	1	Stück	Gasrohr, 2,90 m	7	317	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
318	—	—	2	—	Gasrohre, 4,50 m	51	318	Oels	K. E.-D. Breslau	
319	—	—	1	Stück	Gasrohr, 5,30 m	25	319	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
320	—	—	1	—	Gasrohr, 5 m	—	320	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
321	—	—	1	Bd.	7 dünne Gasröhren	—	321	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
322	—	—	1	Blechflasche	Gasstoff	73	322	Neuss	K. E.-D. Cöln	
323	—	—	1	Sack	Gemüse	35	323	Sulzbach (Saar)	St. Johann-Saarbr.	
324	—	—	1	„	Gerste	102	324	Torgelow	K. E.-D. Stettin	
325	—	—	1	Bund	Gewichte	15	325	Mannheim	Badische Stsb.	
326	—	—	1	—	Gitter	—	326	Leipzig Th. Bhf.	K. E-D Halle a/S.	rother Anstrich.
327	—	—	1	—	Gussrohr	15	327	Mainz	Direktion Mainz	
328	—	—	2	Säcke	Hafer	152	328	Leutkirch	Württemberg. Stsb.	
329	—	—	1	Pack	Hafer	72	329	Frintrop	K. E.-D. Essen	
330	—	—	1	—	eiserner Hebel	19	330	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
331	—	—	1	—	Heerdeinsatz	1	331	Hof	Bayerische Stsb.	
332	—	—	2	Bund	Hohlglas	13	332	Mannheim	Badische Stsb.	
333	—	—	1	Sack	Holzkohlen	20	333	Rixheim	Reichsbahn	
334	—	—	1	„	Holzkohlen	10	334	Berlin O.	K. E.-D. Berlin	
335	—	—	1	„	Holzmehl	23	335	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
336	—	—	1	—	Holzschwelle	33	336	Magdeburg-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
337	—	—	1	Sack	Holzwaaren	18	337	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
338	—	—	1	—	lebendes Huhn	—	338	Coblenz	K. E.-D. Cöln	

*) Die 5 Pack Muttererde enthalten Pflanzenkeime, anscheinend Buxbaum.
**) Eine Seite des Gestells trägt die Anschrift: Sirius Fahrradwerke Doos, Nürnberg.

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung (der Güter)	Inhalt (der Güter)	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
339	—	—	1	—	Jaucheschöpfer aus Zink	2,5	339	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
340	—	—	1	Ballen	Kaffee	27	340	Vorst	Krefelder E.	
341	—	—	1	Pack	Kaminschieber —	8	341	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
342	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	47	342	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
343	—	—	1	Säckchen	Kartoffeln —	5	343	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
344	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	44	344	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
345	—	—	1	„	Kartoffeln —	83	345	Northeim	K. E.-D. Cassel	
346	—	—	1	—	Kesseldeckel —	4,5	346	Mannheim	Badische Stsb.	
347	—	—	1	—	Kette	5	347	„	„	
348	—	—	1		Kette —	6	348	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
349	—	—	1	Bund	8 Stück Kinderharken	3	349	Celle	K. E.-D. Hannover	
350		—	1	„	Kinderschaufeln mit gelben Stielen	—	350	Würselen	K. E.-D. Cöln	
351		—	1	—	leerer Kinderwagen —	13	351	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	ohne Verdeck, schwarz lackirt.
352		—	1	Kiste	neue Kistchen	20	352	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
353	—	—	1	„	1 Nähtisch, 1 Paar weisse Ballschuhe, 2 Wandleuchter, 1 Ueberzug, Postkarten, aufgegeben von Herrn Dr. med. Hüttner in Hamburg, Bornstr. 14 II.	37	353	Zernitz	K. E.-D. Altona	neben dem Gleise auf der Strecke zwischen Zernitz und Neustadt a/D. gefunden.
354	—		1	Sack	Kleie —	49	354	Netzthal	K. E.-D. Bromberg	
355	—	—	1	Koffer	Kleider —	6	355	Metz	Reichsbahn	
356		—	1	Pack	l. Kleiesäcke —	19,5	356	Sarstedt	K. E.-D. Hannover	
357			1	—	Kupferplatte —	33	357	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
358		—	1	—	Kuppelungstheil für Güterwagen	9	358	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
359		—	1	—	hölzerner Latirbaum —	—	359	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
360	—	—	1	Ballen	Leder —	46	360	Frankfurt a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
361	—		1	—	Leine —	5	361	Marne	K. E.-D. Altona	
362		—	1	Sack	Lumpen —	22	362	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
363	—	—	1	—	Maschine —	285	363	Bentheim	Holländische E.	
364	—	—	1	Sack	Maschinen- (Grasmähmaschinen-) Theile	74	364	Wurzen	Sächsische Stsb.	
365	—	—	1	Strohseil	Maschinentheil mit 3 Zahnrädern	5	365	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
366		—	1	—	gusseis. Maschinentheil	16	366	Langenöls	K. E.-D. Breslau	blauer Anstrich.
367	—	—	1	—	Matratze (in Leinen eingenäht)	83	367	Frankfurt a/M. H. G. Bf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
368	—	—	1	Packet	Nägel (Sohlenstifte) —	3	368	Bochum	K. E.-D. Essen	
369	—	—	1	Pack	2 leere Nietenkörbe —	4	369	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
370	—	—	1	Bund	Obstbaumpflanzen —	112	370	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
371	—	—	1	Korbflasche	Oel —	70	371	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
372		—	1	—	Ofenrost —	8	372	Strassburg	Reichsbahn	
373	—	—	1	—	Ofenroste —	2,5	373	Gräfrath	K. E.-D. Elberfeld	
374		—	1	Bund	Ofenschieber —	26	374	Mannheim	Badische Stsb.	
375	—	—	5	Kolli	Ofentheile —	35	375	„	„	
376	—	—	1	Korbkanne	Petroleum —	31	376	Darmstadt	Direktion Mainz	
377	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	83	377	Witten Ost	K. E.-D. Essen	
378	—	—	1	Kollo	10 Pflugschaarsohlen	27	378	Hochstüblau	K. E.-D. Danzig	
379	—	—	2	—	Pläne —	—	379	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
380	—	—	1	Wagen	Platten	10 640	380	Birchheim	Reichsbahn	Wagen Bromberg 30210.
381	—	—	2	—	Plättbolzen —	4	381	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
382	—	—	1	—	Plombirleine —	—	382	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
383	—	—	1	—	Privatgitter —	—	383	Oldenburg	Gr. E.-D. Oldenburg	
384	—	—	1	—	Privatgitter —	—	384			
385	—	—	1	—	Privatkette —	4	385	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
386	—	—	1	—	Privatplan	—	386	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
387	—	—	1	—	eis. Rad —	2	387	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
388	—	—	1	—	eis. Rad —	2	388	Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	
389	—	—	1	Reisekorb	? —	39,5	389	Bentschen	K. E.-D. Posen	
390	—	—	2	neue Reisekörbe	leer —	20	390	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
391	—	—	1	Reisekorb	— —	30	391	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	mit Vorlegestange und Schloss.
392		—	1	Reisekorb, neu	— —	43	392	Steglitz	K. E.-D. Berlin	mit Vorlege-Eisenstange und Schloss.*)
393	—	—	1	Reisekorb	eine Kiste mit Taschentüchern und 1 Paar Stulpen	7	393	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	

*) Jegliche Bezettelung etc. fehlte. Das einzige Merkmal besteht in einem am Griff befestigten Pappzettel, der zerrissen, als Ueberbleibsel einer Bezettelung enthält: von St. . . . R. . . . Der Zettel ist roth, also Eilgut.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
394	—	—	1	—	eis. Riemenspinner —	53	394	Danzig lege Th.	K. E.-D. Danzig	
395	—	—	1	Wg.	Roheisen —	10 000	395	Braunschweig Hbf.	K. E-D. Magdeburg	Ess. 71399.
396	—	—	1	Bund	Rohr —	6	396	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
397	—	—	1	Ballen	Rohr —	37	397	Ottendorf	K. E.-D. Altona	
398	—	—	1	—	eis. Rohr —	—	398	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
399	—	—	1	—	gusseis. Rohr, 5 m —	—	399	Erdorf-Bitburg	St. Johann-Saarbr.	
400	—	—	2	—	Roststäbe —	12,5	400	Mannheim	Badische Stsb.	
401	—	—	2 1	— —	Ruhböcke — Leiter —	—	401	Gustavsburg	Direktion Mainz	
402	—	—	2	Stg.	Rundeisen, 5,25 m —	—	402	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
403	—	—	1	Bund	3 Stäbe Rundeisen —	8,5	403	Werdau	Sächsische Stsb.	
404	—	—	1	—	Rundstahl —	18	404	Neuss	K. E.-D. Cöln	
405	—	—	1	Sack	vermuthlich l. Säcke	10	405	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
406	—	—	1	„	l. Säcke —	23	406	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
407	—	—	1	„	l. Säcke —	26	407	Zinten	K. E.-D. Königsberg	
408	—	—	1	„	Säcke —	29	408	Bassum	K. E.-D. Münster	
409	—	—	1	Ballon in Korb	Säure —	77	409	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
410	—	—	1	Schliesskorb	leer —	4	410	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
411	—	—	1	Kiste	Schnitterumzugsgut	100	411	Nienhagen	K. E.-D. Hannover	
412	—	—	1	—	doppelter Schraubenschlüssel	1	412	Kamenz	K. E.-D. Halle a S.	
413	—	—	1	Bd.	26 verz. Schrauben —	4	413	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
414	—	—	1	—	Schubkarrenrad —	10	414	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
415	—	—	2	—	eis. Schwellen —		415	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
416	—	—	1	—	Schwengel zu einer Jauchepumpe	2,5	416	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
417	—	—	1	—	Sieb —	10	417	Luxemburg	Wilhelm Luxemburg	
418	—	—	1	Rolle	Sohlleder —	57	418	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
419	—	—	1	Bll.	Speck —	54	419	Hasslinghausen	K. E.-D. Elberfeld	
420	—	-	1	Spritfass	leer —	75	420	Mainz	Direktion Mainz	
421	—	—	1	Pack	8 Spurmaasse für Bahnmeister	32	421	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	
422	—	—	1	Stg.	Stahl —	11	422	Altboyen	K. E.-D. Posen	
423	—	—	1	—	Stahlwelle, à 2,5 m —	14,5	423	Hannover	K. E.-D. Hannover	
424	—	—	1	Kollo	28 eis. Stangen —	70	424	Röbel	Grhzl. Meckl. Stsb.	
425	—	—	1		Thonrohrbogen —	—	425	Maulbronn	Württemberg. Stsb.	Streckenfund.
426	—	—	1	—	Thürflügel f. offene Güterwagen	40	426	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
427	—	—	10	—	eiserne Töpfe —	—	427	Stargard i/Pm.	K. E.-D. Stettin	
428	—	—	1	Tonne	leer —	15	428	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
429	—	—	1	Kiste	Umzugsgut —	11	429	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
430	—	—	2	—	Unterlagehölzer —	—	430	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
431	—	—	1	—	Verbindungsrohr —	25	431	Mannheim	Badische Stsb.	
432	—	—	1	—	Verschlussdeckel mit Rahmen	25	432	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
433	—	—	1	—	Viehbarriere —	—	433	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
434	—	—	1	Blecheimer	Wagenfett —	12	434	Gr. Gleidingen	K. E.-D. Hannover	
435	—	—	1	—	hölzerner Wagentheil	—	435	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
436	—	—	1	Stg.	Walzeisen, 366 m —	—	436	Augustwalde	K. E.-D. Bromberg	
437	—	—	1	Sack	schmutzige Wäsche u. Kleider	15	437	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
438		—	1	—	Wasserrohr —	8	438	Mannheim	Badische Stsb.	
439	—	—	3	—	Wasserschiffe —	36	439	„	„	
440	—	—	1	Kiste	mehrere eis. Wellen, sonstiges Eisenzeug, ein Sförm. Kupferrohr	—	440	Giessen	K. E.-D. Frankf. a M.	
441	—	—	1	Ballen	Werg —	58	441	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
442	—	—	1	Korb	eis. Werkzeuge —	69	442	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
443	—	—	1	Ballen	Wettertuch —	91	443	Herne	K. E.-D. Essen	
444	—	—	2	—	Zahnräder —	3	444	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
445	—	—	1	Kiste	Zanella —	26,5	445	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
446	—	—	1	Pack	Zimmt —	5	446	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
447	—	—	1	„	2 Zinkblechwannen —	5	447	Geestemünde Zollinl.	K. E.-D. Hannover	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A P	4279 4281 4045 4046 3625 3676 3680 4272 4039 4285 4277 4044	12	Stück	leere Eisencylinder —	400	1	Eybell	Ungarische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
2	B D	536	1	Ballen	Baumwollgarn —	146	2	Rákos rendezö p. udvar	Ungarische Stsb.	
3	J H	2	1	Kiste	Gebäck, Messer, Löffel, Geschirr	14,5	3	„	„	von Theresienstadt.
4	K H	1517	1	„	Eisenwaaren —	102	4	Budapest dunapart	„	von Heinfeld.
5	MK	86	1	Ballen	Fournire —	7	5	Budapest nyugoti p. u.	„	
6	(R)	1336	1	„	Glycerin —	65	6	Zágráb	K. k. priv. Südbahn	
7	S K	1133	1	„	? —	97	7	Arad	Ungarische Stsb.	von Wien Nord.
8	S R	2701	1	Fass	Oel —	175	8	Trifail	K. k. priv. Südbahn	
9	T	1719	1	Sack	Farbe —	5	9	Budapest-Kelenföld	Ungarische Stsb.	
10	Ganzèstsa	1961	1	Stück	Flaschenzugkette —	250	10	Budapest-Lipótváros	„	
11	Kirchner & Co. A.-G. Leipzig-Sellerhause	83251	1	„	Stahlstange —	15	11	Székesfehérvár	K. k. priv. Südbahn	
12	L. Kohn Wien	75	6	Bund	leere Säcke —	134	12	Györ	Ungarische Stsb.	
13	—	217 227	2	Kisten	Würfelzucker —	132	13	Villach	K. k. priv. Südbahn	
14	—	483	1	Ballen	leere Säcke —	27	14	Fiume	Ungarische Stsb.	
15	—	3464	1	Kiste	? —	64	15	Szabadka	„	
16	—	4236	1	Stück	Kohlensäurereservoir, leer	11	16	Sopron	K. k. priv. Südbahn	
17	—	—	1	Fass	leer (339 l) —	60	17	„	„	
18	—	—	1	„	leer (352 l) —	52	18			
19	—	—	2	Säcke	Sandsteine —	175	19	Triest	„	
20	—	—	1	Ballen	Schwefel —	50	20	„	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S W

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 29. | 13. April 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 11 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Finanzordnung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.

Am 1. April d. J. ist, wie diese Zeitung bereits vorläufig berichtet hat, eine neue Ausgabe der Finanzordnung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung in Kraft getreten. Gleichzeitig ist die erste Ausgabe der Finanzordnung, die wie die neue Verwaltungsordnung am 1. April 1895 eingeführt worden war, wieder aufgehoben.

Verwaltungsordnung und Finanzordnung zusammen bildeten im Jahre 1895 die grosse Reform der preussischen Staatsbahnverwaltung. Die Verwaltungsordnung regelte nach neuen Grundsätzen die äussere Gliederung der Verwaltung, sie bestimmte die Einsetzung und die Zusammensetzung der Eisenbahnbehörden und der weiteren Verwaltungsorgane unter Beseitigung der früheren doppelten Instanz, sie zog neue Grenzen auf dem Gebiete der Zuständigkeit der Behörden und der nachgeordneten Organe, und sie traf endlich Anordnungen über die äussere Form der Geschäftserledigung im allgemeinen. Der Finanzordnung war der innere Ausbau der Verwaltung auf dem Gebiete des Finanzwesens vorbehalten, das bei einem so grossen und für die Staatsfinanzen bedeutungsvollen Ressort naturgemäss einen hervorragenden Platz einnimmt. Die Finanzordnung vom 1. April 1895 räumte gründlich auf mit dem Ballast, mit dem das Finanzwesen der Staatseisenbahnverwaltung bis dahin im Uebermaass belastet war. Sie begann mit einer vollständigen Umgestaltung der Rechnungsgrundsätze und des Etatsmusters. Die Nebenverwaltungen, die sich im Eisenbahnwesen als Staat im Staate mit eigener Rechnungsführung herausgebildet hatten, wurden beseitigt, an die Stelle rein formaler Rechnungs- und Schreibarbeiten trat die wichtigere Prüfung der eigentlichen Wirthschaftsführung. Dieser durchgreifenden Umgestaltung musste das Normalbuchungsformular für die Eisenbahnen Deutschlands mit der Statistik folgen, so dass die Vereinfachungen des Etats nicht blos der Veranschlagung, sondern auch in vollem Umfange der Buch- und Rechnungsführung zu gute gekommen sind. Die Einführungsverordnung zur ersten Ausgabe der Finanzordnung, die auch der zweiten Ausgabe wieder vorgedruckt ist, gibt noch weitere Auskunft über die damaligen wichtigen Neuerungen. Hier kann nur darauf hingewiesen werden, dass nach allen Wahrnehmungen die Umgestaltung des Finanzwesens zu den günstigen wirthschaftlichen Ergebnissen der Staatseisenbahnverwaltung in hohem Maasse beigetragen hat. Die Einführungsverordnung zur neuen Ausgabe der Finanzordnung äussert sich hierüber folgendermaassen:

„Die am 1. April 1895 gleichzeitig mit der Verwaltungsordnung eingeführte Finanzordnung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung hat sich bewährt. Mit dem neuen Etatsschema ist eine grössere Durchsichtigkeit der Wirthschaftsführung erreicht; insbesondere hat die Beseitigung der getrennten Rechnungsführung der Werkstätten- und der anderen Nebenverwaltungen durchgreifende Vereinfachungen und Verbesserungen im Rechnungswesen geschaffen. Ebenso hat die Durchführung des Gedankens, sämmtliche Vorschriften für die Ueberwachung der Wirthschaftlichkeit bei allen Zweigen der Verwaltung sowie für die rechnungs- und kassenmässige Behandlung aller Finanzsachen einheitlich für den Staatsbahnbereich festzulegen, die erwarteten Vortheile gezeitigt. Die gesammte Finanzgebahrung ist einfach, klar und durchsichtig geworden, und es sind nicht nur mittelbar günstige Rückwirkungen auf das ge-

sammte Wirthschaftsergebniss, sondern auch unmittelbar durch Verminderung der Geschäftslast erhebliche Ersparnisse besonders bei den Verwaltungsausgaben erzielt worden."

Als Ergänzung dieser Bemerkung werden die Ausführungen des Herrn Staatsministers v. Thielen in der Rede zu betrachten sein, mit der von ihm am 23. Februar d. J. die Berathung des Eisenbahnetats für das Jahr 1901 im preussischen Abgeordnetenhause eingeleitet wurde. Nach diesen Ausführungen ist nicht blos die gesammte finanzielle Entwickelung der preussischen Staatsbahnen trotz der Steigerung der Materialpreise und der Erhöhung der Besoldungen und Löhne des Dienstpersonals im allgemeinen günstig, sondern es sind auch ganz besonders im inneren Dienste mit der Neuordnung der Verwaltung und des Finanzwesens unmittelbar grosse Ersparnisse erzielt worden. Der innere Dienst der Staatseisenbahnverwaltung verursacht im Jahre 1901 rund 7 000 000 *M.* weniger Kosten, als in dem Jahre vor der Neuordnung, nämlich 1894. Gegen 2 800 Beamte sind heute im inneren Dienste weniger als damals beschäftigt. Das sind absolute Ziffern. Zieht man aber in Betracht, dass, seitdem das Bahngebiet sich um mehr als ein Sechstel vergrössert hat, und dass Verkehrseinnahme und Geschäftsumfang noch mehr zugenommen haben, so beziffert sich die Herabminderung des jährlichen Verwaltungsaufwandes auf mindestens 20 000 000 *M.* Dazu haben beide Maassnahmen, die Neuordnung der Verwaltung und die Neuordnung des Finanzwesens, beigetragen. Eine Auseinanderrechnung, wie viel davon auf jede der Maassnahmen entfällt, ist schwierig, wenn nicht unmöglich. Bei dem grossen Umfange, den die Etats-, Rechnungs- und Kassengeschäfte im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung einnahmen, ist aber mit Bestimmtheit zu behaupten, dass auf die Neuordnung des Finanzwesens mindestens die Hälfte der Ersparnisse zu rechnen ist.

In Anbetracht derartiger Erfolge kann es nicht auffallen, dass die neue Finanzordnung an keiner Stelle andere Wege einschlägt als diejenigen, die schon die erste Finanzordnung verfolgt hat. Sie fasst alles das, was in der Zwischenzeit an Verbesserungen und Vervollständigungen geschaffen ist und zunächst in Form von Nachträgen herausgegeben war, zusammen und baut auf der Grundlage der ersten Ausgabe eine Anzahl von Vorschriften weiter aus, deren Ergänzung oder Aenderung sich bei der erneuten Durcharbeitung der gesammten Bestimmungen als zweckmässig erwiesen hat.

Die neue Finanzordnung besteht wie die erste Ausgabe aus 12 Theilen. Zehn Theile sind vom Minister der öffentlichen Arbeiten erlassen, ein Theil, die Rechnungsordnung, trägt die Unterschrift des Ministers und der Oberrechnungskammer und ein Theil, die Anweisung zur Rechnungslegung, ist von der Oberrechnungskammer herausgegeben. Das ganze Werk umfasst weit über 2 000 Druckseiten.

In dem ersten Theile der Finanzordnung, der Wirthschaftsordnung, sind die Grundsätze dargestellt, von denen sich der Staatseisenbahnbeamte bei der Wahrnehmung seines Amtes in Bezug auf Wirthschaftlichkeit leiten lassen soll. Das gilt insbesondere für die leitenden und anderen höheren Beamten. An der Hand der laufenden Geschäfte, wie sie bei den einzelnen Stellen vorkommen, ertheilt die Wirthschaftsordnung Weisungen und Rathschläge für die Beobachtung und Prüfung der Wirthschaftlichkeit und für die Verhütung unwirthschaftlicher Maassnahmen. Sie ordnet diejenigen Kontrolmaassregeln und Rapportirungen einheitlich für den Staatsbahnbereich für alle Organe und Behörden von den untersten Stellen bis hinauf zum Ministerium an, ohne die eine geordnete Wirthschaftsführung bei einer vielen äusseren Einflüssen und Zufälligkeiten unterworfenen Betriebsverwaltung nicht möglich ist. Die bereits in der ersten Ausgabe geschaffene Revisionsstelle jeder Eisenbahndirektion ist in der neuen Ausgabe noch weiter ausgestaltet, so dass die Behörden immer mehr ihre eigenen Revisionsstellen bilden und daher immer mehr imstande sind, Fehler und Mängel unverweilt zu erkennen und abzustellen.

Besonders bemerkenswerth in der neuen Ausgabe der Wirthschaftsordnung ist die Einsetzung des Etatsrathes an Stelle des Kassenrathes. Die Einführungsverordnung bemerkt dazu folgendes:

„Unter Festhaltung des Gesichtspunktes, dass in erster Linie der Präsident für die Beobachtung einer verständigen Wirthschaftsführung Sorge zu tragen hat, ist es zweckmässig erschienen, die besonderen Aufgaben des in Unterstützung des Präsidenten zur Ueberwachung der Wirthschaftlichkeit berufenen Dezernenten, des Etatsrathes, klar zum Ausdrucke zu bringen und — ohne Verminderung oder Einschränkung der Verantwortlichkeit der anderen Dezernenten — zu ergänzen. Die an sich wenig belangreiche, aber sehr zeitraubende zweite Unterschrift unter den Kassenbelägen ist weggefallen. Durch diese erhebliche Entlastung soll Raum geschaffen werden für eine erhöhte thätige Mitwirkung des Etatsrathes bei allen denjenigen Geschäften, denen eine Bedeutung in Bezug auf die Wirthschaftlichkeit beizumessen ist. Der beabsichtigte Erfolg wird um so sicherer erreicht werden, je mehr der Etatsrath bei seiner schwierigen Aufgabe bereitwilliges Entgegenkommen bei den anderen Direktionsdezernenten und bei den Inspektionsvorständen findet."

Die vornehmste Aufgabe des Etatsrathes soll darin bestehen, den Präsidenten bei der Gesammtleitung der Verwaltung durch ständige Ueberwachung der Wirthschaftsführung und zwar ebensowohl bei der pflegsamen Behandlung der Einnahmequellen, wie bei der verständigen Verwendung der Ausgabefonds zu unterstützen. Nur erfahrene Dezernenten, der Regel nach die Oberregierungsräthe, die zugleich persönliches Ansehen und Vertrauen bei den übrigen Dezernenten, den Inspektionsvorständen und den fernerweit betheiligten Beamten finden, sollen daher für die Stellung der Etatsräthe ausgewählt werden. Ihre Thätigkeit soll nicht sowohl in der Mitzeichnung aller, auch unbedeutender Geschäftssachen, sondern vielmehr in der Mitwirkung bei den Geschäften von wirklich wirthschaftlicher Bedeutung bestehen. Es sollen daher dem Etatsrathe neben diesen Geschäften nur Dezernatsgeschäfte wichtigerer Art übertragen werden, die geeignet sind, ihm den Ueberblick über die Finanzgebahrung zu ermöglichen. Im übrigen gilt für den Etatsrath wie für alle anderen Dezernenten der Grundsatz, dass nirgends übertriebene und daher falsche Sparsamkeit anzuwenden ist. Die Wirthschaftsordnung selbst lässt darüber keinen Zweifel zu, indem sie folgendes bestimmt:

„Jeder Dezernent hat bei der Bearbeitung seiner Geschäftssachen nicht nur die seinem Dezernate entsprechende besondere Fachrichtung (nach der rechtlichen, technischen, verkehrs- und sozialpolitischen Seite usw.) zu verfolgen, sondern auch zu prüfen, ob die Entscheidung mit den Grundsätzen einer verständigen Wirthschaftsführung vereinbar ist. Dabei dürfen selbstverständlich nicht kleinliche Rücksichten walten, vielmehr soll gerade bei einer in steter Entwickelung begriffenen staatlichen Verkehrsanstalt durch umsichtige und wohldurchdachte Maassnahmen, durch Herstellung von gediegenen Anlagen, durch Vorhaltung eines tüchtigen, allen Anforderungen entsprechenden Personals usw. bei voller Aufwendung der erforderlichen Mittel die sichere und zweckmässige Betriebsführung sowie eine geordnete Verkehrsleitung gewährleistet und dadurch grösseren Aufwendungen, die zu oft mit mangelhaften und unzureichenden Anlagen verbunden sind, und Einnahmeverlusten, die eine mangelnde Förderung des Verkehres zur Folge haben können, vorgebeugt werden."

Der zweite Theil der Finanzordnung, die Buchungsordnung, beginnt mit einer Darstellung allgemeiner etatsrechtlicher Begriffe und Grundsätze und erläutert sodann in eingehendster Weise das der Buchungs- und Rechnungsführung zu Grunde liegende Etatsschema. Sie schliesst mit dem Muster für die Veranschlagung, Buchung und Rechnungslegung bei den Eisenbahnbauausführungen, das ebenfalls erläutert wird. Mit grösster Sorgfalt sind alle denkbaren Einnahme- und Ausgabearten einer Verrechnungsstelle (Titel, Position und Unterposition)

zugetheilt. Die neue Ausgabe der Buchungsordnung ist nach dieser Richtung noch wesentlich vervollständigt. Es ist nicht zu verkennen, dass eine derartige Anweisung, die jeden Zweifel über die Hingehörigkeit von Einnahme- und Ausgabeposten ausschliesst, und die eine gleichmässige Behandlung bei allen Stellen sicherstellt, sowohl den Geschäftsbetrieb als auch den Ueberblick über die Finanzergebnisse ungemein erleichtert.

Einen spröden Stoff, aber ein Gebiet von allergrösster Wichtigkeit für den inneren Geschäftsbetrieb und für die Höhe der Verwaltungsaufwendungen behandelt die Rechnungsordnung. Dieser Theil der Finanzordnung besteht aus nur 80 Seiten Text, dagegen aus über 450 Seiten Rechnungsmuster. Nichts ist geeigneter, unnütze Schreiberei zu vermeiden und die Disposition über die Rechnungsbeamten zu erleichtern, als die genaue Bestimmung dessen, was die zahlreichen Rechnungsunterlagen enthalten müssen und in welcher Form die Rechnungsbeläge aufzustellen sind. Diese mühsame, aber fruchttragende Arbeit ist für den Bereich der Staatseisenbahnverwaltung in der Rechnungsordnung derart gelöst, dass möglichst für alle Einnahmeanweisungen, Ausgaberechnungen und anderen Rechnungsbeläge unter Berücksichtigung der vielen für das Kassenwesen, für die Rechnungslegung, für die Wirthschaftsführung und für andere Verwaltungszwecke erlassenen Bestimmungen Muster entworfen sind, die von den Rechnungsbeamten nur sorgfältig ausgefüllt zu werden brauchen, um allen Anforderungen zu genügen. Durch die Mitvollziehung der Rechnungsordnung durch die Oberrechnungskammer ist sichergestellt, dass auch die oberste Revisionsbehörde weitere Anforderungen nicht stellen will. In der neuen Ausgabe der Rechnungsordnung ist die Sammlung der Rechnungsmuster noch vermehrt, mehrfach die Form der Darstellung vereinfacht und der Umfang der auf den Rechnungsbelägen abzugebenden Bescheinigungen vermindert worden.

Mit der unmittelbaren Verrechnung aller Einnahmen und Ausgaben auf den Etat sind, wie bereits angedeutet ist, die früheren, bis zu einem gewissen Grade selbständigen Nebenverwaltungen am 1. April 1895 aufgehoben. Dazu gehört namentlich auch die frühere Werkstättenverwaltung. Seit der Neuordnung der Verwaltung und des Finanzwesens gelten für die Werkstätten die Rechnungs-, Etats- und Kassenvorschriften wie für alle anderen Stellen. Daran wird auch dadurch nichts geändert, dass der Theil IV der Finanzordnung als „Werkstättenordnung“ bezeichnet ist. In diesem Theile sind nur aus äusseren Rücksichten die Vorschriften für die Behandlung derjenigen Arbeiten aufgenommen worden, die nur im Werkstättenbetriebe vorkommen. Dazu gehören die Vorschriften über die Aufschreibung der Werkstättenarbeiten (Arbeiterkontrolhefte) und der Materialien, der Arbeiten für dritte, der selbst gefertigten Vorrathsstücke, der Herstellung von Weichen usw. Nur ein verhältnissmässig kleiner Theil des Rechnungspersonals ist mit derartigen Arbeiten befasst, so dass sie zweckmässigerweise in einer Sonderanweisung zusammenzufassen waren. Im übrigen hat die Aufhebung des früheren Rechnungswesens der Werkstättenverwaltung und die Einführung der vereinfachten Rechnungsformen die Büro- und Rechnungsgeschäfte des Werkstättenwesens um weit über die Hälfte vermindert.

Mit dem Theile V der Finanzordnung, der Materialienordnung, verhält es sich ähnlich wie mit der Werkstättenordnung. Grundsätzlich ist das Materialienwesen durch die ersten Theile der Finanzordnung mitgeregelt. In der Materialienordnung werden im Anschluss daran diejenigen Sonderbestimmungen getroffen, die nothwendig sind, um ein einheitliches Verfahren bei der Vereinnahmung, Verausgabung und Rapportirung der Materialien sicher zu stellen. Von Wichtigkeit ist insbesondere auch die Aufstellung eines einheitlichen Materialienverzeichnisses. Dadurch ist gleichzeitig die gemeinsame Beschaffung der Materialien für Gruppen von Direktionsbezirken, zum Theil auch für den ganzen Staatsbahnbereich wesentlich erleichtert worden.

Als ein Theil der Materialien, der aber seiner Natur nach eine etwas abweichende Behandlung erfordert, gelten die Drucksachen und die Schreibmaterialien. In der Drucksachenordnung, dem Theil VI der Finanzordnung, sind die besonderen Vorschriften über Beschaffung, Vereinnahmung und Verausgabung der Drucksachen und Schreibmaterialien getroffen. Die neue Ausgabe enthält zwei bemerkenswerthe Aenderungen: sie verschärft die Kontrole des richtigen Eingangs beschaffter Drucksachen und vereinfacht auf der anderen Seite die Ausgabebuchungen.

In dem Theile VII, der Inventarienordnung, wird die Führung der Inventarienbücher, die im engsten Zusammenhange mit der Belägeaufstellung stehen, einheitlich für alle Bezirke geregelt. Die neue Ausgabe trägt einem namentlich von den Vorständen der Inspektionen ausgesprochenen Wunsche auf Verminderung der Zahl der Inventarrevisionen Rechnung.

Die Theile VIII, IX und X der Finanzordnung, die Hauptkassen-, Stationskassen- und Baukassenordnung, bilden eine für sich abgeschlossene Gruppe von Vorschriften. Sie regeln den Geldverkehr und die kassenmässige Verbuchung der Einnahmen und Ausgaben. Für die erste Erhebung der Verkehrseinnahmen sind die Bestimmungen der allgemeinen Abfertigungsvorschriften maassgebend.

Wer sich noch der früheren Eisenbahnhauptkassen und Eisenbahnbetriebskassen mit allen ihren Einrichtungen und ihrem zahlreichen Personal erinnern kann, wird bei einer Besichtigung der heutigen Kasseneinrichtungen über die einfache Regelung gegenüber dem damaligen Zustande staunen. Dies Ergebniss ist die Folge einerseits der Aufhebung der Betriebsämter mit ihren Kasseneinrichtungen und der Umgestaltung des Etatsschemas und Rechnungsmusters, andererseits der im Kassendienste eingeführten modernen Einrichtungen. Die beiden ersten Ursachen liegen ausserhalb des Rahmens der Kassenordnungen. Zu den modernen Einrichtungen in der Kassenverwaltung, die durch die Kassenordnungen getroffen sind, zählt in erster Reihe die weitgehende Benutzung des Giroverkehrs der Reichsbank, ferner die umfassendste gegenseitige Hilfeleistung der Eisenbahnkassen unter sich, wobei alle Geldsendungen vermieden werden und die Ausgleichungen im Abrechnungswege erfolgen. Auch die Benutzung der Kassenmanuale zu Zwecken der Aufstellung der Jahresrechnung, eine Einrichtung, die namentlich in der neuen Ausgabe der Finanzordnung noch weiter ausgestaltet ist, trägt den Fortschritten der Neuzeit Rechnung. Die Vortheile dieser Einrichtungen sind besonders hervorgehoben, nachdem auch die preussische Finanzverwaltung in Anbetracht der günstigen Ergebnisse der Staatsbahnverwaltung für die Kassen der allgemeinen Staatsverwaltung die Benutzung des Girokontos angeordnet hat und der Verwendung der Kassenmanuale zu Zwecken der Rechnungsaufstellung näher getreten ist.

Eine der wichtigsten und schwierigsten Arbeiten auf dem Gebiete des Kassen- und Rechnungswesens ist die Rechnungslegung gegenüber der obersten Revisionsbehörde. Es ist für die geschäftliche Behandlung aller Finanzsachen von Wichtigkeit, zu wissen, was die Revision zur Begründung jedes Rechnungspostens verlangt und wie er in der Rechnung darzustellen ist. Für den Bereich der Staatseisenbahnverwaltung ist diese Frage derart gelöst, dass die Oberrechnungskammer nicht blos bei allen Theilen der Finanzordnung mitgewirkt, sondern auch eine besondere „Anweisung zur Rechnungslegung“ erlassen hat, die als Theil XI der Finanzordnung einverleibt ist. Die Anweisung enthält eine systematische Darstellung alles dessen, was der Rechnungsaufsteller bei jeder einzelnen Verrechnungsstelle zu beobachten hat. Eine Durchsicht der Anweisung zeigt, dass die Oberrechnungskammer weitgehende Vereinfachungen zugelassen hat, die der Verwaltung zu gute kommen. Die Mitwirkung der Oberrechnungskammer bei der Finanzordnung wird aber noch wesentlich weiter gereicht haben, denn der Minister v. Thielen hat in der bereits erwähnten Rede ausgeführt: „Insbesondere hat die Oberrechnungskammer,

mit der jeder Schritt vereinbart worden ist, sich nicht nur jeder Zeit bereit erklärt, bei diesen Vereinfachungen mitzuwirken, sondern auch in manchen Punkten bei der Berathung geradezu die Initiative ergriffen, und es ist ihr zum nicht geringen Theile mit zu verdanken, dass wir soweit gekommen sind, dass wir einen unnöthigen Ballast, einen kolossalen Ballast haben aus dem Fenster werfen können."

Während die Theile I bis XI der Finanzordnung die Form aller Rechnungs-, Buch- und Kassengeschäfte betreffen, den Geschäftsbetrieb auf dem gesammten Gebiete des Finanzwesens regeln, verfolgt der Theil XII der Finanzordnung einen anderen Zweck. Er ist eine Sammlung von „Vorschriften materiellen Inhalts". Die Grundlagen für die Aufstellung von Tarifen für die Beförderung von Personen und Gütern aller Art, die Besoldungssätze der Beamten und andere ähnliche feste Normen sind allgemein bekannt und daher in der Sammlung nicht enthalten. Daneben gibt es aber eine Menge von Entscheidungen der Centralstelle und von anderen Vorschriften, die bei der sachlichen Entscheidung in Finanzangelegenheiten beachtet werden müssen, die aber nicht allgemein bekannt sind und daher häufig unbeachtet bleiben. Derartige Vorschriften zu sammeln, ist der Zweck des XII. Theiles der Finanzordnung. Die bisherige Bearbeitung dieses Theiles hat nach der Einführungsverordnung nicht blos die Zuverlässigkeit der Arbeiten, sondern auch die auf die Geschäftserledigung verwendete Zeit günstig beeinflusst. Die neue Ausgabe dieses Theiles ist noch nicht erschienen. Sie soll aber weit umfassender werden als die erste Ausgabe, so dass die bisherigen Theile der Finanzordnung demnächst noch durch einen stattlichen Sonderband eine Ergänzung erfahren werden.

Die Finanzordnung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung regelt, wie in vorstehenden Ausführungen nur in allgemeinen Umrissen gezeigt werden konnte, den Geschäftsbetrieb auf einem ausgedehnten Gebiete des Eisenbahnwesens. Vielleicht wird mancher beim Anblick der umfangreichen zwölf Theile fragen, was denn hier wieder unnöthig reglementirt, unnütz vom grünen Tisch aus zusammengeschrieben sei! Freilich ist und bleibt ein staatlicher Betrieb vielfach mit Formen und Einschränkungen belastet, die durch staatliche Aufgaben und Rücksichten, nicht zum mindesten durch die verfassungsmässige Mitwirkung der Landesvertretung bedingt sind. Abgesehen hiervon ist es an und für sich keine geringe Aufgabe der Verwaltung, auf dem grossen Gebiete des Finanzwesens, bei einem Milliardenetat und bei einem grossen Apparat von Dienststellen und Kassen die unbedingt erforderliche Ordnung zu halten. Werden diese Gesichtspunkte nicht ausser Acht gelassen, so wird kein Unbefangener beim Studium und bei der praktischen Anwendung der Finanzordnung an irgend einer Stelle das Bestreben vermissen, überall das sachlich wichtige dem Formenwesen voranzusetzen, die Form aber nicht blos festzulegen, sondern auch einzuschränken, soweit es bei einem staatlichen Betriebe nur irgend möglich ist. Man wird im Gegentheil behaupten dürfen, dass sogar manche Privatbetriebe aus der Finanzordnung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung lernen können.

Berlin, im April 1901.

Hoff, Geheimer Ober-Regierungsrath.

Der Sommerfahrplan der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Fortschreitend mit den Anforderungen des Verkehrs und zur Erleichterung der persönlichen Beziehungen im Interesse von Handel und Industrie bringt auch der diesjährige Sommerfahrplan der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft eine erhebliche Vermehrung der Zugverbindungen für den Personenverkehr. Dem aufmerksamen Beobachter wird dabei nicht entgehen, dass nicht sowohl für den grossen durchgehenden Verkehr, als auch, wie schon seit längerer Zeit, insbesondere auch für den Nahverkehr zahlreiche Verbesserungen geschaffen sind, die den Wünschen der Betheiligten, solange sie nicht nur das eigene, sondern das gemeinsame Interesse im Auge haben, in weitestem Umfange Rechnung tragen. Was die Verbindungen für den durchgehenden Verkehr anbetrifft, so ist für die Ostprovinzen der Monarchie eine neue Tagesschnellzugverbindung zwischen Königsberg und Danzig einerseits sowie Breslau andererseits über Dirschau, Bromberg, Inowrazlaw, Posen mit Anschluss nach und von dem schlesischen Gebirge und den schlesischen Badeorten vorgesehen. Der Fahrplan ist derart angenommen, dass die Abfahrt von Königsberg früh zwischen 7 und 8 Uhr, von Danzig nach 9 Uhr und die Ankunft in Breslau nach 5 Uhr Nachmittags erfolgt. Der Gegenzug verlässt Breslau gegen 3.30 Nachmittags und trifft in Danzig gegen 12, in Königsberg gegen 1.30 Nachts ein. Mit Rücksicht auf die vielfachen Anschlüsse, die dieses Zugpaar von und nach den Seitenlinien vermittelt, ferner im Hinblick auf die erhebliche Abkürzung der Reisezeit zwischen Königsberg und Breslau gegenüber den jetzt bestehenden schnellsten Zugverbindungen über Kreuz und in Anbetracht der für die Hauptstädte der Ostprovinzen gebotenen neuen und bequemen Verbindung unter einander darf angenommen werden, dass hiermit den Interessen weiter Kreise entsprochen sein wird, zumal die Beförderung der neuen Züge als D-Züge unter Mitführung von Speisewagen in Aussicht genommen ist. Ferner wird zwischen Cassel und Köln über die obere Ruhrthalbahn, Cassel ab etwa 2.00 Nachm., Köln an 7.45 Nachm. und Köln ab 6.00 früh, Cassel an gegen 11.00 Vorm. ein neues Schnellzugpaar vorgesehen, das für den Verkehr zwischen Thüringen und dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk mit Hilfe seiner Anschlüsse eine neue, schnelle und bequeme Verbindung herstellt. Auch auf der dem Schnellzugverkehr bisher nicht erschlossenen Strecke Erfurt-Sangerhausen ist ein neues Schnellzugpaar vorgesehen, das im Zusammenhange mit den zwischen Sangerhausen und Magdeburg bestehenden Schnellzügen 47 und 48 eine neue, schnelle Verbindung zwischen Erfurt und Magdeburg vermittelt. Dem stetig zunehmenden Verkehr zwischen Köln und Berlin entsprechend ist trotz der auf der Hauptlinie bereits bestehenden zahlreichen Schnellzugverbindungen die tägliche Ablassung des im Vorjahre für den Ausstellungsverkehr nach Paris nur während eines beschränkten Zeitraumes verkehrenden Doppelzugpaares zu den Zügen D 3 und D 4 vorgesehen. Es wird damit eine zweite regelmässige Tagesschnellzugverbindung mit I. bis III. Klasse zwischen Köln und Berlin über Hannover geschaffen. Durch Einlegung eines Anschlussschnellzugpaares an diese Züge zwischen Löhne und Osnabrück wird auch den Wünschen der Interessenten von Osnabrück auf Herstellung einer Tagesschnellzugverbindung mit der Reichshauptstadt entsprochen. Im Interesse des Verkehrs zwischen Köln und Münster ist ein neues Schnellzugpaar auf dieser Strecke vorgesehen, das von Köln 6.55, von Münster 11.23 Vorm. abfahrend, die bisher für diesen Verkehr in Frage kommenden, in der Hauptsache aber für andere Verkehre bestimmten Schnellzüge wesentlich entlasten wird. Die Zugverbindungen zwischen Münster und Berlin werden insofern eine Verbesserung erfahren, als im dichten Anschluss an die über Hannover zwischen Köln und Berlin verkehrenden Nachtschnellzüge 5 und 6 neue Schnellzüge zwischen Hamm und Münster werden gefahren werden. Besondere Berücksichtigung ist auch den Verkehrsbeziehungen zwischen den Hansestädten Bremen und Hamburg zu Theil geworden, indem für sie ein an beiden Endpunkten gegen 8 Uhr Vorm. abfahrendes Schnellzugpaar neu vorgesehen ist. Auch zwischen Hannover und Bremen wird eine erhebliche Verbesserung der Zugverbindungen durch Einlegung je eines 8.03 Vorm. von Hannover und 7.58 Nachm. von Bremen abfahrenden Schnellzuges eintreten. Für den Ausflugsverkehr am Rhein ist eine Doppelführung der Schnellzüge 106 und 111 zwischen Köln und Remagen vorgesehen.

Zur Herbeiführung der angestrebten Entlastung werden alsdann die Züge 106 und 111 nur noch für den durchgehenden Fernverkehr auf den zwischen Köln und Remagen belegenen Stationen anhalten. Ein weiteres neues Schnellzugpaar wird zwischen Köln und Betzdorf mit Anschluss daselbst nach und von Giessen-Frankfurt sowie nach und von

Siegen befördert werden. Auf der ehemaligen Werrabahn ist die Einlegung von zwei neuen Schnellzügen beabsichtigt, die von Eisenach 11.10, von Lichtenfels 6.35 Vorm. abfahrend eine neue und schnelle Verbindung zwischen Cassel, Köln, Frankfurt einerseits und Bayern und Sachsen andererseits herstellen, von besonderer Bedeutung aber für den Verkehr der an der Strecke belegenen Stationen unter einander sein werden. Nach Fertigstellung der neuen Rheinbrücke bei Worms sind zur Herstellung direkter Verbindungen zwischen Bayern und der bayerischen Pfalz neue Schnellzüge zwischen Goddelau und Monsheim über Worms im Anschluss an schnellfahrende Züge vorgesehen. Zur Verbesserung der Verbindung zwischen Berlin und Paris über Frankfurt a. M.-Saarbrücken-Metz ist eine Verlegung der Schnellzüge 142 und 143 zwischen Bingerbrück und Forbach und die Einlegung eines neuen Schnellzugpaares zwischen Frankfurt und Bingerbrück im Zusammenhange mit den Nachtschnellzügen D 1 und D 2 zwischen Berlin und Frankfurt a. M. über Bebra in Aussicht genommen. Besonders hervorgehoben zu werden verdient auch die Verlegung des Schnellzuges 14 Stralsund-Berlin vom Nachmittag in die Vormittagsstunden, wodurch eine erhebliche Beschleunigung der zweiten Verbindung von Schweden und der Anschluss an die in den Mittagsstunden von Berlin nach Westen und Süden abfahrenden internationalen Verbindungen hergestellt wird. Auf der Strecke Berlin-Stettin wird im Fahrplan der Kolberger Badezüge ein Schnellzugpaar täglich verkehren, womit ein schneller Anschluss des mit Schnellzug 9 um 8.48 Vorm. auf dem Potsdamer Bahnhof eintreffenden englischen und holländischen Verkehrs nach Stettin gewährt wird. Dabei ist zu bemerken, dass die im Vorjahre zwischen Köln und Berlin über Hannover - Braunschweig - Magdeburg neu eingelegten Schnellzüge 9 und 10 vom 1. Mai d. J. ab auch die III. Wagenklasse führen werden. Die Bade- und Sommerzüge werden im allgemeinen wieder wie in den Vorjahren verkehren, es soll jedoch noch ein den gleichen Zwecken dienendes neues Schnellzugpaar in der Zeit vom 15. Juni bis 31. August zwischen Breslau und Glatz mit unmittelbarem Anschluss nach Landeck, Reinerz und Cudowa befördert werden.

Nicht minder als für den Schnellzug- und durchgehenden Verkehr werden auch die Zugverbindungen für den Nahverkehr erhebliche Erweiterungen und Verbesserungen erfahren, die alle einzeln anzugeben hier zu weit führen würde. Von den wichtigeren seien die folgenden hervorgehoben: Den Stationen der hinterpommerschen Strecke wird, soweit ihre Verkehrsbeziehungen nach Danzig neigen, durch Einlegung eines um 9.00 Nachm. von Danzig nach Stolp abfahrenden Zuges die gewünschte spätere Abendverbindung für die Rückfahrt gewährt, die insbesondere auch von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Ausflügler nach den bei Danzig gelegenen Ostseebädern ist, da sie ihnen eine ergiebigere Ausnutzung des Tages gestattet. Zwischen Thorn und Bromberg ist am Nachmittage ein neues Personenzugpaar eingelegt, das mit seinen zahlreichen Anschlüssen an beiden Endpunkten den Verkehrsinteressenten sehr willkommen sein wird, da es ihnen nicht nur neue und wichtige Anschlüsse vermittelt, sondern auch die Erledigung geschäftlicher Angelegenheiten in der Nachbarschaft in der Hälfte der Zeit gegen früher ermöglicht. Nennenswerthe Verbesserungen sind für die Provinz Posen beabsichtigt, wo auf den Strecken Bentschen-Posen, Posen-Lissa, Ostrowo-Kempen, Posen-Wreschen, Jarotschin-Lissa, Birnbaum-Meseritz und auf der benachbarten brandenburgisch-schlesischen Strecke Rothenburg - Reppen Zugvermehrungen vorgesehen sind, die im Verein mit den hier und in den angrenzenden Bezirken vorgenommenen Veränderungen erhebliche Verkehrserleichterungen darstellen. Für den Morgenverkehr zu Terminen und Geschäftserledigungen nach Breslau ist ein neuer Zug von Liegnitz ab 6.55 Vorm. vorgesehen, der gegen 8.12 Vorm. zu bequemerer Zeit als die jetzt bestehende Frühverbindung in Breslau eintrifft. Für die Stadt Königshütte wird durch Einlegung eines neuen Zuges zwischen Chorzow und Schwientochlowitz eine durchgehende Verbindung von Berlin mit den Schnellzügen 5/35 über Kattowitz hergestellt, die bei Abfahrt von Berlin gegen 4.30 Nachm. die Ankunft in Königshütte bald nach 1.00 Nachts ermöglicht. Von besonderer Bedeutung ist auch ein auf der Strecke Hannover-Berlin mit Abfahrt von beiden Endpunkten um 4.40 Nachm. vorgesehenes Personenzugpaar, das die bisher des Nachmittags auf dieser Strecke bestehende lange Zugpause in erwünschter Weise abkürzt. Im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg ist eine Vermehrung der Züge auf der Strecke Magdeburg-Halberstadt sowie auf der Strecke Oebisfelde-Salzwedel in Aussicht genommen und den Wünschen Braunschweigs auf Herstellung bequemerer Tagesverbindungen nach und von Süddeutschland durch die Einlegung eines neuen Personenzugpaares Seesen ab 12.53, Braunschweig an 2.22 und Braunschweig ab 2.45, Seesen an 4.17 Nachm. entsprochen. Zwischen Arnsberg und Schwerte ist gleichfalls ein neues Personenzugpaar vorgesehen, das im Zusammenhange mit den bestehenden Zugverbindungen eine bequeme Reisegelegenheit zwischen der Regierungshauptstadt und dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet vermittelt. Auch auf der Ruhr-Siegstrecke erfährt der Fahrplan erhebliche Erweiterungen und Abänderungen, mit denen auf lange Zeit allen billigen Anforderungen in weitestem Umfange entsprochen sein dürfte. Durch die Einlegung je eines Personenzuges am Morgen von Dortmund nach Hamm und am Abend zurück, im Anschluss an die Züge 636 nach und 649 von Emden, ist eine neue Tagesverbindung zwischen Dortmund und den Emshäfen hergestellt. Als Parallelzüge zu den Schnellzügen 33 und 36 zwischen Aachen und Berlin sind auf der Strecke Aachen-München-Gladbach zwei neue Züge, Aachen ab 6.50, Gladbach an 8.35 und Gladbach ab 9.30, Aachen an 11.23 eingelegt. Die von diesen Zügen bedienten Stationen werden künftig von den Schnellzügen 33 und 36 ohne Aufenthalt durchfahren werden. Für den Berufs- und Arbeiterverkehr ist auch in diesem Jahre wieder die Einlegung passend gelegener Züge in Aussicht genommen. Berücksichtigt man, dass hier nur auszugsweise die wichtigeren Zugvermehrungen angedeutet sind, die Zahl der sowohl im örtlichen Interesse, als auch zur Gewinnung von Anschlüssen für den durchgehenden Verkehr im kleineren Bezirk vorgesehenen neuen Zugverbindungen und Verbesserungen im Fahrplan eine ungleich grössere ist, so darf angenommen werden, dass der Sommerfahrplan auch in diesem Jahre die Erwartungen der billig denkenden Interessenten in vollstem Maasse erfüllen wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Februar d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 36 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 18 bei Personenzügen), 31 Entgleisungen in Stationen (davon 11 bei Personenzügen), 5 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 3 bei Personenzügen), 16 Zusammenstösse in Stationen (davon 4 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 3 Bahnbedienstete getödtet, 18 Reisende und 11 Bahnbedienstete verletzt. — Von den Entgleisungen ist ein grosser Theil durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse verursacht worden.

— **Anderweite Abgrenzung von Direktionsbezirken der preussischen Staatsbahnen.** Vom 1. d. Mts. an ist a) die Grenze zwischen den Verwaltungsbezirken der Eisenbahndirektionen Berlin und Hannover auf der Strecke Berlin (Lehrter Bhf.)-Stendal von Km. 24,0 nach Km. 31,7 verlegt, so dass die Station Wustermark aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Hannover in den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin übergeht; b) die Grenze zwischen den Verwaltungsbezirken der Eisenbahndirektionen Halle a. S. und Magdeburg auf der Strecke Halle a. S.-Aschersleben von Km. 2,8 nach Km. 10,0 verlegt, so dass die Stationen Trotha und Teicha sowie die Zweigbahn von Trotha nach der Saale aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg in den Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. S. übergehen; c) die Grenze zwischen den Verwaltungsbezirken der Eisenbahndirektionen Essen a. Ruhr und Münster i. W. auf der Strecke Wanne-Recklinghausen-Haltern von Km. 16,5 nach Km. 18,0 verlegt, so dass die Station Sinsen aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Münster i. W. in den Eisenbahndirektionsbezirk Essen a. Ruhr übergeht; d) die Station Schönwalde aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Breslau in den Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. S. übergegangen und die Grenze zwischen den Verwaltungsbezirken dieser beiden Eisenbahndirektionen entsprechend verschoben.

— **Breite der Umladebühnen.** In Bezug hierauf hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten aus Anlass eines ihm erstatteten Reiseberichts an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen folgenden Erlass gerichtet: „Nach einem mir erstatteten Reisebericht haben sich auf dem Verschiebebahnhof Le Bourget bei Paris, wo die Stückgutwagen für das ganze Netz der französischen Nordbahn gebildet werden, schmale Um-

ladebühnen von nur 4 m stützenfreier Breite selbst bei einer Länge von 177 m als ausreichend erwiesen. Im Gegensatz dazu sind auf den preussischen Staatseisenbahnen bislang z. Th. erheblich grössere Breiten der Umladebühnen für erforderlich erachtet worden. Da bei schmalen Ladebühnen die Wege im allgemeinen abgekürzt und die Arbeit vermindert werden, solche Umladeschuppen sich vielfach auch leichter in den Bahnhofsplan einfügen lassen und weniger des oft sehr kostspieligen Grund und Bodens beanspruchen, so wollen die königlichen Eisenbahndirektionen diese Umstände bei der Prüfung der Frage, welche freie Breite für neu herzustellende Umladebühnen mit Rücksicht auf die in Betracht kommenden Betriebs- und Verkehrsverhältnisse zu wählen sei, in eingehende Erwägung ziehen. Dabei weise ich auch darauf hin, dass es sich bei solchen Bauwerken, die zwischen den Gleisen liegen, in der Regel empfehlen wird, den Umladegleisen einen Abstand zu geben, der gleich einem Mehrfachen des Normalabstandes von 4,5 m ist. Bei einem kleinsten Gleisabstand von 9 m würde sich also eine Ladebühnenbreite von 5,70 ergeben. Die für die Umladung in Le Bourget maassgebenden Grundsätze sind in der französischen Zeitschrift ‚Revue générale des chemins de fer' 1897, II. S. 127 nebst einer Beschreibung der Bahnhofsverhältnisse veröffentlicht."

— **Heizung der Personenwagen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam gemacht, dass auch in diesem Winter mehrfach Beschwerden wegen Ueberheizung der Wagen laut geworden sind, die zum Theil berechtigt waren und besonders durch die Nachlässigkeit der Wagenwärter bei der Bedienung der Niederdruckheizung und durch mangelhafte Aufsicht auf den Zugbildungsstationen hervorgerufen wurden. Es soll daher geprüft werden, ob die Anweisung für die Einstellung des Dampfventils an den mit Niederdruckheizung versehenen Fahrzeugen entsprechend der Temperatur der äusseren Luft nicht bestimmter wie bisher gefasst werden kann und wie die Kontrole über die vorgeschriebene Bedienung der Heizung während der Fahrt und auf den Zugbildungsstationen wirksamer zu handhaben sein möchte.

— **Abstempelung von Frachtbriefformularen.** Da nach den von den Eisenbahndirektionen erstatteten Berichten keine grundsätzlichen Bedenken bestehen, solchen Druckereien, die nach ihrem Rufe und ihrer Leistungsfähigkeit Gewähr für die vorschriftsmässige Herstellung von Frachtbriefen bieten, die Erlaubniss zur Benutzung des amtlichen Frachtbriefstempels bei der Anfertigung von Frachtbriefen für private Rechnung auf Antrag widerruflich zu ertheilen, so hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen unter Aufhebung des Erlasses vom 13. Februar 1884 ermächtigt, geeignet erscheinenden Anträgen unter zweckentsprechenden Kontrolbedingungen und gegen Erhebung einer Gebühr von 1 ℳ für je 1 000 Stück abgestempelte deutsche Frachtbriefformulare, 2 ℳ für je 1 000 Stück abgestempelte internationale Frachtbriefformulare widerruflich zu entsprechen.

— **Freie bahnärztliche Behandlung.** Nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten soll es, soweit bestimmungsmässig den Beamten des äusseren Eisenbahndienstes freie bahnärztliche Behandlung zu gewähren ist, falls über die Berechtigung Zweifel entstehen, zur Entscheidung der Frage lediglich auf die Beschäftigung der Beamten im äusseren Dienste ankommen, nicht auf die Stelle, die die Beamten bekleiden. Demzufolge steht auch den im Bürodienste überzählig gewordenen, im Abfertigungsdienste weiter beschäftigten Bürobauten für die Dauer dieser Beschäftigung freie bahnärztliche Behandlung zu.

— **Einführung einer selbstthätigen Kuppelung.** Wie wir in Nr. 95 und Nr. 96 Jahrg. 1900 d. Ztg. eingehend berichteten, ist die allmähliche Einführung einer selbstthätigen Kuppelung innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen an maassgebender Stelle ernstlich ins Auge gefasst. Ein erster Schritt zur thatsächlichen Durchführung dieser wichtigen Neuerung ist jetzt dadurch geschehen, dass der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die Ausrüstung der Betriebsmittel auf den Schmalspurbahnen Hildburghausen - Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn mit der amerikanischen Kuppelung genehmigt hat. Auch lässt die Eisenbahndirektion zu Erfurt mit Genehmigung des Ministers je zwei Wagen mit der Kuppelung von Ringhofer in Smichow und mit der Gould'schen Kuppelung probeweise ausrüsten. Für Beschaffung von Kuppelungsköpfen und für weitere Versuche ist der Eisenbahndirektion in Erfurt für das Wirthschaftsjahr 1901 der Betrag von 10 000 ℳ zur Verfügung gestellt. — Die Frage, ob der amerikanische Kuppelkopf an derselben Stelle, wo z. Zt. der Zughaken angebracht ist, anzuordnen sein wird, soll zunächst im technischen Ausschuss des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen erörtert werden.

— **Ermässigung der Erztarife.** So lange die Hochkonjunktur in unserer Eisenindustrie anhielt, war das Verlangen nach Einführung der von dem Landeseisenbahnrathe befürworteten Ermässigung der Erztarife für den Verkehr zwischen Lothringen und dem niederrheinisch-westfälischen Industrierevier nicht besonders lebhaft hervorgetreten. Auch stand zu befürchten, dass durch solche Frachtermässigung die Anregung zu einer ungesunden Steigerung der ohnehin so starken Produktion der Eisenindustrie dieses Distrikts gegeben werden würde. Inzwischen hat sich die Sachlage wesentlich geändert. Jetzt hat unsere Eisenindustrie an sich ein erhebliches Interesse an einer Ermässigung ihrer Produktionskosten durch Herabsetzung der Erzfrachten. Dieses Interesse wird aber noch in besonderem Maasse gesteigert durch das energische, vor keiner Anstrengung zurückschreckende Bestreben der amerikanischen Eisenindustrie, nach Deutschland einzudringen und der deutschen Eisenindustrie gefährlichen Wettbewerb in dem eigenen Lande zu machen. Unter diesen Umständen ist neuerdings aus den betheiligten Kreisen das Verlangen nach unverzüglicher Einführung des ermässigten Erztarifs von Lothringen nach dem Niederrhein mit besonderer Dringlichkeit wieder hervorgetreten, und es lässt sich demselben auch die Berechtigung nicht absprechen. Es ist daher seitens der Staatsregierung der Sache wieder näher getreten. Dabei ist zunächst erwogen worden, dass die Eisenindustrie Lothringens und der Saargegend genau ebenso einer Verbilligung ihrer Produktion zur Ueberwindung des Wettbewerbs des Auslandes bedarf, wie die rheinisch-westfälische, und dass demzufolge mit der Ermässigung der Erzfracht nach dem Ruhrrevier eine entsprechende Herabsetzung der Koksfracht von dort nach dem Mosel- und Saargebiet Hand in Hand zu gehen haben wird. Die Vorschläge zur Ermässigung der Eisenbahntarife für Erz nach und für Koks aus dem Ruhrrevier sowie aus und nach dem Mosel- und Saardistrikte liegen zur Zeit dem Staatsministerium zur Beschlussfassung vor. Wie diese ausfallen wird, ist, da sowohl der Finanzminister, wie der Minister der öffentlichen Arbeiten die Tarifermässigung befürworten, nicht zweifelhaft. Man kann daher, wie die „Berl. Pol. Nachr." meinen, mit Sicherheit darauf rechnen, dass in der allernächsten Zeit die erwünschte Ermässigung der Erzfracht von Lothringen nach dem Ruhrrevier und der Koksfracht in umgekehrter Richtung in Kraft treten wird.

Bei der bevorstehenden Einführung ermässigter Tarife für Erz und Koks im Verkehr von Lothringen nach dem Ruhrrevier und umgekehrt handelt es sich der „B. B.-Ztg." zufolge um folgende Sätze: Die Fracht für Eisenerz von Alzingen-Diedenhofen bis Ruhrort stellt sich jetzt auf 6,50 ℳ für die Tonne, sie wird sich künftig auf 5,30 ℳ stellen, mithin um 1,20 ℳ für die Tonne ermässigen. Von Alzingen-Diedenhofen nach Gelsenkirchen beläuft sich zur Zeit die Fracht für Eisenerz auf 6,60 ℳ für die Tonne, sie ermässigt sich künftig auf 5,40 ℳ, also um 1,20 ℳ. Die Fracht für Koks nach Alzingen-Diedenhofen ermässigt sich von Ruhrort von 8,20 ℳ auf 7,70 ℳ, von Gelsenkirchen von 8,30 ℳ auf 7,80 ℳ für die Tonne, in beiden Fällen also um 0,50 ℳ. Im Jahre 1900 wurden über eine Million Tonnen Eisenerz von Lothringen-Luxemburg nach dem Ruhrrevier, 2²/₃ Millionen Tonnen Koks in umgekehrter Richtung befördert; die Frachtermässigung für beide Reviere stellt sich also ziemlich gleich auf 1¹/₄ bezw. 1⅓ Millionen Mark; es wird aber von der Frachtermässigung eine erhebliche Vermehrung der Transportmenge, namentlich an Eisenerz, zu erwarten sein.

— **Der Nothstandstarif für Futter- und Streumittel,** welcher bis Ende Juni d. J. gilt und über den wir in Nr. 13 und 24 d. Ztg. berichteten, ist neuerdings so geändert worden, dass auch die kleineren Landwirthe, die einer landwirthschaftlichen Genossenschaft oder sonstigen Vereinigung nicht angehören, von dem Tarif Gebrauch machen können. Sie müssen sich zu diesem Zweck zum gemeinschaftlichen Bezug einer ganzen oder halben Wagenladung vereinigen und gewisse Bedingungen erfüllen, die in den veröffentlichten Tarifen bekannt gemacht sind.

— **Vermehrung der Personenzüge in Hessen seit der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft.** Die „Frankf. Ztg." hatte, wie in unserem zweiten Leitaufsatze der vorigen Nummer auf S. 440 erwähnt, unter anderen irrigen Behauptungen auch die aufgestellt, dass in Hessen seit Eintritt der preussisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaftsverwaltung in den letzten vier Jahren nicht ein neuer Personenzug hinzugekommen sei. Sie sieht sich nun genöthigt, folgende amtliche Zuschrift der Eisenbahndirektion Mainz aufzunehmen: „Die Zahl der auf unseren hessischen Strecken in der letzten Zeit des Bestehens der Privatbahn in täglich regelmässig verkehrenden Zügen gefahrenen Zugkilometer betrug täglich: für Schnellzüge 2 939 km, für Personenzüge 8 370 km. Bis zum 1. April l. J. waren auf diesen Strecken mehr eingelegt an regelmässig verkehrenden Zügen: 443 Zugkm täglich für Schnellzüge und 802 Zugkm täglich für Personenzüge. Es bedeutet dies bei den Schnellzügen eine Vermehrung um 15 %, bei den Personenzügen eine solche

um 9,5 %. Der diesjährige Sommerfahrplan bringt ein weiteres Mehr von ständigen, täglich Sommer und Winter zu fahrenden Zügen mit 220 Zugkm für Schnellzüge und 426 Zugkm für Personenzüge. Mit dem Inkrafttreten des diesjährigen Sommerfahrplans wird nach Maassgabe der gefahrenen Zugkilometer gegenüber dem Zustand bei Eintritt der neuen Verwaltung für unsere hessischen Strecken die Vermehrung der Schnellzüge 22 %, die Vermehrung der Personenzüge 14,7 %, die Vermehrung überhaupt der der Personenbeförderung dienenden Züge (Schnell- und Personenzüge zusammengenommen) 17 % betragen."

— Ueber **„Hessische Bahnangelegenheiten"** enthält der „Schwäbische Merkur" vom 4. d. Mts. eine ausführliche Darlegung, der wir folgendes entnehmen: Am 30. März ist in der 2. Kammer der hessischen Stände ein dort schon lange ruhender Gesetzentwurf über die abermalige Bewilligung von Staatskrediten wegen des Baues von Nebenbahnen angenommen worden. Es handelt sich im ganzen um 8 neue Linien, von denen 3 vollspurige auf Staatskosten gebaut und in die preussisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft aufgenommen werden sollen. Die übrigen 5 Linien (davon 3 vollspurig, 2 schmalspurig) werden gegen eine kilometrisch berechnete Staatsbeihilfe an Unternehmer (voraussichtlich an die süddeutsche Eisenbahngesellschaft in Darmstadt) konzessionirt werden. Die Verhandlungen über diesen Gesetzentwurf sind mit Rücksicht auf die Bestrebungen, nach dem Vorgang Hessens auch für Württemberg zu einer grösseren Annäherung an die deutsche Eisenbahnvormacht zu gelangen, von erheblichem Interesse. Die Stände des Grossherzogthums Hessen hatten schon zu Anfang der 90er Jahre eine ihnen wegen des Baues neuer Nebenbahnen unterbreitete Vorlage durch Einfügung weiterer Linien derart umgestaltet, dass schliesslich die hierzu erforderlichen Mittel sich auf über 30000000 ℳ, d. h. das Mehrfache des regierungsseitig angeforderten Kredits, beliefen. Die gesetzliche Bestätigung dieser Beschlüsse und der dann ohne Rücksicht auf die im Grossherzogthum bestehende allgemeine Eisenbahnlage in die Wege geleitete Bau eines umfassenden staatlichen Nebenbahnnetzes war eines der Hauptmomente, welches bei dem im Jahre 1896 erfolgten Abschluss des preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaftsvertrages in Betracht kam. In diesem Vertrag ist das ganze damals gesetzlich zur Ausführung bestimmte hessische Nebenbahnnetz ohne weitere Prüfung der Rentabilität sowie der wirthschaftlichen und technischen Möglichkeit der Linien mit einem Kapitalaufwand von 32000000 ℳ unter Zurechnung von 1,5 % der Anlagekapitalien zur hessischen Theilungsziffer (die sog. „Theilungsziffern" sind der Maassstab, nach welchem der Ueberschuss des Gesammtunternehmens unter die beiden Staaten vertheilt wird) in die preussisch-hessische Finanzgemeinschaft aufgenommen worden. Es bedeutet dies für Hessen eine garantirte Verzinsung von etwa 2 % der Nebenbahnbaukapitalien, eine Rente, welche erfahrungsgemäss aus den im Staatsbetrieb befindlichen Nebenbahnen thatsächlich kaum herausgewirthschaftet wird. Es war aber diese unbesehen erfolgte Aufnahme des projektirten hessischen Nebenbahnnetzes in die preussisch-hessische Finanzgemeinschaft ein um so grösseres Zugeständniss Preussens, als das preussische Bahnnetz noch lange nicht die Dichtigkeit hat, wie dies in Hessen nach erfolgter Herstellung der fraglichen Bahnen der Fall ist, und als sich unter den letzteren mehrere sehr fragwürdige Linien befanden, für welche s. Zt. in den vorbezeichneten ständischen Verhandlungen entgegen den Grundregeln einer rationellen Finanz- und Wirthschaftspolitik Baukredite bewilligt waren, ohne dass auch nur eine Spur von Projekt und Kostenanschlag vorlag. Die mehrfach erwähnte Ferroviarius-Broschüre sagt hierüber: „Der Vertrag mit Preussen hat hier das Land von einer schweren Sorge wegen des voraussichtlich unrentabeln Betriebs der Nebenbahnen befreit und der hessischen Staatskasse für die wegen der Nebenbahnen aufzubringenden Kapitalien einen angemessenen Antheil am Betriebsüberschuss des Gesammtunternehmens gesichert."

Nach dem preussisch-hessischen Eisenbahnvertrag unterliegt die Einwerfung weiterer hessischer Nebenbahnen in die Finanzgemeinschaft mit Zuschreibung eines gewissen Prozentbetrages vom Baukapital zur hessischen Theilungsziffer der Verständigung zwischen den beiden Staaten, während neue preussische Bahnen unter Zuschreibung von 1,5 % zur preussischen Theilungsziffer ohne weiteres in die Finanzgemeinschaft fallen. Die hessische Regierung muss bei der Finanzlage, in der sich eben das Grossherzogthum befindet, in dieser Bestimmung einen guten Schutz gegenüber den Begehrlichkeiten wegen Aufwendung immer weiterer Kapitalien für Nebenbahnbauten erblicken. Es hat denn auch der hessische Finanzminister Gnauth (ein Württemberger) in der Sitzung der zweiten Kammer der hessischen Stände vom 30. März diese Bestimmung des Vertrages in durchaus loyaler Weise vertheidigt. Freilich auch hier gab es wieder Leute, denen man nicht alles recht machen kann, und es wurde von verschiedenen Stimmen wieder das alte Lied gesungen, dass Hessen in seiner Nebenbahnpolitik durch Preussen gebunden sei. Es erklangen aber diese Stimmen diesmal nur vereinzelt. Immerhin berührt es seltsam und zeugt von einer völligen Verkennung der Sachlage, wenn von einem Abgeordneten gesagt wurde (wir folgen hier dem Berichte der „Frankf. Ztg." über die hier in Rede stehende Sitzung): „Preussen genehmige in Hessen zugestandenermaassen für absehbare Zeit nur noch rentable Linien, während es in Preussen selbst baue ohne Rücksicht auf die Rentabilität", und weiter: „Die Verhältnisse lägen in Hessen anders wie in einem grossen Theile Preussens. Hessen habe durchweg im ganzen Lande eine stark entwickelte Industrie, die der Bahnen unbedingt bedürfe; Preussen dagegen habe viele Gegenden, in denen das nicht der Fall sei. Uebrigens seien in seinen Industriebezirken die Bahnnetze ebenso dicht wie in Hessen, zum Theil sogar noch dichter, z. B. im Ruhrgebiet." Die allgemeine Behauptung, dass Preussen seine neuen Bahnen baue ohne Rücksicht auf Rentabilität, zeugt denn doch von einer grossen Unterschätzung der preussischen Finanzverwaltung, ebenso wie die Hervorhebung der hessischen Industrie gegenüber der preussischen eine völlige Verkennung der preussischen Verhältnisse beweist. Fast komisch berührt es, wenn das Ruhrrevier, ein Verkehrsgebiet, in welchem an jedem Tag bis zu 18000 Eisenbahnwagen mit Kohlen beladen werden, auch nur in irgend einen Vergleich zu den durchweg einfachen hessischen Verhältnissen gebracht wird.

Von dem genannten sowie auch von einem anderen Redner sind die dem Grossherzogthum Hessen durch den Eisenbahnvertrag erwachsenen finanziellen Vortheile rückhaltlos anerkannt worden. In einem Athem wird aber wieder über preussische Fiskalität geklagt, als ob nicht gerade der Hessen zufallende Eisenbahnüberschuss auf der rationellen Betriebsführung der preussischen Staatsbahnverwaltung beruhte! Auch darüber wurde geklagt, „dass in Hessen keine Haltestelle mehr gebaut werden könne, ohne dass die Eisenbahnverwaltung Schwierigkeiten mache". In diesen Angelegenheiten handelt es sich aber bekanntermaassen neben den Wünschen der Interessenten doch auch um sehr wesentliche Fragen des Bahnbetriebes sowie um technische und finanzielle Punkte, die keine Eisenbahnverwaltung, mag es sein, welche es wolle, ausser Acht lassen kann. Um einen solchen Punkt wird es sich wahrscheinlich bei den beklagten „Schwierigkeiten" handeln. Es ist eben bei dem Getriebe der Eisenbahnen und den vielfachen hier zu beobachtenden Rücksichten nicht alles so einfach, wie sich dies die Interessenten vorstellen. Nach allen Mittheilungen ruhig Denkender sind die in Hessen jetzt noch mit den Eisenbahnverhältnissen Unzufriedenen entweder solche, die aus einer Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn eine Stärkung ihres eigenen Einflusses erwarteten und sich nun darin getäuscht sehen, dass die Eisenbahnverwaltung auch ohne sie fertig wird, oder solche, denen man überhaupt nichts recht machen kann.

In einem neueren Unzufriedenheitsbericht der „Frankf. Ztg." handelt es sich wieder um bei den Haaren herbeigezogene Dinge: Wünsche einzelner Landtagsabgeordneten wegen Gewährung von Freikarten, Bestrebungen, auf die Verhältnisse der Arbeiter in den Eisenbahnwerkstätten Einfluss auszuüben (die Arbeiter, welche mit ihrem Lohn gegenüber den bei der Privatbahn bestehenden Verhältnissen bekanntlich durch die Staatsbahn sehr wesentlich aufgebessert wurden, sind, wie man allgemein hört, mit ihren neuen Verhältnissen durchaus zufrieden und wünschen nur, hierin von dritten in Ruhe gelassen zu werden) und Verbot einzelner Zeitungen und Bücher für die Bahnhofbuchhandlungen. Wenn weiter nichts zu beanstanden ist, so kann man ganz beruhigt sein. Dadurch wird man die verständig Denkenden nicht von der Auffassung abbringen, dass der mit Preussen abgeschlossene Vertrag für die speziellen hessischen Verhältnisse das richtige getroffen hat und dem Grossherzogthum Hessen nicht nur in Bezug auf die Verbesserung der Staatsfinanzen, sondern auch in Bezug auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des Landes und in Bezug auf die Zufriedenheit der zahlreichen Schaar der Beamten und Arbeiter der Eisenbahnverwaltung zum Segen gereicht.

— **Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen** finden im Sommerhalbjahr 1901 in folgender Weise statt: In Berlin werden in Räumen der Universität Vorlesungen über die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, und über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. Das nähere, namentlich auch bezüglich der Anmeldung zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlag in der Universität ersichtlich. In Breslau erstrecken sich die Vorlesungen auf technologische Geologie, in Köln auf Eisenbahnbetriebslehre.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. März d. J. in 12,5 Arbeitstagen 196937 und auf den Arbeitstag durch-

schnittlich 15 755 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 233 645 und auf den Arbeitstag 16 689 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 14 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. März d. J. auf den Arbeitstag 934 und im ganzen 36 708 Doppelwagen oder 15,7 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im ganzen Monat März stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 406 319 Doppelwagen gegen 437 628, im Saarbezirk auf 60 207 Doppelwagen gegen 63 222, in Oberschlesien auf 151 828 Doppelwagen gegen 166 175 und in den drei Bezirken zusammen auf 618 354 gegen 667 025 Doppelwagen und beträgt sonach im Ruhrbezirk 31 309 Doppelwagen oder 7,2 %, im Saarbezirk 3 015 Doppelwagen oder 4,8 %, in Oberschlesien 14 347 Doppelwagen oder 8,6 % und in den drei Bezirken zusammen 48 671 Doppelwagen oder 7,3 % weniger als im März 1900. — Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen, Koks und Briketts in den ersten drei Monaten des Jahres 1901 beträgt im Ruhrbezirk 1 187 898 Doppelwagen gegen 1 213 211, im Saarbezirk 176 459 Doppelwagen gegen 180 634, in Oberschlesien 451 284 Doppelwagen gegen 456 739 und in den drei Bezirken zusammen 1 815 641 Doppelwagen gegen 1 850 584 und ist demnach im Ruhrbezirk 25 313 Doppelwagen oder 2,1 %, im Saarbezirk 4 175 Doppelwagen oder 2,3 %, in Oberschlesien 5 455 Doppelwagen oder 1,2 % und in den drei Bezirken zusammen 34 943 Doppelwagen oder 1,9 % niedriger als in derselben Zeit des Jahres 1900.

— **Dortmund-Gronauer Eisenbahn.** Der Rechnungsabschluss für 1900 zeigt folgende Hauptziffern in abgerundeten Beträgen: Einnahmen (einschliesslich 112 000 ℳ Vortrag) 4 753 000 ℳ (mehr 341 000 ℳ), Ausgaben 1 576 000 ℳ (mehr 58 200 ℳ), Ueberschuss 3 177 000 ℳ (mehr 282 700 ℳ), Betriebskoeffizient 33,95 % (weniger 1,32 %). Von dem Ueberschuss von 3 177 000 ℳ sollen dienen: zum Erneuerungsbestand 1 403 000 ℳ (i. V. 342 663 ℳ), zum Erneuerungsbestand II 100 000 ℳ, zur Rücklage II 128 000 (122 126) ℳ, für Eisenbahnsteuer 225 000 ℳ (wie im Vorj.), als 8,5 % Dividende (wie im Vorj.) 2 040 000 ℳ, Gewinnantheile 56 000 (52 500) ℳ und Vortrag 224 000 (120 018) ℳ. Der ausgewiesene Mehrüberschuss von 282 700 ℳ hätte die Erhöhung der Dividende um 1 % auf das dividendenberechtigte Kapital von 24 000 000 ℳ zugelassen; mit Rücksicht darauf jedoch, dass im laufenden Jahre die neu ausgegebenen 6 000 000 ℳ Aktien für drei Vierteljahre an der Dividende theilnehmen, hat man es vorgezogen, durch Höherbemessung des Vortrages und der Rücklagen auch dem erhöhten Kapital für das laufende Jahr möglichst dieselbe Dividende wie 1900 zu sichern.

— **Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.** Nach dem gegenwärtigen Stande der Arbeiten lässt sich mit Sicherheit sagen, dass, wenn nicht unvorhergesehene und unerwartete Ereignisse eintreten, die Bahn in den ersten Monaten des nächsten Jahres den vollen Betrieb auf der gesammten Strecke, von der Warschauer Brücke bis zum Zoologischen Garten, mit den Abzweigungen nach dem Potsdamer Platz, eröffnen wird. Durch die Hochbahn ist eine der schwierigsten technischen Fragen zur Erledigung gelangt und sind Bedenken beseitigt worden, die sich der Entwickelung des Berliner Verkehrs jahrelang hemmend entgegengestellt haben. Denn die selbst von den ersten Technikern der Stadt früher ins Feld geführte Behauptung, dass es unmöglich sei, in dem wasserdurchtränkten Boden Berlins eine Untergrundbahn zu führen, ist, wie jedermann durch den Augenschein sich schon jetzt überzeugen kann, widerlegt worden. Es hat dieser Umstand nicht unwesentlich dazu beigetragen, dass auch bei der Projektirung des gegenwärtigen Baues das Augenmerk darauf gerichtet wurde, die Bahn zum grössten Theil als Hochbahn zu führen und die Pläne und Konzessionen nach dieser Richtung hin auszuarbeiten. Erst die im Jahre 1898 und 1899 vorgenommenen Aenderungen der Pläne haben zum Bau etwas längerer Untergrundbahnstrecken geführt, so dass von der gesammten Strecke der Bahn von 10,4 km 2 km im Tunnel laufen. Hierdurch werden allerdings die anfänglich auf 22 500 000 ℳ veranschlagten Kosten um etwa 5 000 000 ℳ höher, aber in Verbindung mit diesen Aenderungen wurde der Gesellschaft ohne weitere Kosten die Konzession für die Verlängerung der Strecke bis nach dem Wilhelmsplatz in Charlottenburg verliehen. Das ist von Wichtigkeit, wenn man an den Beispielen von Paris und London sieht, wie glänzend sich dort auf den neu erbauten Untergrundbahnen der Verkehr entwickelt hat und in wie hohem Grade dort die Erwartungen der Bahnen übertroffen wurden. In der letzten Nummer des „Economiste français“ wird mitgetheilt, dass fast keine Woche vergeht, in der nicht in der Pariser Gemeindeverwaltung die Verlängerung oder Konzessionirung neuer Strecken für die „Metropolitain“, d. i. die Pariser Untergrundbahn, zur Erörterung stehen. Wie bekannt, hat die Pariser Stadtbahn für ihre erste Betriebsperiode, vom Juli bis Ende Dezember 1900, eine Dividende von 6 % pro rata temporis vertheilt.

Wir werden demnächst eine ausführlichere Darlegung des jetzigen Standes der Bauarbeiten bringen.

— **Amerikanische Schnellzuglokomotiven auf den bayerischen Staatsbahnen.** Ueber den bereits in Nr. 23 S. 362 d. Ztg. gemeldeten ferneren Bezug amerikanischer Lokomotiven für die bayerischen Staatsbahnen äussert sich die „Südd. Reichskorresp.“ wie folgt:

Es ist richtig, dass bereits früher zwei amerikanische Güterzuglokomotiven zur Lieferung kamen und dass nunmehr auch die Montage zweier amerikanischer Schnellzuglokomotiven vollendet wurde, wovon die eine gegenwärtig ihre ersten Probefahrten leistet. Bei der Bestellung dieser vier amerikanischen Maschinen war die bayerische Staatsbahnverwaltung ausschliesslich von der Absicht geleitet, die amerikanischen Konstruktionsprinzipien, die ihr bisher nur aus der technischen Litteratur bekannt waren, auch in ihrer praktischen Ausführung kennen zu lernen und zu erproben, um die Vortheile derselben sich anzueignen und im eigenen Maschinenbau verwerthen zu lassen. Thatsächlich geht der amerikanische Maschinenbau zum Theil von wesentlich anderen Gesichtspunkten aus, als der deutsche. Sein Streben ist auf billige Gestaltung der Maschinen gerichtet, um sie nach zehnjähriger intensivster Ausnutzung wieder durch andere mit allen modernen Fortschritten ausgerüstete zu ersetzen. Daher kommt die Verwendung billigerer Materialien, die rohere Bearbeitung des Aeusseren und die Beschränkung der feinen Ausführung auf die im Gangwerk der Reibung ausgesetzten Theile. Auch sonst ist manche Neuerung nicht ohne Interesse. Ausdrücklich sei bemerkt, dass es der bayerischen Staatsbahnverwaltung nun durchaus nicht wegen der Billigkeit um die Prüfung der amerikanischen Lokomotiven zu thun ist. Es handelt sich vielmehr um die begründete Annahme, dass auch der deutsche Maschinenbau, was Einfachheit und Uebersichtlichkeit der Gesammtanwendung anlangt, manches vom amerikanischen sich aneignen könne. Dabei steht aber ausser allem Zweifel, dass die deutschen Lokomotiven an Feinheit der technischen Ausführung und bis ins kleinste gehenden Sorgfalt in der Konstruktion auch den neuen amerikanischen Lokomotiven überlegen sind. Es kann also weder von einem Misstrauen gegen die deutsche Industrie, noch von einer Schädigung die Rede sein.

— **Zugentgleisung bei Rübleinshof (Strecke Passau-Nürnberg).** Der in Regensburg 1 Uhr 10 Min. Nachm. abgehende Personenzug Nr. 447 entgleiste am 9. d. Mts. gegen 4 Uhr in der Nähe der Station Rübleinshof. Die Ursache der Entgleisung ist noch nicht festgestellt, wahrscheinlich Tenderachsbruch. 13 Wagen sind entgleist und hiervon 3 Personenwagen umgestürzt; beide Maschinen sind noch etwa 800 m ohne Zug weitergefahren. Verletzt wurden 5 Personen; 1 Offizier erlitt starke Kopfverletzung und Bruch des rechten Fussknöchels, 1 Sergeant linken Unterschenkelbruch, 1 Einjährig-Freiwilliger und 2 Damen erlitten leichtere Hand-, Arm- und Fussverstauchungen bezw. Hautabschürfungen.

— **Freifahrtvergünstigungen für das ausserhalb des Amtssitzes wohnende Eisenbahnpersonal in Bayern.** Das zuständige Staatsministerium hat auf Antrag der Generaldirektion sich damit einverstanden erklärt, dass den Beamten, Unterbeamten, Bediensteten und Hilfsbediensteten in stets widerruflicher Weise gestattet werde, ausserhalb des Amtssitzes Wohnung zu nehmen, sofern triftige Gründe für eine derartige Gewährung sprechen und Unzuträglichkeiten für den Dienst nicht zu erwarten sind. Ferner ist allgemein genehmigt worden, dass a) den Beamten, Unterbeamten, Bediensteten und Hilfsbediensteten der Staatsbahnverwaltung, denen das Wohnen ausserhalb des Amtssitzes gestattet wird, ferner dass b) in denjenigen Fällen, in welchen dienstliche Verhältnisse es nothwendig erscheinen lassen, Tagelohnpersonal beschäftigen zu müssen, welches am Dienstorte keine Wohnung hat, diesen Tagelohnbediensteten, gleichviel ob dieselben in ständiger oder nicht ständiger Verwendung sich befinden, für ihre Person freie Fahrt zwischen dem Wohn- und dem Dienstorte gewährt werde. Zugleich wurde weiter allgemein bestimmt, dass auch den erwachsenen Familienangehörigen und Kindern der unter a) genannten sowie der unter b) bezeichneten Tagelohnbediensteten, insoweit diese ständig verwendet werden, beim Vorhandensein der bestehenden Voraussetzungen zum Zwecke des Kirchen- und Schulbesuches freie Fahrt zwischen dem Wohn- und dem Dienstorte des Familienoberhauptes bewilligt werde. Ferner wurde dem vorbezeichneten Personal selbst, sofern nicht für den Dienstort die bezüglichen Voraussetzungen vorliegen, zum Kirchenbesuch freie Fahrt zwischen dem Wohnorte und dem nächstgelegenen oder am zweckmässigsten zu erreichenden Orte, an welchem Gottesdienst der treffenden Konfession stattfindet, eingeräumt.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Februar d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 840,48 km (im Vorjahre 1 822,87 km) befördert 2 137 298 (2 176 212) Personen und 505 710 (561 553) t Güter. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 021 000 (1 036 573) ℳ, aus dem Güterverkehr 1 988 000 (2 198 540) Mark und aus sonstigen Quellen 427 000 (436 000) ℳ, im ganzen 3 436 000 (3 671 113) ℳ. Vom 1. April 1900 bis Ende Februar d. J. betrugen die Einnahmen 51 286 000 ℳ, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 49 867 453 ℳ mehr 1 418 547 ℳ.

— **Fahrversuche mit grossen Zuggeschwindigkeiten.** Die sächsische Staatsbahnverwaltung hat letzter Tage wiederholt Fahrversuche mit einer viercylindrigen Schnellzuglokomotive grösster Abmessung auf der Strecke Dresden-Riesa-Leipzig unternommen. Am 2. d. Mts. verliess, dem „Hamb. Korresp." zufolge, der Versuchszug, auf dem sich auch der Generaldirektor der sächsischen Staatsbahnen, v. Kirchbach, befand, den Bahnhof Dresden-Neustadt Vormittags 10 Uhr 40 Minuten und traf auf dem Dresdner Bahnhof in Leipzig Mittags 12 Uhr 1 Minute ein. Die Rückfahrt erfolgte 1 Uhr 24 Minuten, die Ankunft in Dresden 2 Uhr 45 Minuten. Der Zug hat also einmal die 116 km lange Strecke in 1 Stunde 21 Minuten zurückgelegt, während die kürzeste Fahrzeit bisher 1 Stunde 57 Minuten betrug. Die grösste Geschwindigkeit ist auf 125 km in der Stunde berechnet. Die Maschine ist 19,485 m lang und wiegt 10 650 kg. Der Versuchszug führte 6 grosse vierachsige Personenwagen mit einem Schutzwagen im Gesammtgewicht von 200 t.

— **Leipziger Centralbahnhof.** Nachdem bei den kürzlich in Leipzig gepflogenen Verhandlungen zwischen der sächsischen und preussischen Staatsregierung eine grundsätzliche Einigung über die Anlage des Leipziger Centralbahnhofes erzielt worden ist, hat man gegenwärtig in den in Leipzig von beiden Staaten errichteten Baubüros mit der Ausarbeitung der Einzelpläne begonnen. Wie das „L. T." hört, wird der Centralbahnhof nur wenig hinter den jetzigen Dresdner Bahnhof zurückgelegt und die Front des künftigen Bahnhofes sich vom Dresdner Bahnhof bis ziemlich zum thüringer Bahnhof erstrecken. Der jetzige Eilenburger Bahnhof wird in Zukunft (für die betreffende Strecke) hauptsächlich dem Güterverkehr dienen, der bayerische Bahnhof aber dem Lokalverkehr nach den südlichen Vororten.

— **Ueber die Gerichtsverhandlung betr. das Heidelberger Eisenbahnunglück** werden wir zur Ergänzung und Richtigstellung des darüber von uns in Nr. 24 S. 376 d. Ztg. Mitgetheilten demnächst eine von zuständiger sachverständiger Seite verfasste Darstellung veröffentlichen, sobald das Urtheil mit seinen Entscheidungsgründen der grossherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatsbahnen zugänglich geworden sein wird. Inzwischen erfahren wir, dass der Angeklagte Weipert gegen das Urtheil die Revision eingelegt hat.

— **Versuchsabtheilung der Verkehrstruppen.** Zu der von uns in Nr. 27 S. 424 d. Ztg. gemeldeten Einrichtung einer Versuchsabtheilung tragen wir noch nach, dass das Kommando dieser Versuchsabtheilung dem Oberst v. Cordier, bisherigen Kommandör des Eisenbahnregiments Nr. 1, übertragen und an seiner Stelle der Oberstleutnant Gerding zum Kommandör dieses Regiments ernannt ist.

— **Kohlenpreise im Ruhrbezirk.** Die „Kölnische Ztg." meldet vom rheinisch-westfälischen Kohlenmarkt, dass die allgemeine Stimmung selbst bei besonders vorsichtigen Leuten dahin geht, dass sich allmählich ein Umschwung in den wirthschaftlichen Verhältnissen zum besseren vollzieht; daraus erklärt sich auch, dass diejenigen Eisenwerke, die lange mit Neuabschlüssen in Kohlen gewartet haben, fast ausnahmslos zum Monatsschluss wieder gekauft haben. In den Kohlenpreisen ist im ganzen keinerlei Aenderung eingetreten. Nur die Zechen des Aplerbecker Bezirks haben eine mässige Erhöhung durchgedrückt. Höher sind seit einigen Tagen auch die Brikettpreise. Die Steigerung beträgt für verschiedene Zechen 70 bis 90 ₰ auf die Tonne. Die Erzeugung des Brikettverkaufsvereins ist infolge des Neuabschlusses der preussischen Eisenbahnverwaltung fast zur Hälfte bis 1. April 1903 untergebracht.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt: der Geheime Baurath Caesar, Mitglied der Eisenbahndirektion in Altona, zum Oberbaurath mit dem Range der Ober-Regierungsräthe, der Regierungsbaumeister Samwer, Mitglied der Eisenbahndirektion in Münster i. W., zum Eisenbahndirektor mit dem Range der Räthe IV. Klasse und die Eisenbahn-Bauinspektoren, Bauräthe Wegner in Cassel und Schwartz in Altona zu Regierungs- und Bauräthen. — Gestorben ist der Eisenbahndirektor Franz Sürth, Vorstand der Werkstätteninspektion 2 in Dortmund.

Ab 16. d. Mts. wurde das Mitglied der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen, Regierungsdirektor und Abtheilungsvorstand Adolf Pernwerth von Bärnstein, nach nahezu 40jähriger Dienstzeit auf gestelltes Ansuchen, krankheitswegen, unter Verleihung des Titels eines „Geheimen Rathes" in den dauernden Ruhestand versetzt. Nach Bestehung der juristischen Staatsprüfung trat von Pernwerth 1862 als Praktikant in den Staatseisenbahndienst ein, machte alle Beamtenstufen vom Assistenten an bis zum Bahninspektor durch, wurde sodann 1881 zum Direktor und Vorstande des Oberbahnamtes Weiden befördert, 1884 als Rath zur Generaldirektion berufen, 1886 zum Ober-Regierungsrath und Abtheilungsvorstand und 1893 zum Regierungsdirektor ernannt. Ihm wurden ausser einer grösseren Anzahl Ordensauszeichnungen auch drei Medaillen für Wissenschaft und Kunst verliehen. Auf dessen Stelle wurde der Vorstand des Oberbahnamtes München, Dr. Oskar Wehrmann, zum Abtheilungsvorstand und Ober-Regierungsrath bei der Generaldirektion befördert und zum Vorstand des Oberbahnamtes München der Generaldirektionsrath Eugen Freiherr v. Schacky auf Schönfeld berufen. Gleichzeitig wurden befördert: zu Generaldirektionsräthen der Oberingeniör Heinrich Zeulmann und der Oberinspektor Anton Schmidt, zum Oberinspektor bei der Generaldirektion der zur Zeit im Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern verwendete Assessor Emil von Pracher und zum Oberinspektor beim Oberbahnamt Augsburg der Inspektor Wilhelm Herrmann dortselbst.

Auf die Stelle eines Finanzassessors bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ist der rechtskundige Kollegialhilfsarbeiter bei dieser Generaldirektion, Amtsrichter Metzger in Heilbronn, unter Verleihung des Titels und Rangs eines Finanzraths, befördert worden.

Im Bereich der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind die Regierungsbaumeister Büchner, Mirus und Ernst Richter zu Bauinspektoren ernannt. — Baurath Wille in Freiberg ist in den Ruhestand getreten.

Oesterreich-Ungarn.

— **Lokalbahnvorlage.** Dem Vernehmen nach werden in die demnächst im österreichischen Abgeordnetenhause einzubringende Lokalbahnvorlage u. a. die Lokalbahnen Böhmisch-Leipa-Steinschönau, Innsbruck-Vulpmes und die elektrisch zu betreibende Lokalbahn Trient-Malé einbezogen werden.

— **Berathungen des Industrieraths über Privatanschlussgleise.** Dieser Tage fand im Handelsministerium eine Sitzung des vom Verkehrs- und Tarifkomitee des Industrieraths eingesetzten Unterausschusses zur Berathung der Anträge, betreffend Erlassung von Bestimmungen über die Errichtung und den Betrieb von Privatanschlussgleisen (Industriegleisen), statt. In den zu dieser Frage erstatteten Berichten wurde die Nothwendigkeit einer einheitlichen Regelung der Verpflichtung der Eisenbahnen, den Anschluss von Industriegleisen zu gestatten, sowie der Bedingungen für die Erhaltung und den Betrieb dieser Anlagen betont und darauf hingewiesen, wie abträglich die dermalen bestehenden Verschiedenheiten bei den einzelnen Bahnen für die Industrie wirken. Von allen diesbezüglichen Vertragsmustern wurden jene der österreichischen Staatsbahnen als den Wünschen und Bedürfnissen der Industrie am meisten entsprechend bezeichnet. Auch gelangte der Wunsch zum Ausdruck, dass die Konzessionirung von Industriegleisen seitens des Eisenbahnministeriums etwa nach Art derjenigen von Bahnen niederster Ordnung erfolge, und dass Veränderungen oder Verlegungen solcher Gleise nicht dem einseitigen Ermessen der Privatbahnverwaltungen überlassen sein sollten. Desgleichen wurde die Erwägung der Frage angeregt, ob und inwieweit das Eisenbahnenteignungsrecht auch auf die Anlage von Industriegleisen Anwendung zu finden hätte. Nach eingehender Berathung gelangte der Ausschuss zu dem Antrage, die Regierung zu ersuchen, dahin zu wirken, dass die bei den Staatsbahnen üblichen Bestimmungen auch für die Privatbahnen verbindlich erklärt werden. Zu diesem Zwecke möge die Regierung die Erlassung eines Gesetzes baldigst in Erwägung ziehen, durch welches die wesentlichsten Bestimmungen für den Bau und Betrieb von Industriegleisen für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder einheitlich geregelt werden.

— **Lieferungen für zu erbauende Eisenbahnstrecken.** Der „Bund österreichischer Industrieller" hat an die industrielle Vereinigung des Abgeordnetenhauses ein Schreiben gerichtet, in welchem ersucht wird, die Vertreter der Industrie im Abgeordnetenhause mögen dahin wirken, dass in der Investitionsvorlage ein das Lieferungswesen betreffender Zusatzartikel aufgenommen wird. Der „Bund" schlägt diesbezüglich folgende

Fassung vor: „Lieferungen für den Bau und die Ausrüstung der auf Grund dieses Gesetzes herzustellenden Eisenbahnlinien, mögen dieselben auf Staatskosten oder im Wege der Konzessionsertheilung von Privaten errichtet und betrieben werden, sind unter sonst gleichen Verhältnissen in Bezug auf Güte und Preis grundsätzlich an die heimische Industrie und das heimische Gewerbe zu vergeben. Ausnahmen sind nur rücksichtlich jener Gegenstände zulässig, welche zur Zeit ihrer Bestellung im Inlande nicht hergestellt werden. Bestellungen im Auslande sind nur nach eingeholter Bewilligung des Handelsministers gestattet."

— **Die Eisenbahnen und das „Gebührenäquivalent".** Dieser Tage hat im österreichischen Finanzministerium eine Besprechung mit den Vertretern der Privatbahnen in Betreff der für das Jahrzehnt 1901 bis 1910 festzustellenden Grundlagen für die Bemessung des Gebührenäquivalents stattgefunden (vergl. Nr. 22 S. 346 d. Ztg.). Die Direktorenkonferenz hatte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Nordwestbahn mit der Vertretung der Privatbahnen bei diesen Besprechungen betraut. Die Vertreter dieser Privatbahnen entwickelten in der Besprechung den Standpunkt der Gesellschaften und führten aus, welche Mehrbelastung nach den in der Durchführungsverordnung vom Juli 1900 enthaltenen Bestimmungen für die Feststellung der Bemessungsgrundlagen den Bahnen erwachsen würde.

— **Kanalprojekt Wien - Triest.** Vor kurzem wurde gemeldet, dass man sich in Ungarn mit Vorstudien für die Anlage einer Schifffahrtsverbindung zwischen der Oder und Fiume, also eines Wasserweges, der den Schiffsverkehr zwischen Fiume und Stettin ermöglichen würde, beschäftige (vergl. Nr. 28 S. 442 d. Ztg.). Im Hinblick darauf erinnert das „Fremdenblatt" daran, dass, abgesehen von viel älteren Vorschlägen, Mitte der neunziger Jahre Pläne für die Anlage eines Schifffahrtskanals von der Donau zur Adria, und zwar nach Triest, von einem russischen Techniker und dann, in der allerletzten Zeit, von dem bekannten Wiener Ingeniör C. Wagenführer aufgetaucht sind. Nach dem Entwurfe Wagenführer's soll der Wien-Triester Kanal unterhalb Wiens aus der Donau abzweigen und über Wiener-Neustadt, Neunkirchen, Semmering, Mürzzuschlag, Bruck an der Mur, Graz, Marburg, Laibach nach Barcola bei Triest geführt werden und dort ins Meer übergehen. Die Baukosten des Kanals einschliesslich der neuen Seehafenanlage in Barcola, der elektrischen Zugkraft und des Schiffsparkes werden auf 560 000 000 Kr. und die jährlichen Betriebskosten, der Aufwand für Centralleitung, Erhaltungs- und Förderungskosten auf 6 800 000 Kr. veranschlagt. Was an diesem Projekte vorweg als kaum lösbar erscheint, die Ermöglichung eines Schiffsverkehrs über den Semmering nach Mürzzuschlag, das soll mittelst zwei oder drei Hebewerken ermöglicht werden, während von Wien bis Gloggnitz 36 Schleusen und zwischen Mürzzuschlag und Spielfeld 41 Schleusen geplant sind. Bis zur Wasserscheide zwischen Mur und Drau werden drei Schleusen als nothwendig bezeichnet und bis nach Ober-Laibach 25 Schleusen. Von dort aus wird die Karstscheitelhaltung bei Adelsberg - 640 m Höhe — mittelst zweier Hebewerke und vier Schleusen erreicht und sollen auf der weiteren Strecke noch 12 Schleusen und vier Hebewerke hergestellt werden.

— **Spar- und Bauverein der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.** Wie s. Zt. gemeldet, hat sich im Jahre 1900 ein Verein von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen zu dem Zwecke gebildet, um dem Wohnungsmangel, unter welchem die Bediensteten der Staatsbahnen in vielen Stationen leiden, durch Selbsthilfe zu begegnen. Der Verein hat alsbald nach seiner Bildung die Vorarbeiten für den Bau von mehreren Wohnhäusern für die Bediensteten der Staatsbahnen in Hütteldorf (Endpunkt der Wiener Stadtbahn) begonnen. Das Eisenbahnministerium hat dem Verein in Würdigung seines Zweckes ein Darlehen im Höchstbetrage von 200 000 Kr. bewilligt. Dasselbe ist mit mindestens 2 % jährlich zu verzinsen und jährlich mit je 1 % des Darlehnsbetrages zu tilgen. Der Gemeinderath von Wien hat dem Verein in ausnahmsweiser Abänderung der bestehenden Vorschriften die Erbauung von dreistöckigen Wohnhäusern in Hütteldorf gestattet und eine grössere, günstig gelegene Grundfläche, auf welcher 20 Häuser gebaut werden können, um den Einheitspreis von 10 Kr. für das Quadratmeter überlassen. (Die Erbauung von dreistöckigen Wohngebäuden war unbedingt nöthig, um für das aufzuwendende Kapital die nothwendige Verzinsung zu erzielen.) Der Bau begann im Mai 1900 und wurde so rasch betrieben, dass die Wohnhäuser bereits am 20. August 1900 unter Dach standen und am 1. November 1900 von den Parteien bezogen werden konnten.

In den erbauten drei Häusern befinden sich: 1. 22 Wohnungen mit je einem Zimmer und Küche mit einer benutzbaren Fläche von 32,94—33,94 qm; 2. 23 Wohnungen mit je einem Zimmer, einem Kabinet und Küche mit einer benutzbaren Fläche von 41,85—43,24 qm und 3. 2 Wohnungen mit je zwei Zimmern und Küche und einer benutzbaren Fläche von 55,15 qm. Sämmtliche Wohnungen waren noch vor Fertigstellung der Häuser vermiethet. Die Miethzinse betragen vierteljährlich für die Wohnungen unter 1. 63—66 Kr., unter 2. 83—87 Kr., unter 3. 110 Kr. und sind wesentlich billiger als die ortsüblichen Miethen. Jedes Stockwerk umfasst vier Wohnungen. Die lichte Höhe der Wohnräume beträgt 3 m. Für je zwei Wohnungen steht ein Abort mit Wasserspülung zur Verfügung. Zu jeder Wohnung gehört ein Speiseschrank sowie ein Raum im Keller und auf dem Boden. Jedes Wohnhaus besitzt eine Waschküche und einen Trockenboden. Ausserdem stehen den Miethern Gartenanlagen im Ausmaasse von 1 000 qm zur Verfügung. Das Miethverhältniss darf ohne besonderen Grund nicht gekündigt werden. Die festgesetzten Miethen werden nicht erhöht, solange eine Steuererhöhung nicht eintritt. Die Miethzinse ergeben während der zwölfjährigen Steuerfreiheit eine Verzinsung von 5,5 % des Kapitals, welche sich in der Zeit der vollen Steuer auf 4 % herabmindern wird.

Der Verein zählte zur Zeit seiner Errichtung 135 Mitglieder; ihre Zahl ist fortwährend, insbesondere nach Uebergabe der Wohnungen an die Bediensteten, gewachsen; sie betrug am Schlusse des Vorjahres 530 und ist seither auf 604 gestiegen. Der Geschäftsantheil eines jeden Mitgliedes ist mit 100 Kr. festgesetzt und kann auch in monatlichen Theilbeträgen von mindestens 2 Kr. abgezahlt werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Der Tunnel von Braine-le-Comte** (belgische Staatsbahn), der schon lange gefährlich war, soll nun bestimmt verschwinden. Die von der Staatsbahnverwaltung angestellte Untersuchung hat ergeben, dass ohne Schwierigkeiten parallel mit dem Tunnel eine vorläufige Linie hergestellt werden kann, während man den Tunnel beseitigt, d. h. die bisherige Strecke wird für den definitiven Gebrauch offen, unter freien Himmel verlegt.

— **Neuer Bahnhof in Lyon.** Dieser Tage hat die festliche Einweihung der Wirthschaftsräume des neuen Lyoner Bahnhofes unter der Theilnahme zahlreicher Eingeladenen stattgefunden, wobei der Vorsitzende des Verwaltungsraths der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Stephan Dervillé, die Gäste begrüsste. Die Wirthschaftsräume nehmen mit drei geräumigen Sälen die ganze Aussenseite des Bahnhofes bis zum grossen Thurm ein. Die Pariser Blätter rühmen die ausserordentlichen architektonischen und dekorativen Leistungen, wobei die besten Künstler mitgewirkt haben. Allmählich dringe nach der Architektur auch die Kunst in die Bahnhöfe ein. Der „Figaro" behauptet, bis auf weiteres sei die Lyoner Bahnhofswirthschaft die schönste der Welt, in einem der schönsten Bahnhöfe.

— **Sommerfahrpläne der schweizerischen Eisenbahnen.** Das Eisenbahndepartement des Bundesraths hat die zwischen Bern und Luzern bestehenden Schnellverbindungen als ungenügend befunden und verlangt deshalb, wenigstens für die Zeit vom 1. Juli bis 15. September, die Führung eines neuen Schnellzugs in beiden Richtungen ohne Zwischenhalt. Die neuen Züge sollen in Bern Anschluss von und nach Genf haben und womöglich direkte Wagen Genf-Luzern-Genf führen. Den Verwaltungen der Jura-Simplonbahn und der Gotthardbahn wird vom Eisenbahndepartement die Führung direkter Wagen Bern-Mailand empfohlen. Die Jura-Simplonbahn hat die Führung des schon lange verlangten direkten Morgenschnellzugs Bern-Genf zugestanden; er geht von Bern ab 6 Uhr 55 Min. Ferner haben auf den Ende März beim schweizerischen Eisenbahndepartement abgehaltenen Konferenzen die betr. Bahnverwaltungen zugestanden: die Führung von Luxuszügen auf der Linie Basel-Luzern, deren Weiterführung nach Mailand vorbereitet wird; die Führung der Pariser Züge über Biel, sofern die „direkte Linie" Bern-Neuenburg am 1. Juni nicht eröffnet werden kann. Das Eisenbahndepartement hat den angeregten früheren Beginn des Sommerfahrplans mit 1. Mai für dieses Mal abgelehnt, mit Rücksicht auf die zu kurz bemessene Zeit und die bis 31. Mai geltende Genehmigung der bestehenden Fahrpläne.

— **Albulatunnel.** Die Firma Ronchi, Majoli & Cie., die schon länger mit Schwierigkeiten wegen des Albulaunternehmens kämpfte, hat nunmehr den Tunnelbau im Stich gelassen. Der Wasserzudrang an der Nordseite erschwerte die Arbeiten ausserordentlich, so dass die Fortschritte dort unverhältnissmässig gering waren. Zur Zeit soll die Wassermenge 220 bis 250 Sekundenliter betragen. Der Verwaltungsrath hofft laut Berner „Bund", die Vollendung des Tunnels werde dennoch zur bestimmten Zeit möglich sein; zur Zeit sind etwa 1 800 m fertig

und noch etwa 4 000 m zu bauen. Auf der Beverser Seite ist der Fortschritt normal. Nach den geologischen Gutachten müssten sich auch bei Preda am Nordeingang bald bessere Gesteinsverhältnisse vorfinden und der Wasserzudrang abnehmen. Die genannte Unternehmerfirma hatte schon im September 1900 versucht, sich ihrer Verbindlichkeiten zu entziehen. Nachdem sie jetzt erklärt hat, an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt zu sein, ist der Bauvertrag gelöst worden; es heisst, die Kaution von 250 000 Fr. soll zurückgezahlt werden. Nach dem genannten Berner Blatt hätte die Firma von vornherein im Wettbewerb fehlerhaft ein zu niedriges Angebot gemacht.

— **Simplontunnel.** Die starken Schneefälle haben, wie berichtet wird, die Arbeiten ausserhalb des Tunnels erheblich beeinträchtigt, die Arbeiten im Tunnel dagegen nehmen ihren gewohnten Verlauf. Mitte März waren auf der schweizerischen Seite 3 470, auf der italienischen Seite 3 850 m, also zusammen 7 325 m erbohrt, während die Zahl der Arbeiter auf beiden Seiten gegenwärtig etwa 7 500 beträgt. Wenn die Arbeiten in gleichem Maasse wie bisher weitergeführt werden können, so würde der Durchbruch des Tunnels im Mai 1904 vollendet sein, also früher, als im Vertrag von 1899 festgesetzt worden.

— **Die Eisenbahn Col di Tenda-Nizza.** Der italienische Unterstaatssekretär des auswärtigen Amtes hat auf eine Anfrage, welches der Beschluss der Regierung über die eingegangenen Ersuche um Fortführung der Bahn Vievola-Tenda sei und wie es sich mit den mit der französischen Regierung geschlossenen Verträgen über eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Nizza und Tenda verhalte, geantwortet, dass die französische Regierung die Absicht habe, eine Eisenbahn von Nizza über Sospel nach der italienischen Grenze zu bauen und dass diese Linie an die Linie Cuneo-Tenda-San-Dalmazzo, welche jetzt bis Vievola gebaut ist, angeschlossen werden solle. Die italienische Regierung hat sich zur Prüfung dieser Frage bereit erklärt und dem Vorschlage, eine Konferenz von Abgesandten beider Regierungen zwecks Feststellung der Bedingungen zu berufen, zugestimmt. Diese wird, sobald die technischen Vorarbeiten sowohl auf französischem als italienischem Gebiete fertig sind, in Rom stattfinden.

— **Ursachen der Zugverspätungen in Russland.** Der russische Minister der Verkehrsanstalten hatte vor einiger Zeit eine Kommission niedergesetzt und diese beauftragt, die Ursachen festzustellen, die den Anlass zu den vielen Zugverspätungen abgeben. Gegenwärtig theilt die amtliche „Handels- und Industriezeitung" mit, dass von dieser Kommission festgestellt worden ist, dass von sämmtlichen Zugverspätungen entfallen sind: 50 % auf nicht rechtzeitige Abfertigung der Züge auf den Abgangsstationen und Knotenpunkten, an welch' letzteren Anschlusszüge erwartet wurden; 7 % auf grossen Andrang von Reisenden und auf Verzögerung durch die Post; 8 % auf längeren Aufenthalt beim Einnehmen von Wasser und Kohlen; 7 % auf Verschubbewegungen; 25 % auf Ungehörigkeiten während der Fahrtdauer.

Die Berathungen sind sehr eingehend geführt worden, und man scheint zu dem Ergebniss gelangt zu sein, dass viele von den zahllosen Verspätungen durch strengere Handhabung des Dienstes vermieden werden können. So namentlich müsse die Wartezeit an den Knotenpunkten fest abgegrenzt werden und nöthigenfalls die Reisenden der verspätet eintreffenden Züge mit einem Bedarfszuge weiter befördert werden. Ebenso wird es nicht als zulässig anerkannt, dass die Züge wegen Verladung der Postpackete und Briefbeutel aufgehalten werden dürfen. Alle diese und ähnliche Verspätungsursachen können natürlich durch eine strammere Handhabung des Dienstes ganz oder wenigstens zum grösseren Theile beseitigt werden. Anders liegt die Sache schon in den Fällen, in denen die Verspätung eingetreten ist, weil die Fahrzeit nicht eingehalten wurde oder nicht eingehalten werden konnte. Um dieses Uebel mit der Wurzel auszurotten, ist es nach Meinung der Konferenz vor allen Dingen nothwendig, die Fahrzeit der Züge der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven besser anzupassen, als das gegenwärtig häufig geschieht. Die Wagen sind immer grösser und schwerer geworden, um den Reisenden eine bequeme und ruhige Fahrt zu ermöglichen, die Lokomotiven sind dagegen nicht leistungsfähiger gemacht worden, so dass hier ein Missverhältniss besteht, das die Quelle vieler Verspätungen bildet. Um dieses Missverhältniss aus der Welt zu schaffen, müssen entweder die Züge leichter oder die Maschinen schwerer gemacht werden. Die Kommission neigt dem letzteren Mittel zu und führt für die Richtigkeit dieser Auffassung an, dass auf der Transkaukasusbahn 52 % sämmtlicher Züge verspäteten, was den Anlass gab, wesentlich schwerere Lokomotiven zu beschaffen. Damit waren die Verspätungen mit einem Schlage aus der Welt geschafft.

Es liegt ja auf der Hand, dass dies Mittel überall da helfen muss, wo die Inanspruchnahme der Maschine eine grössere war, als die Leistungsfähigkeit dies zulässt. Leider wird dieses Mittel aber nur sehr allmählich angewendet werden können, weil die erforderliche Anzahl stärkerer Maschinen nicht gar so schnell beschafft werden kann. Das gleichwerthige Mittel, nämlich die Züge leichter zu machen, wird ebenso nicht in ausgedehntem Maasse angewendet werden können, weil dazu die benöthigte Anzahl Lokomotiven fehlen wird, vielleicht auch auf den eingleisigen Bahnen schon jetzt die Zugfolge zu eng ist, um noch eine weitere erhebliche Belastung der Linien zu gestatten.

Die Lage ist also nicht so einfach und wird daher die Beseitigung der Verspätungen der Züge, weil die Fahrzeit nicht eingehalten werden konnte, den russischen Eisenbahnverwaltungen vermuthlich noch recht viel Arbeit und Sorge bereiten.

— **Verkehrsstockungen auf den russischen Eisenbahnen.** Nach den Ausweisen des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten lagern gegenwärtig auf den Stationen der Ssamara-Slatoustbahn 13 000 Wagenladungen Getreide, auf der Rjäsan-Uralbahn 10 000 Wagenladungen und auf der Ssysran-Wjasmabahn 4 000 Wagenladungen. Diese grossen Mengen Getreide lagern zum Theil bereits seit Monaten, da die Bahnen nicht imstande sind, sie zu befördern. Im Hinblick auf die beständigen Verkehrsstockungen auf der Ssamara-Slatoust-Eisenbahn hat, wie die „Handels- und Industriezeitung" mittheilt, das Ministerium der Verkehrsanstalten beschlossen, in nächster Zeit zum Bau eines zweiten Schienengleises auf dieser Bahn zu schreiten.

Allgemach gehört ein gewisser Grad von Leichtgläubigkeit dazu, diese amtlichen Mittheilungen ernst zu nehmen, denn gerade mit dem Bau eines zweiten Gleises auf der Ssamara-Slatoust-Eisenbahn hat man schon so oft die Klagen der Versender über säumige Beförderung bezw. vollständiges Stocken des Verkehres zu beruhigen versucht, dass gewisse Zweifel daran, dass die Maassregel gegenwärtig thatsächlich zur Ausführung gelangen soll, nicht ganz unberechtigt sind.

Es ist übrigens keineswegs nur die Ssamara-Slatoustbahn, die schon lange nicht mehr den hohen Ansprüchen des Verkehres zu entsprechen vermag, sondern neben ihr könnte noch eine recht bedeutende Anzahl anderer Bahnlinien namhaft gemacht werden, die gleichfalls ganz und gar nicht dem Verkehrsumfange gewachsen sind und dadurch die Anhäufung der Gütermengen auf den Stationen und all' die traurigen Folgen, die die Verkehrsstockungen zeitigen, nach sich ziehen. Im Interesse der glatten Abwickelung des Verkehres kann es daher nur sehr gewünscht werden, dass endlich mit dem Bau zweiter Gleise energisch vorgegangen werde.

— **Besteuerung der Zeitkarten in Russland.** Als Ergänzung unserer Mittheilungen über das neue russische Stempelsteuergesetz (s. Nr. 22 S. 349 d. Ztg.) muss noch eine für den Eisenbahnverkehr wichtige Bestimmung hier nachgeholt werden. Das Departement für Eisenbahnangelegenheiten macht nämlich bekannt, dass auf Grund jenes Gesetzes seit 1. März d. J. alle Zeitkarten der Staats- und Privatbahnen einer Stempelgebühr von 5 Kop. unterliegen, falls ihr Werth 50 R. nicht übersteigt, während theurere Zeitkarten mit 15 Kop. Stempelsteuer belastet sind.

Ob die Einnahmen aus diesen Steuerbeträgen sehr erheblich und der weiteren Einbürgerung der erst kürzlich beklagten geringen Benutzung der Zeitkarten (s. Nr. 19 S. 301 d. Ztg.) zuträglich sein werden?

Fremde Welttheile.

— **Bahnprojekt Orenburg-Taschkent.** Man schreibt der „Rigaschen Börsen-Ztg." aus Petersburg, dass im Frühling dieses Jahres der Bau dieser Bahn, und zwar in zwei Theilstrecken: Orenburg-Kasalinsk und Kasalinsk-Taschkent, in Angriff genommen werden soll. Die 1 800 Werst lange Bahn soll in drei Jahren beendet sein; die Kosten sind auf ungefähr 120 000 000 R. veranschlagt.

— **Die Verlängerung der Petroleumleitung Michailowo-Batum** ist, wie man der „St. Pet. Ztg." mittheilt, nicht allein erfolgt, um dem ständigen Mangel an Cisternenwagen zu begegnen, sondern vorzugsweise im Interesse der Ausnutzung der in der Nähe der Station Ag-Taglja belegenen naftaführenden Ländereien. Dieser ungemein reiche Bezirk musste bis jetzt mit Rücksicht auf die hohen Beförderungsgebühren brach liegen. Dem Vernehmen nach werden nun im genannten Bezirk in diesem Frühling Bohrungen begonnen werden.

— **Ueber die Eisenbahn von Damaskus nach Mekka,** über die wir zuletzt nach französischen Quellen allerhand ungünstiges mittheilten, schreibt man der „Kabel-Korresp." aus Konstanti-

nopel: „Es dürfte wohl bekannt sein, dass es mit der Finanzirung der neuen Eisenbahn von Damaskus nach Mekka sehr hapert und dass der Bau derselben wegen chronischen Geldmangels jeden Augenblick ins Stocken geräth. Jetzt hat der Sultan nach Abhaltung eines speziell für den Zweck einberufenen Ministerrathes seine Einwilligung und Zustimmung zur Ausführung folgenden Planes gegeben: Am Beiramfeste werden bekanntlich im ganzen türkischen Reiche ungezählte Hammel und Lämmer unter besonderen Ceremonien nach altem Brauche und nach Vorschrift des Korans geschlachtet. Bisher wurden die Felle dieser Thiere gewöhnlich an arme Leute verschenkt, jetzt aber sollen diese Vliesse Gold in die Schatzkammern des Reiches bringen, damit der Bau der Eisenbahn nach dem heiligen Mekka bezahlt werden kann. Die Schaffelle sollen sorgfältig gesammelt und von den Agenten der Stadtpräfekturen offiziell zu einem bestimmten Preis verkauft werden. Der Sultan hat bereits befohlen, dass die Felle der sämmtlichen am Beiramtage in den kaiserlichen Palästen geopferten Thiere in gleicher Weise im Wege der Auktion zum Verkauf gestellt werden und der entsprechende Erlös dem Eisenbahnminister zur Verfügung zu stellen ist. In den Provinzen sind besondere Kommissionen unter dem Vorsitz der lokalen Kadis oder Muftis ernannt worden, die die Einsammlung und den Verkauf der Felle zu überwachen haben, während von der Bevölkerung natürlich erwartet wird, dass sie einerseits die Vliesse kostenlos zur Verfügung stellt und andererseits, soweit die entsprechenden Händler und Ankäufer in Betracht kommen, recht gute Preise zahlen und kein einziges Fell unverkauft lassen werden. Die Regierung gibt in den amtlichen Bekanntmachungen der Ueberzeugung Ausdruck, dass die ganze moslemitische Bevölkerung des Reiches diese Gelegenheit benutzen wird, um einen glänzenden Beweis ihrer treuen Ergebenheit für den Sultan und für den Glauben des Propheten zu geben."

Gleichzeitig mit dieser wunderlichen Meldung trifft aus Konstantinopel die Meldung ein, der Oberingeniör des Eisenbahnbaues Bagdad(?)-Mekka, Meissner, sei vom Yildiz-Kiosk beauftragt, den kürzlich begonnenen Bahnbau aufs eifrigste zu beschleunigen.

— **Eisenbahn Tsingtau-Kiautschou.** Einem Telegramm des stellvertretenden Guvernörs in Tsingtau an das deutsche Reichsmarineamt zufolge ist vor einigen Tagen die vorgenannte Bahnlinie eröffnet worden.

— **Ueber die Bahnen Südafrikas** entnehmen wir einem aus der „Daily Mail" geschöpften Bericht des „Hamb. Korresp." folgendes: Man ist mit der Erneuerung und Vervollständigung des Eisenbahnmaterials in Südafrika schon eifrig beschäftigt. Die Regierung der Kapkolonie kauft rollendes und anderes Eisenbahnmaterial ausschliesslich in England, wenn sie nicht durch die Nothwendigkeit dazu gezwungen wird, den Wettbewerb anderswo aufzufordern. Vom 1. Juli 1899 bis zum 31. Januar 1901 hat sie 1 837 Wagen bestellt und zwar sind alle, mit Ausnahme von 200 von der deutschen Firma Koppel gelieferten, aus Grossbritannien gekommen. Die letzteren sind genommen worden, weil sie zur Verschiffung fertig waren und weil militärische Gründe sofortige Lieferung verlangten. In dem gleichen Zwischenraum sind von der Regierung der Kapkolonie 87 Lokomotiven bestellt worden, alle, mit Ausnahme von 20, die in Amerika bestellt wurden, aus Grossbritannien. Wenn britische Firmen imstande gewesen wären, auch diese 20 in angemessener Zeit zu liefern, würden sie die Aufträge erhalten haben. Dies ist das erste Mal seit vielen Jahren, dass die Kapregierung rollendes Material aus dem Ausland erhalten hat. Diese ausschliessliche Begünstigung britischer Fabrikate ist für die Steuerzahler am Kap nicht gerade ein Segen, da amerikanische Preise in gewissen Zweigen 10 % niedriger als britische seien. Sodann geschieht die Ablieferung von Amerika schneller. Die Kolonisten sind gegen Bestellung des rollenden Materials im Auslande sehr abgeneigt, vorausgesetzt, dass die britischen Preise und die Ablieferungszeit einigermaassen angemessen sind. Weitere grosse Stahlschienenaufträge werden wahrscheinlich bald gegeben werden. Durch den Kriegsverkehr ist das Material sehr mitgenommen worden, weshalb ein grosser Theil der Schienen neu gelegt werden muss. Auch ist es sicher, dass in kurzem eine grosse Entwickelung von Kleinbahnen zur Erschliessung der abgelegeneren Gebiete der Kolonie vor sich gehen wird. Der stellvertretende Generaldirektor Mr. Price ist vor kurzem nach Wales und Europa zum Studium der leichten Bahnen gesandt worden und empfiehlt ähnliche Anlagen in der Kapkolonie sehr.

— **Eisenbahnen auf Neuseeland.** Die Länge der im Betriebe befindlichen Staatsbahnen betrug, nach einem Berichte des österreichischen Generalkonsuls in Auckland, am 31. März 1900 2 104 englische Meilen, von welchen sich 824 Meilen auf die Nordinsel und 1 280 auf die Südinsel vertheilen. Gegen das Jahr 1899 zeigt diese Ziffer eine Zunahme von nur 14 Meilen. Die Roheinnahmen betrugen 1 623 891 £, denen Ausgaben im Betrage von 1 052 358 £ gegenüberstehen, was eine Mehreinnahme von 154 226 £ und eine Mehrausgabe von 122 620 £ gegen das Jahr 1899 bedeutet. Die Reineinnahmen beziffern sich auf 571 533 £, was einer Verzinsung von 3 £ 8 sh. 5 d. für 100 £ des Anlagekapitals entspricht. Die Gesammtbaukosten der Staatsbahnen betrugen seit Einführung der Bahnen auf den Inseln 16 703 887 £ und die Durchschnittskosten 7 939 £ für die englische Meile.

— **Amerikanische Gesetzgebung zur Verhinderung von Raubanfällen in Eisenbahnzügen.** Dem Senat der Vereinigten Staaten von Nordamerika ist von einem der Senatoren ein Gesetzentwurf vorgelegt, nach welchem jeder, der sich an einem Raubanfall auf einen Eisenbahnzug, in der Absicht zu morden oder zu stehlen, betheiligt hat, mit dem Tode bestraft werden soll. Auch soll eine gleiche Strafe über denjenigen verhängt werden, der an diesem Verbrechen durch Rath, Hilfe oder Ermunterung theilgenommen hat. Ausserdem enthält der Gesetzentwurf die Bestimmung, dass für die Verurtheilung wegen eines solchen Verbrechens nicht nöthig sei, den Beweis zu erbringen, dass der Angeklagte die That selbst begangen habe, sondern dass es genüge, wenn der Gerichtshof der Ueberzeugung sei, dass bei dem Raubanfall jemand getödtet, verwundet oder bestohlen worden ist.

Allgemeines.

— **Zur Bezeichnung „Blocksignal".** In Nr. 25 S. 398 d. Ztg. wird unter „Allgemeines" gerügt, dass die Bezeichnung Blocksignal für zwei verschiedene Dinge angewendet werde. Die Stelle lautet wörtlich:

> „Ein Blocksignal kann nur an einem elektrischen oder mechanischen Blockwerk gegeben werden und zwar entweder durch den Blockwecker oder durch Entblocken eines Haltsignals oder sonstige Einrichtungen, welche zur Betriebssicherheit dienen, während das Mastsignal an einer Blockstelle mit dem eigentlichen Blocksignal garnichts zu schaffen hat."

Am Schlusse dieser Ausführungen wird noch hervorgehoben:

> „Wenn auch der Ausdruck ‚Blocksignal' für das Mastsignal fälschlich landläufig geworden ist, so muss doch dahin gewirkt werden, dass die Beamten, welche derartige Signale zu bedienen haben, auch die richtigen Bezeichnungen anzuwenden wissen."

Die Erklärung, die hier für das „eigentliche" Blocksignal gegeben wird, erscheint sehr anfechtbar, denn für das, was der Einsender der Zuschrift in Nr. 25 d. Ztg. offenbar meint, sind andere Bezeichnungen üblich. Zweck der nachfolgenden Zeilen ist aber nicht, hierauf näher einzugehen, sodern die Behauptung zu widerlegen, dass die „landläufige" Bezeichnung Blocksignal für das Mastsignal an einer Blockstelle falsch sei.

Man soll gewiss danach streben, die Dinge beim richtigen Namen zu nennen und in der Wahl der Bezeichnungen vorsichtig sein. Das ist nirgends mehr angebracht, als gerade im Eisenbahnsignalwesen, wo die Bezeichnung der Dinge sich mit den hiermit zu verbindenden Begriffen unzweideutig decken soll. Im Eisenbahnsignalwesen ist in dieser Hinsicht in erster Reihe die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands maassgebend. Das Signalbuch, das die Darstellung und Beschreibung der durch vorerwähnte Signalordnung vorgeschriebenen Signale enthält, zählt die Blocksignale unter die Signale am Signalmast. Auch in denjenigen Vorschriften, die auf Grundlage der Signalordnung aufgebaut sind, lässt die Bezeichnung Blocksignal gar keinen Zweifel darüber, welcher Begriff hiermit zu verbinden ist. Demnach steht die Auffassung des Einsenders der Zuschrift in Nr. 25 d. Ztg. mit derjenigen, die an maassgebender Stelle, in der Signalordnung, ihren Ausdruck gefunden hat, in direktem Widerspruch, denn in letzterer ist unter Blocksignal nichts anderes gemeint, als das Mastsignal an einer Blockstelle. An dieser Bedeutung muss festgehalten werden und ebenso streng muss darauf gehalten werden, dass die Bezeichnung Blocksignal ihre Gültigkeit behält und nicht willkürlicher Deutelei unterliegt, zumal schlechterdings nicht einzusehen ist, weshalb die fragliche Bezeichnung falsch sein soll.

Aus dem englischen to block, absperren, verschliessen, sind die Worte Blockstation, Blockstrecke, Blocksignal hergeleitet. Wenn wir nun unter Blockstation die Stelle bezeichnen, von der aus eine zwischen zwei Stationen liegende Theilstrecke so lange für den Zugverkehr gesperrt wird, bis der voraufgegangene Zug dieselbe verlassen hat, und diese

Strecke **B l o c k strecke** nennen, so müssen wir auch folgerichtig das die Absperrung bewirkende Mastsignal als **B l o c k signal** bezeichnen. Keiner der Beamten, die mit der Bedienung von Signalen betraut sind, dürfte wohl jemals im Zweifel darüber gewesen sein, was er unter Blocksignal zu verstehen hat. Wollte man aber einem Blockwärter im Sinne der Zuschrift in Nr. 25 d. Ztg. klar machen, dass das mit dem „landläufigen" Ausdruck Blocksignal bezeichnete Signal gar kein Blocksignal sei, sondern ein Mastsignal an einer Blockstelle, das „eigentliche" Blocksignal aber mit einem Mastsignal garnichts zu schaffen habe, sondern nur an einem elektrischen oder mechanischen Blockwerk gegeben werden könne, so würde er vermuthlich bedenklich mit dem Kopfe schütteln, und mit vollem Recht, d e n n d a s B e s t r e b e n, a n d e n B e g r i f f e n, d i e s i c h a u s d e n B e z e i c h n u n g e n d e r S i g n a l o r d n u n g h e r a u s g e b i l d e t h a b e n, o h n e z w i n g e n d e n G r u n d z u r ü t t e l n, k a n n n i c h t s c h a r f g e n u g z u r ü c k g e w i e s e n w e r d e n. D.

— Der Vorstand der **Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen** Ges. m. b. H. berichtet über das Geschäftsjahr 1900 folgendes: Der Oberbau der Militäreisenbahn, auf der die Versuche mit Genehmigung der Heeresverwaltung gemacht werden sollen, wird auf das sorgfältigste geregelt und an Stellen, wo es nothwendig erscheint, entsprechend verstärkt. Als Betriebsstrom ist Drehstrom von hoher Spannung, etwa 10 000 bis 12 000 Volt, gewählt worden, der von drei oberirdisch geführten Kupferleitungen den Fahrzeugen zugeführt werden soll. Hierbei ist es von Wichtigkeit, dass die Siemens & Halske Aktiengesellschaft bereits durch eingehende Versuche nachgewiesen hat, wie es möglich ist, hochgespannten Strom von solchen Leitungen abzunehmen und im Wagen auf die gewünschte niedere Spannung umzuformen. Als Stromquelle soll die Krafterzeugungsstätte der Berliner Elektrizitätswerke an der Oberspree dienen. Zwei Motorwagen werden beschafft, die mit den erforderlichen kräftigen Maschinen ausgerüstet sind und Raum für 40 bis 50 Personen bieten. Ihre Bauart und elektrische Ausrüstung ist verschieden, so dass man von vornherein über mannigfache Versuchsergebnisse verfügen wird und auch die Möglichkeit hat, gegebenenfalls Versuchsfahrten mit einem aus zwei Motorwagen bestehenden Zuge zu machen.

Als Grundlage für die Bauart der Wagen und ihrer Ausrüstung ist angenommen, dass mit einer Geschwindigkeit bis zu 200 km in der Stunde gefahren werden kann. Dementsprechend wird jeder Wagen mit vier Motoren, die zusammen 1 100 bis 3 000 PS abzugeben imstande sind, und mit den erforderlichen Umwandlern, Schaltapparaten usw. ausgerüstet. Die Lieferung der Wagen, deren jeder etwa 22 m lang wird, ungefähr 90 t wiegt und je zwei dreiachsige Drehgestelle erhält, ist der Firma van der Zypen & Charlier, der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft und der Siemens & Halske Aktiengesellschaft in der Weise übertragen, dass die erstgenannte Firma die eigentlichen Wagen baut und jede der Elektrizitätsfirmen für einen der Wagen die elektrische Ausrüstung liefert. Voraussichtlich wird noch im Laufe des Sommers mit den Versuchen begonnen werden können. Es handelt sich dabei nicht allein darum, die Wagen und die elektrischen Einrichtungen für eine grosse Geschwindigkeit zu erproben, sondern es sind auch darüber Erfahrungen zu sammeln, wie sich der vorhandene Oberbau beim Betriebe mit schweren elektrischen Fahrzeugen und bei Anwendung grösserer Geschwindigkeiten als der bisher üblichen verhält und wie gegebenenfalls ein hierfür geeigneter Oberbau auszubilden ist. Für die Versuche kommen so viele noch unbekannte Umstände in Betracht, dass zur Zeit nicht zu übersehen ist, bis zu welcher Geschwindigkeit man auf der vorhandenen, für den bisherigen gewöhnlichen Eisenbahnbetrieb gebauten Versuchsstrecke wird gehen können. Jedenfalls ist es anzuerkennen, dass deutsche Firmen, unterstützt von den höchsten Behörden (Reichseisenbahnamt, Kriegsministerium, Ministerium der öffentlichen Arbeiten), sowie von den bereitwilligst zur Verfügung gestellten Geldmitteln einer Reihe von Banken, unter Zuziehung hervorragender Vertreter der technischen Wissenschaften, solche Versuche unternehmen, die, auch wenn nicht die angestrebte sehr hohe Geschwindigkeit als praktisch anwendbar befunden werden sollte, doch zweifellos Ergebnisse erwarten lassen, welche für die Verbesserungen und Vervollkommnungen des Schnellverkehrs von grösster Bedeutung sein werden.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahntechnik der Gegenwart.** Unter Mitwirkung einer Anzahl bewährter Mitarbeiter herausgegeben von B l u m, Geheimem Oberbaurath, Berlin; v. B o r r i e s, Regierungs- und Baurath, Hannover; B a r k h a u s e n, Geheimem Regierungsrath, Professor an der Technischen Hochschule in Hannover. Wiesbaden. C. W. Kreidel's Verlag. 1901.

Zweiter Band. D e r E i s e n b a h n b a u. Vierter Abschnitt. S i g n a l- u n d S i c h e r u n g s a n l a g e n. Erster Theil. Bearbeitet von Scholkmann. Berlin. Mit 364 Abbildungen im Text und drei lithographirten Tafeln.

Dritter Band. U n t e r h a l t u n g u n d B e t r i e b d e r E i s e n b a h n e n. Erste Hälfte. D i e U n t e r h a l t u n g d e r E i s e n b a h n e n. Bearbeitet von Bathmann, Berlin; Fränkel, Dortmund; Garbe, Berlin; Schubert, Sorau; Schugt, Neuwied; Schumacher, Potsdam; Troske, Hannover; Weiss, München. Mit 146 Abbildungen im Text und zwei lithographirten Tafeln.

Wir freuen uns, hiermit das Erscheinen zweier weiterer Lieferungen des gross angelegten Werkes, das nunmehr in absehbarer Zeit fertig vorliegen wird, den Lesern zur Kenntniss bringen zu können. Die anerkennenden Worte, die wir den schon früher erschienenen Abschnitten widmen durften, übertragen wir mit Genugthuung auch auf die vorstehend angekündigten neuesten Theile. Die Gründlichkeit in der Behandlung des Stoffes und die Form und Ausstattung, in der er dargeboten wird, sind nach wie vor auf gleicher Stufe geblieben, so dass auch die Einheitlichkeit des ganzen durchweg gewahrt bleiben wird.

Mit Spannung ist dem Erscheinen des die Signale und Sicherungsanlagen behandelnden vierten Theiles des zweiten Bandes entgegen gesehen worden. Auf diesem Gebiete haben sich, seitdem Kolle den Stoff zum erstenmal wissenschaftlich verarbeitet hat, so bedeutende Wandlungen vollzogen, dass, so schätzenswerthe Beiträge und Veröffentlichungen seitdem auch erfolgt sind, es an einer zusammenfassenden Darstellung auf diesem Gebiete doch gefehlt hat. Diese liegt jetzt aus berufenster Feder vor. Die Verlagsbuchhandlung meldete allerdings, dass erst die Ausgabe des ersten Theiles des Abschnitts IV erfolgt; diese hat nicht verzögert werden sollen, um den werthvollen und sonst nicht zugänglichen Stoff der Oeffentlichkeit möglichst frühzeitig zur Verfügung zu stellen. Der Abschluss steht aber in naher Aussicht. In den Händen des Publikums befinden sich nun vom Abschnitt D — dem vierten — des zweiten Bandes die Kapitel I. Allgemeine Eintheilung und Einrichtung der Signale, Block- und Stellwerksanlagen; II. Allgemeine Gestaltung der Stellwerke und ihrer Zubehörtheile; Mittel zur Fernbedienung und Sicherung der Signale und Weichen; III. Streckensicherung durch elektrische Blockung der Strecken- und Bahnsignale; ferner ein Theil des Kapitels IV Die bauliche Einrichtung der Stellwerksanlagen. Die Fülle des Stoffes mag daraus entnommen werden, dass der hier vorliegende Theil bereits 270 Seiten Text umfasst.

Die andere Lieferung, die erste Hälfte des vierten Bandes, befasst sich in drei Abschnitten mit der Unterhaltung der Strecke, der Bahnhöfe und der Betriebsmittel. In den Stoff haben sich die Verfasser so getheilt, dass Schubert die Unterhaltung des Bahnkörpers nebst Zubehör, des Oberbaues (einschliesslich Verlegens, Geräthe, Abhandlung über die Schienen- und Schwellendauer), der Weichen und Kreuzungen, Signal- und Stellwerksanlagen, Bathmann die Unterhaltung der Durchlässe, Brücken, Unter- und Ueberführungen, Tunnel, Fränkel die Unterhaltung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Waagen, Krähne, Wasserstationen, Schugt die der Bahnhofshochbauten und verwandten baulichen Anlagen (Vorplätze, Zufuhr- und Ladestrassen, Bahnsteige nebst Zubehör und Entwässerungsanlagen), Garbe den Betrieb der Werkstätten, Troske die Unterhaltung der Lokomotiven, Schumacher der Personenwagen und Weiss der Güterwagen geschildert haben. Eine Fülle von Erfahrungen ist in diesen Abschnitten niedergelegt, die allen, welche sich mit der Unterhaltung des Bahnbestandes zu beschäftigen haben, von reichem Nutzen sein werden.

— **Feldmessen und Nivelliren** für Bau- und ähnliche Schulen und zum Selbstunterricht bearbeitet von Ingeniör M. B a n d e n a e r. Mit 65 in den Text gedruckten Abbildungen und einer lithographirten Tafel. Wiesbaden. C. W. Kreidel's Verlag. 1901. 1,60 *M*.

Das Büchelchen enthält das Nothwendigste und Wissenswertheste für den mit Eisenbahnvorarbeiten befassten Geometer,

soweit die gewöhnlichen Feldarbeiten und Aufmessungen mit den Fluchtstäben, der Messlatte oder dem Messband, dem Winkelkopf, dem Winkelspiegel oder Winkelprisma, ferner die Nivellementsarbeiten und die sich daran anknüpfenden einfachen rechnerischen Verfahren in Betracht kommen. Das Nivellirinstrument ist genauer durchgesprochen und seine Anwendung gezeigt, Kanal- und Setzwaage sind kurz behandelt. Den Schluss bilden Aufgaben, welche Aufnahme und Darstellung der Querprofile, der Erdmassenermittelung usw. betreffen. Die Behandlung schliesst sich eng an das gewöhnliche Bedürfniss an und wird gewiss vielen nützlich sein.

— **Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, Abtheilung für elektrische Bahnen.** Strassenbahnen, Hochbahnen, Untergrundbahnen, Vollbahnen, Grubenbahnen, Materialbahnen, elektrische Fahrzeuge, elektrische Fahrzeugausrüstungen. Berlin, Julius Springer, 1900. Preis 10 ℳ.

Das Album stellt gleichsam eine Chronik der bisher von der Firma ausgeführten, in Ausführung befindlichen und geplanten elektrischen Beförderungsmittel dar, ein reicher Erntekranz von Ausführungen in den wenigen Jahren — kaum 2 Jahrzehnte —, in denen wir uns überhaupt mit der praktischen Anwendung der elektrischen Zugkraft beschäftigen. Die Berliner entsinnen sich noch sehr wohl der Gewerbeausstellungsbahn vom Jahre 1879, ein reines Spielzeug noch gegen die bald darauf folgenden wirklichen Ausführungen der Strassenbahnen zu Lichterfelde (1881), Mödling-Hinterbrühl bei Wien (1883) und Frankfurt-Offenbach (1884). Eine ausserordentlich grosse Zahl von Ausführungen ist diesen bahnbrechenden ersten Anlagen nachgefolgt, im In- und Auslande, von der Berlin-Wiener Firma selbst oder den ihr eng verwandten Siemens'schen Häusern in England, Russland, Italien, Schweden-Norwegen, Transvaal sowie den sonst befreundeten Firmen, wie in Frankreich. Ueber all' diese Ausführungen gibt das Album statistische Auskunft, die erweitert ist durch eine Fülle bildlicher Darstellungen, die gleichzeitig einen reichen Schmuck des trefflichen Buches darstellen. Wir finden für jede Bahn Angaben allgemeiner Art, solche über die Linie und den Oberbau, die Wagen, das Kraftwerk, so dass denen, welche sich mit Aufgaben, die in das hier behandelte Gebiet fallen, zu befassen haben, ein reiches Material an die Hand gegeben ist. In die 80 er Jahre fällt ausser den genannten Erstlingsausführungen nur der Bau der Budapester Strassenbahn (1889 u. E.); die weiteren Bahnunternehmungen dieser Art gehören sammt und sonders dem einen soeben abgelaufenen Jahrzehnt an, beginnend mit einer Erweiterung des Lichterfelder Unternehmens, dem 1893 Hannover und Dresden und bereits im Jahre 1894 die Barmer Bergbahn, eine nach Riggenbach'schem System ausgeführte Zahnradbahn, folgen. Dann schreitet der Ausbau weiterer Strassenbahnen unaufhaltsam fort, gleichviel, ob in Städten oder durch stark bevölkerte ländliche Bezirke führend. Inzwischen lässt die Firma aber auch die grossen Verkehrsaufgaben nicht aus den Augen. Bereits am 2. Mai 1896 ist die 3,7 km lange Budapester Untergrundbahn eröffnet worden, der im Anfang des Jahres 1902 die Eröffnung der ersten 10,4 km langen Strecke der Berliner Hoch- und Untergrundbahn folgen wird. Handelt es sich hier noch um die Beförderung von Zugeinheiten, welche nur aus einer mittleren Anzahl von Wagen bestehen, so ist weiterhin das Augenmerk auf die Beförderung s c h w e r e r Züge bei dem Versuch auf der Wannseebahn in Berlin gelenkt worden. Auch für die Verbindung einander benachbarter grosser Städte wurden schneller fahrende Verkehrsmittel mit besonderem Bahnkörper geschaffen, so die Bahn zwischen Düsseldorf und Crefeld, der eine solche grösseren Maassstabes zwischen Rotterdam, Haag und Scheveningen jetzt folgt, mit deren Ausführung unlängst begonnen worden ist. Diese in 32 km Länge auszuführende Bahn, die aus dem Innern von Rotterdam — abzweigend von der Staatsbahn — als Hochbahn herausgeführt wird und unter Mitbenutzung der Staatsbahnhöfe in Haag und in Scheveningen die geradeste Verbindung zwischen diesen Städten herstellen wird, wird bereits grösste Fahrgeschwindigkeiten bis zu 65 km in der Stunde anwenden. Auf dem Wege weiter fortschreitend, hat die Firma auch Versuche angestellt über die Anwendung der Elektrizität im grossen Verkehr der Hauptbahnen im Sinne sehr wesentlicher Vergrösserung der Fahrgeschwindigkeit auf diesen. Dieser Seite der Sache auf Grund der Vorversuche wird jetzt durch die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen weiter nachgegangen, die auf der Militärbahn bei Berlin im Laufe des kommenden Sommers Versuche mit hochgespanntem Drehstrom anstellen wird. An diesen ist auch die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin in gleichem Maasse betheiligt.

Dass die Firma über diesen grösseren Aufgaben diejenigen nicht vernachlässigt hat, welche auf dem Gebiet des Transportwesens für Bergwerke, der Materialbeförderung jeder Art liegen, lehrt ebenfalls das Album. Elektrische Lokomotiven sind in grosser Zahl für Bahnen aller Art, auch für Verschubzwecke auf Hauptbahnen, geliefert worden.

— Konstruktion und Betriebsergebnisse von **Fahrzeugmotoren für flüssige Brennstoffe.** Mit einem theoretischen Theil: Berechnung der Motorleistung und des Kraftbedarfes von Motorwagen nebst einem Anhang: Leistungsversuche an Fahrzeugmotoren. Von Hugo G ü l d n e r, Oberingeniör (Gerichts-Sachverständiger für Wärmemotoren- und Kraftwagenwesen in Augsburg). Mit 154 in den Text gedruckten Konstruktionsfiguren und Diagrammen. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1901. Preis 5 ℳ.

Die vorliegende Schrift stellt einen durch eigene Leistungen des Verfassers an Fahrzeugmotoren und sonstige Nachträge erweiterten Abdruck einer in der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingeniöre" erschienenen Folge von Aufsätzen dar, sowohl um der Arbeit eine für den Gebrauch am Konstruktionstisch brauchbare Form zu geben, als auch um sie einem weiteren Interessentenkreise zugänglich zu machen. Im Vorwort schildert der Verfasser die Schwierigkeiten, welche es ihm bereitet hat, das grundlegende Material zusammenzubringen und von den Firmen diejenigen Auskünfte zu erhalten, die zur Klarstellung der vorhandenen Formen nach ihrer Wirkungsweise und Zweckmässigkeit nothwendig waren. Um so mehr verdient der Verfasser für seine Mühewaltung die Anerkennung, als er eine tiefe Lücke in der vorhandenen Litteratur des neuerdings so überaus wichtigen Selbstfahrerwesens durch seine werthvolle Arbeit ausgefüllt hat.

— **Die Haftpflicht der Beamten** nach Reichsrecht und dem Recht der deutschen Bundesstaaten unter Berücksichtigung der Haftpflicht des Staates (Gemeindeverbandes usw.) dargestellt von Landrichter Dr. D e l i u s. Berlin 1901. J. J. Heine's Verlag. Preis 2 ℳ. — Die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Haftpflicht der Beamten sind in neuerer Zeit von juristischen Fachschriftstellern und in der politischen Tagespresse zum Gegenstande vielseitiger Erörterungen gemacht. Für den Verfasser bot sich daher bei Bearbeitung seiner Aufgabe ein umfangreiches Material, welches er mit Sorgfalt und Umsicht benutzt hat. Namentlich sind es aber die überall in die Darstellung eingeschobenen praktischen Rechtsfälle, die dem Inhalte des Buches auch für Laien einen hohen Grad von Brauchbarkeit verschaffen. Durch die Zahl und die Verschiedenartigkeit der gegebenen Beispiele gewinnt der Leser ein Bild der bisherigen Rechtsprechung, und die Erörterung der einzelnen Rechtssätze baut sich infolge dessen auf einem festen sachlichen Untergrunde auf. In besonderen Abschnitten wird die Haftung des Grundbuchrichters, des Vormundschaftsrichters, des Spruchrichters, des Schiedsrichters, des Gerichtsvollziehers, des Notars und des Rechtsanwalts behandelt. Eine Erörterung der Rechtsverhältnisse der Eisenbahnbeamten, die dem Buche für unseren Leserkreis noch ein besonderes Interesse würde verliehen haben, ist nicht eingefügt, da die leitenden Grundsätze bei ihnen mit denjenigen zusammenfallen, die auch für die übrigen staatlichen Verwaltungsbeamten maassgebend sind.

— **Verzeichniss sämmtlicher Tarife,** an denen die deutschen Eisenbahnen mit eigenen Stationen oder im Durchgangsverkehr betheiligt sind. Aufgestellt im Reichseisenbahnamte. Stand vom 1. Januar 1901. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1901. Preis 5 ℳ. — Das 219 Folioseiten starke Buch enthält in vier verschiedenen Abtheilungen ein Verzeichniss 1. der Tarife für Personen und Reisegepäck (einschliesslich Expressgut) ferner für Leichen im Inlandverkehr, 2. der Tarife für lebende Thiere, 3. der Tarife für Güter, 4. der Tarife für Kohlen. Jeder der einzelnen Abtheilungen ist ein besonderes Inhaltsverzeichniss vorgesetzt, und auf diese Weise ist es gelungen, Uebersichtlichkeit in den zu bewältigenden massenhaften Stoff zu bringen. Dem verkehrstreibenden deutschen Publikum ist also hier ein Werk geboten, das ihm in der Frage, welcher Tarif in jedem einzelnen Falle der maassgebende und entscheidende ist, die sicherste und zuverlässigste Auskunft geben kann.

— **Eine neue Verkehrskarte vom Königreich Bayern und der Pfalz** ist soeben in zweiter verbesserter Auflage in der Muth'schen Verlagshandlung, Stuttgart, erschienen. Diese zeichnet sich durch ihre Uebersichtlichkeit und Vollständigkeit besonders aus, indem sie alle Landstrassen, Flüsse, Eisenbahnen und fast alle Ortschaften enthält und bis auf die neueste Zeit nach amtlichen Quellen ergänzt ist. Im Bau befindliche oder erst projektirte Bahnen sind ebenfalls bereits eingezeichnet. Die Karte ist vierfarbig, mit festem Umschlag versehen und zu dem sehr billigen Preise von 30 ₰ durch alle Buchhandlungen sowie direkt vom Verlage zu beziehen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Die an der Nebenbahnstrecke Lollar-Wetzlar gelegene, bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Abendstern wird am 1. Mai d. J. auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Am 1. Mai d. J. wird die an der Strecke Saarbrücken-Trier zwischen den Stationen Beurig-Saarburg und Wiltingen gelegene Haltestelle Schoden, die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den Güter- und Thierverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Die Niederschrift über die Verhandlungen des Unterausschusses zur Vorbereitung der Maassnahmen zur Umgestaltung des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens usw." in ein selbständiges Fachblatt des Vereins ist mit Begleitschreiben vom 2. April d. J. Nr. 1405 an die Mitglieder des Unterausschusses zur Vertheilung gelangt.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1111 vom 29. März d. J. an sämmtliche österreichisch-ungarischen Vereinsverwaltungen, betreffend den „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" (abgesandt am 4. April d. J.).

Nr. 1300 vom 30. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 4. April d. J.).

Nr. 1319 vom 2. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verlängerung der Abrechnungsperiode für die zweite Hälfte des Monats April d. J. (abgesandt am 4. April d. J.).

Nr. 1338 vom 2. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag der schweizerischen Nordostbahn auf Aenderung der Festsetzungen in Ziffer 11, Absatz 3 der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften sowie in Ziffer 3 des auf dem Heftumschlag (Muster 3) abgedruckten Auszuges aus den Beförderungsbedingungen (abgesandt am 6. April d. J.).

Nr. 1368 vom 1. April d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 9. April d. J.).

Nr. 1369 vom 1. April d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 10. April d. J.).

Nr. 1405 vom 2. April d. J. an die Mitglieder des Unterausschusses zur Vorbereitung der Maassnahmen zur Umgestaltung des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens usw." in ein selbständiges Fachblatt des Vereins, betreffend die Niederschrift über die Verhandlungen in Berlin am 21. März 1901 (abgesandt am 4. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Staatsbahn-Personenverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird der auf der Hauptbahnstrecke Breslau - Posen zwischen Breslau und Oswitz gelegene Haltepunkt Breslau-Pöpelwitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

In Breslau-Pöpelwitz halten alle auf der Strecke verkehrenden Personenzüge.

Breslau, den 9. April 1901. (852)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Abfertigung von Stückgutladungen auf Station Düsseldorf Hafen.

Am 10. April d. J. wird die bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienende Station Düsseldorf Hafen auch für die Abfertigung von Frachtstückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen nach und von der Hafenbahn der Stadt Düsseldorf eröffnet.

Elberfeld, den 6. April 1901. (853)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Priv. österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft.

Wegen Hochwassers wurde der Güterverkehr nach unserer Station Schönpriesen-Umschlagsplatz und wegen Schneeverwehung auf unserer Lokalbahn Jensovic-Luzec für die Zeit vom 21. bis 26. März l. J. sistirt.

Wien, am 28. März 1901. (854)

4. Güterverkehr.

Berlin-Stettin-sächsischer Verband.

Die gemäss unserer Bekanntmachung vom 18. Februar 1901 am 20. Februar 1901 eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 zwischen den Stationen Greifswald, Sassnitz Hafen, Swinemünde und Wolgast einer-, Eger, sowie Franzensbad andererseits treten mit dem 31. Mai 1901 ausser Kraft. Nach diesem Tage werden für frische Fische usw. die höheren Frachtsätze der Klasse B angewendet.

Dresden, den 11. April 1901. (855)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Vom 20. April d. J. ab finden im Verkehre mit den Stationen der badischen Staatseisenbahnen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) auch auf Erze des Spezialtarifs III allgemein Anwendung.

Frankfurt a/M., den 5. April 1901. (856)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der Gruppe VI (Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz).

Mit Gültigkeit vom 1. d. M. ist ein Ergänzungsblatt zum Gruppentarif VI ausgegeben worden. Es enthält hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den an den neu eröffneten Strecken Burg- und Nieder-Gemünden-Nieder-Ofleiden und Brilon Stadt-Büren liegenden Stationen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen das Ergänzungsblatt auch bezogen werden kann.

Frankfurt a/M., den 10. April 1901. (857)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. Mai l. Js. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag VII in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. Aufnahme der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn in den Verband, Erweiterung des Klassentarifs sowie der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 10 (Flachs), 22 (Korbwaaren), 24a (Heu und Stroh), 32 (Harz), 36 (Fleisch), 38 (Gemüse), 45 (Obst), 46 (Kleesaaten), 49 (Butter), 52 (Steine), neue Ausnahmetarife für Wein, Düngemittel, Holzkohlen und Resonanzböden sowie Aufhebung von Frachtsätzen für Cement. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 15 ₰ oder 18 Heller zu haben.

Breslau, den 6. April 1901. (858)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1901 treten für Sendungen von Kleie und Leinkuchenschrot (zerkleinerte Oelkuchen) aus Russland, die in loser Schüttung nach Thorn befördert und dort nach erfolgter Einsackung mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung nach deutschen Stationen wieder aufgegeben werden, ermässsigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe und Anwendungsbedingungen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft geben.

Hannover, den 6. April 1901. (859)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Klassentarife Theil II, Heft 2 und 3 vom 1. Februar 1897.)

Am 1. Mai l. J. gelangen für die Beförderung von Magnesitziegeln und Magnesitmehl bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief, nachstehende direkte Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen			Station der k. Eisenb.-Direktion St. Johann-Saarbrücken
	Bannstein	Hostenbach	Rombach	Burbach (Saar)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft: Wartberg-Mürzthal	2,15	2,28	2,47	2,26

München, den 3. April 1901. (860)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif VIII, Gruppenwechseltarife mit der Gruppe VIII, Gütertarif für den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Verkehr, westdeutscher, mitteldeutscher und süddeutscher Privatbahn-Gütertarif, Staatsbahn-Thiertarif, Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif und Saarkohlenausnahmetarif Nr. 1.

Am 1. Mai d. J. wird die an der Strecke Saarbrücken-Trier zwischen den Stationen Beurig-Saarburg und Wiltingen gelegene Haltestelle Schoden, die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den Güter- und Thierverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird die Haltestelle Schoden in die obengenannten Tarife einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (861)

St. Johann-Saarbrücken, 6. April 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-sächsischer und norddeutsch-sächsischer Verkehr.

Am 15. April d. J. wird die Station Niedersedlitz der sächsischen Staatseisenbahnen in die Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisen und Stahl im Falle der überseeischen Ausfuhr nach Ostasien usw. einbezogen. Ueber die Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 10. April 1901. (862)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Thierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehre zwischen Walschleben des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und Messkirch der badischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 2. April 1901. (863)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mährisch-schlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der preussischen Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Haltestelle Colonowska des Direktionsbezirks Kattowitz mit den Frachtsätzen von Vossowska in oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Kattowitz, den 2. April 1901. (864)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. April l. J. wird die Station Rudzinitz des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif 19 für Zink in Platten (Rohzink) der Tarifhefte Nr. 1 und 2 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 3. April 1901. (865)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Zum Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel vom 6. Februar 1901 ist Nachtrag 2, enthaltend Ausdehnung des Geltungsbereichs, ausgegeben worden. Abzüge des Nachtrages werden bei der Verkaufsstelle des Tarifs auf Verlangen an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, den 1. April 1901. (866)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag III zum gemeinschaftlichen Heft des Theils II in Kraft. Er enthält neben einer Aenderung des Vorwortes Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen“, u. a. für die Dresdner und Leipziger Bahnhöfe sowie für die Budapester und Pozsonyer Stationen, ferner Aenderungen von Stationsnamen und Ergänzungen des Kilometerzeigers. Abdrücke des Nachtrags sind vom 14. April d. J. ab bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.

Dresden, den 10. April 1901. (867)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenverkehr nach den Rheinhäfen zu Duisburg etc.

Mit dem 10. d. Mts. wird die an Essen Hptbhf. angeschlossene Zeche Herkules (Schacht Katharina) mit folgenden, nach allen drei Häfen gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 1. Juli 1897 aufgenommen, nämlich für

10 t . . . . 13,80 ℳ.
12,5 „ . . . . 17,30 „
15 „ . . . . 20,20 „

Essen, den 6. April 1901. (868)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

An Stelle der im Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 enthaltenen Frachtsätze für Kohlen in Einzelsendungen nach Station Warendorf des Direktionsbezirks Münster treten vom 1. April d. J. ab anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 4. April 1901. (869)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Der Frachtsatz Heissen - Darmstadt Ostbhf. des Ausnahmetarifs für den vorgenannten Verkehr vom 1. April 1897 wird mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. auf 0,73 ℳ. für 100 kg erhöht.

Mainz, den 2. April 1901. (870)
Königl. preussische und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - bayerischer Gütertarif.

Im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter C — Verkehr einzelner Stationsverbindungen — werden mit sofortiger Gültigkeit folgende Ausnahmesätze für Porzellanerde (Chinaklay, Kaolin) nachgetragen:

von	nach	
Amberg	Vinnhorst	1,10 ℳ.
Wernberg	„	1,08 „
Weiherhammer	„	1,06 „

für 100 kg.

Hannover, den 6. April 1901. (871)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. April l. J. werden die im Gütertarif badische Staatsbahn-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb für den Verkehr zwischen Mengen und Sigmaringen einerseits und den Stationen Dietlingen, Ellmendingen, Ittersbach, Weiler Haltepunkt und Weiler-Ottenhausen der Albthalbahn andererseits vorgesehenen Entfernungen gestrichen. Die Abfertigung erfolgt künftig zu den billigeren Frachtsätzen im badisch-württembergischen Verkehr.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 3. April 1901. (872)
Grossh. Generaldirektion.

Badisch-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren.
Theil II, vom 15. Mai 1893.

Die Schnitttariftafel A, enthaltend „Schnittfrachtsätze für lebende Thiere in einzelnen Stücken“, wird mit Wirksamkeit vom 15. April 1901 ergänzt durch Aufnahme der bayerischen Stationen Aschaffenburg, Kleinheubach, Kleinwallstadt, Klingenberg a. M., Obernburg, Sulzbach a. M. und Wörth a. M.

Nähere Auskunft ertheilen die vorgenannten Stationen.

München, den 6. April 1901. (873)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Mai d. J. tritt im Tarif Theil II, Heft 1 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 16 B (Porzellanerde usw.) von Kasniau k. k. Staatsbahn nach Schönebeck königliche Eisenbahndirektion Magdeburg in Höhe von 108 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 1. April 1901. (874)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Kohlen aus dem Ostrau-Karwin-Dombrauer Kohlenrevier nach Bayern vom 1. Mai 1901.

Mit 1. Mai 1901 kommt für die Beförderung mineralischer Kohlen von Stationen und Ladestellen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen ein Ausnahmetarif zur Einführung.

München, den 4. April 1901. (875)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 1 zum Tarif Theil II, Heft 2 in Kraft. Durch denselben gelangen ermässigte und neue Frachtsätze des Klassentarifs und der Ausnahmetarife Nr. 3 (Wolle), 8 und 9 (Holz), 12 (Eisen), 13 (Graphit), 16 B (Porzellanerde), 25 (Schilf), 27 Chlorkalk) und 34 (Braunkohlen) zur Einführung.

Dagegen werden mit Gültigkeit von demselben Tage die im Ausnahmetarif Nr. 9 (Holz) für St. Johann im Pongau, im Ausnahmetarif Nr. 20 a (Kupfervitriol in Sendungen zu 5 t) für Goslar und Oker sowie im Ausnahmetarif Nr. 34 (Braunkohlen) für Zell am See enthaltenen Frachtsätze mangels Verkehrsbedürfnisses ohne Ersatz aufgehoben.

Der Nachtrag kann zum Preise von 25 ₰ = 30 Heller ö. W. bei den betheiligten Stationen bezogen werden.

Breslau, den 2. April 1901. (876)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 15. April d. J. treten mit Gültigkeit bis längstens den 31. Dezember 1901 für die Beförderung von Holz der Abth. a bez. b von Vobrubec (böhm. Komm.-Bahn), Lukawetz (St. E. G.), Kemmelbach-Ybbs, Purgstall (k. k. öst. St. B.), Wolframitzkirchen (öst. Nordw. B.), Bistritz a. H., Hlinsko a. H., Hohenau, Holleschau und Wischau (K. F. N. B.) nach verschiedenen sächs. Stationen, sowie von Korneuburg n. den verschiedenen Bahnhöfen in Wien nach Leipzig u. Plagwitz-Lindenau neue bez. geänderte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau in Dresden, Wiener Str. 4 II.

Dresden, am 3. April 1901. (877)
Kgl. Generaldirektion
der s. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf 10. April 1901 treten für die Beförderung von Elektrodenkohle die nachstehenden Frachtsätze in Kraft:

Von Ratibor nach	für Sendungen von 5 000 kg	10 000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes	
Bern	804	585
Biel	797	579
Brig	1 031	776
Gampel	1 012	760
Genf	940	700
Langenthal	760	548
Luterbach	770	556
Monthey	948	706
Vernayaz	952	709

Damit werden die unterm 12. Februar l. J. veröffentlichten Frachtsätze für Elektrodenkohle ab Ratibor aufgehoben.

Karlsruhe, den 31. März 1901. (878)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Der Artikel Baumwollgarnabfälle ist am 1. April d. J. in den Seehafen-Ausnahmetarif K des Gütertarifs für unseren Binnenverkehr einbezogen.

Oldenburg, den 2. April 1901. (879)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Viehverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. ab treten für den Verkehr zwischen der Station Westerhüsen des Direktionsbezirks Magdeburg und den niederländischen Hafenstationen Rotterdam D. P. etc. H. B. u. N. St. und Rotterdam a/d. Maas H. B. u. N. St. ermässigte Sätze für Kleinvieh in ein- und mehrbödigen Wagen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 30. März 1901. (880)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 finden die in dem Ausnahmetarif Nr. 51 des Hefts 5 des südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs und in den Transittarifen für die Beförderung besonders genannter Güter belgischer oder holländischer Herkunft von Strassburg, Kehl, Mannheim, Rheinau, Speyer Hafen und Ludwigshafen a/Rhein enthaltenen Frachtsätze für rohe Baumwolle und Baumwollabfälle auch auf Sendungen von Baumwollgarnabfällen Anwendung.

Strassburg, den 1. April 1901. (881)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Saarkohlenverkehr nach Baden und Elsass-Lothringen-Luxemburg.

Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. wird die diesseitige Station Lebach für den Kohlenversand mit den in den südwestdeutschen Gütertarifheften Nr. 7 und 2 enthaltenen Entfernungen in die Saarkohlentarife Nr. 5 und 9 (nach Baden und Reichsbahn) aufgenommen. (882)

Näheres bei den Abfertigungsstellen.

St. Johann-Saarbrücken, 4. April 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab kommt ein Nachtrag II zum Heft 2 der Abtheilung B des Gütertarifs zur Ausgabe. Er enthält Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der Strecken Osthofen-Guntersblum, Nierstein-Undenheim-Köngernheim und Mörlenbach-Wahlen des Direktionsbezirks Mainz, gekürzte Entfernungen für den Verkehr der Stationen Worms und Worms Hafen mit einigen Stationen der pfälzischen Eisenbahnen und einen Stationstarif für Station Neuoffstein.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 29. März 1901. (883)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Am 10. April d. J. werden zwischen den Stationen Mühlen i. Ostpr., Wildenhoff einerseits und der Station Dt. Damerau der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits direkte Entfernungen eingeführt, welche einstweilen nur für die Frachtberechnung bei den zur Abfertigung kommenden Wagenladungen „rohe Steine“ gelten und bei den genannten Stationen zu erfahren sind.

Danzig, den 1. April 1901. (884)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Güterverkehr der bayerischen Staatseisenbahnen mit der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

1. Das Waarenverzeichniss des Rohstofftarifs (Ausnahmetarif 2 bezw. 10) ist für Brennstoffe des Spezialtarifs III geändert wie folgt:

Statt „Torf und Torfkohle, auch gepresst“ ist zu setzen:

„Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle.“

2. Der Rohstofftarif (Ausnahmetarif 2 bezw. 10) findet ab 1. Februar d. J. in der gleichen Beschränkung wie für „Torf etc.“, sonach nur im Verkehr mit den preussisch-bayerischen Wettbewerbsstationen, auch für den Artikel

„Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dergl.) hergestellt“

Anwendung.

München, den 4. April 1901. (885)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-belgischer Güter- und Thierverkehr.

Die am 1. April d. J. im belgisch-bayerischen Verkehr eingeführten neuen Frachtsätze für die Stationen Eger, Hof, Franzensbad, Meiningen, Lichtenfels und Probstzella der königlich bayerischen Staatsbahnen gelten auch für den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der sächsischen Staatsbahnen und des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion.

Cöln, den 10. April 1901. (886)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Mit dem 10. d. Mts. werden die Stationen Gerlebogk und Nauendorf der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn in den Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 als Empfangsstationen aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 3. April 1901. (887)

Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. Januar 1899.

Ab 1. Mai 1901 gelangen als Ausnahmetarif Nr. 73 folgende direkte Frachtsätze für die Beförderung von

Rohbenzin (zur Erzeugung von Benzin)

bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief znr Einführung:

Nach	von Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen			
	Budapest Ferenczváros	Budapest kitérö	Nagyvárad	Pozsony ujváros
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Station der k. württembergischen Staatseisenbahnen				
Eislingen . .	2,25	2,25	2,77	2,15

Sendungen von Mezö = Telegd nach Eislingen, welche mit internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, sind bis Nagyvárad im Lokalverkehr der k. ungarischen Staatseisenbahnen mit einem Ergänzungsfrachtsatz von 4 Heller pro 100 kg abzufertigen.

München, den 4. April 1901. (888)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

(Aufnahme der Stationen Cercan=Pisely, Pozar und Poric a. d. Sazawa in den Klassenguttarif.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 werden die Stationen der k. k. ö. St. B. Cercan=Pisely, Pozar und Poric a. d. Sazawa in den Klassenguttarif des vom 1. August 1898 gültigen Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 1, mit nachstehenden Frachtsätzen des Spezialtarifes III aufgenommen:

Von und nach	Frachtsätze des Spezialtarifes III für 100 kg in Pfennig			
	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	Hamburg B. Wilhelmsburg	Stettin	Warnemünde
Cercan=Pisely .	194	187	151	177
Pozar	202	195	159	185
Poric a. d. Sazawa	208	201	165	191

Die im Verkehre mit den übrigen Verbandshafenstationen zur Anwendung kommenden Zu- beziehungsweise Abschlagsbeträge sind aus dem Verbandstarif zu ersehen.

Wien, am 6. April 1901. (889)

Privilegirte österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Für

A. Getreide etc. des Aus.-Tar. Nr. 1 α) in Säcken, β) alla rinfusa,

B. Eier des Aus.-Tar. Nr. 5

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen Bodenbach=Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Nadbrzezie=Landungsplatz trs.	A. Getreide:	
α)	—	213 ₰
β)	—	209 „
	B. Eier:	
	356 ₰	280 ₰
von Skala trs. . .	A. Getreide:	
α) β)	—	316 ₰
	B. Eier:	
	527 ₰	396 ₰
Nach Schönpriesen=Umschlag		
von Nadbrzezie=Landungsplatz trs.	A. Getreide:	
α)	—	208 ₰
β)	—	204 „
	B. Eier:	
	351 ₰	275 ₰
von Skala trs. . .	A. Getreide:	
α) β)	—	311 ₰
	B. Eier:	
	522 ₰	391 ₰
Nach Dresden=Elbkai		
von Nadbrzezie=Landungsplatz trs.	A. Getreide:	
α)	—	249 ₰
β)	—	245 „
	B. Eier:	
	396 ₰	312 ₰
von Skala trs. . .	A. Getreide:	
α) β)	—	352 ₰
	B. Eier:	
	567 ₰	428 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg. Im Verkehre nach Dresden=Elbkai ermässigen sich für Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl die vorstehenden Frachtsätze für Getreide um 14 ₰ für 100 kg.

Wien, am 9. April 1901. (890)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 gelangt ein Nachtrag I zum Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1899, des obbezeichneten Verkehres zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Ergänzungen des Vorwortes, der Tarifbestimmungen und der besonderen Begünstigungen, neue Tariftabellen für die Beförderung von Eiern und von Holzstoff und Aenderungen sowie Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 25 Heller = 20 Markpfennig zu beziehen.

Wien, am 30. März 1901. (891)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

An Stelle der im Elbeumschlagstarife für Westösterr. vom 1. April 1901 für den Verkehr zwischen Schönpriesen=Umschlag einerseits, Knobis (St. E. G.), Schlan (K. K. St. B.) und Swolenowes (K. K. St. B. u. St. E. G.) andererseits treten ab 1. Mai 1901 unter Berücksichtigung der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Zwischen Schönpriesen=Umschlag und Knobis (St. E. G.) / Schlan (K. K. St. B.) / Swolenowes (K. K. St. B. u. St. E. G.)	Stückgutklasse		Wagenladungsklasse		Spezialtarif				Ausnahmetarif Nr.				
	I	II	A 1	B	A 2	I	II	III	2 A—C Getreide	3 Zucker	4 A Düngemittel	4 B Düngemittel	4 C Düngemittel
	Pfennig für 100 kg												
	108	75	62	58	62	58	45	40	45	37	36	37	33

(892)

Wien, am 9. April 1901.

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Süddeutschland.)
Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Die in diesem Blatte Nr. 8 vom 26. Januar 1901 sub Nr. 256, Seite 126, mit 15. März 1901 ausser Kraft gesetzten Ausnahmetarife Nr. 14, Abtheilung I, für Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl und Mineraltheer, der vorbezeichneten Verbandsgütertarife, bleiben bis 1. Mai 1901 in Wirksamkeit.

Wien, am 2. April 1901. (893)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.
(Reexpedition von Getreide etc. in Kolomea.)

Dem Lagerhause der Firma Rubin Barschach in Kolomea wird mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 die Reexpeditionsbegünstigung für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlprodukte im Rahmen des Elbeumschlagstarifes für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897, bei Erfüllung der in diesem Tarife auf Seite 13—14, unter E enthaltenen Reexpeditionsvorschriften zugestanden.

Die Verkehrsverbindungen, für welche die Reexpedition zulässig ist, erscheinen im Nachtrage II zum Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina auf Seite 5—6 ersichtlich gemacht.

Wien, am 5. April 1901. (894)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit ist für den Tarif der Stralsund-Tribseer Eisenbahn ein zweites Berichtigungsblatt herausgegeben, welches Bestimmungen über die Station Steinhagener Weiche enthält.

Stralsund, den 3. April 1901. (895)
Der Vorstand der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit erhält die unter C a, 2 c und d der besonderen Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung im Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II enthaltene Anmerkung folgenden Wortlaut:

„Schülerkarten werden auch an Schüler ausgegeben, die ausserhalb des elterlichen Wohnorts an dem Orte, in dem sie die Schule besuchen, in Pension gegeben sind, an bestimmten Tagen aber in das elterliche Haus zurückkehren.“

Die Aenderung ist gemäss den Vorschriften unter 1 (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Cassel, den 25. März 1901. (896)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-pfälzisch-württembergisch-bayerischer Personen- und Gepäckverkehr.

Auf 1. April d. J. ist ein neuer Tarif für die direkte Beförderung von Militärpersonen und deren Reisegepäck zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken und der pfälzischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der k. württembergischen und der k. bayerischen Staatseisenbahnen andererseits zur Ausgabe gelangt. Durch diesen Tarif werden die im Saarbrücken-pfälzisch-württembergisch-bayerischen Personentarif vom 1. April 1899 und dem Nachtrag I enthaltenen, sowie die weiter im Verfügungswege eingeführten Militärfahrpreise aufgehoben.

Insoweit durch den neuen Tarif Fahrpreiserhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 1. Juni d. J. in Kraft.

Stuttgart, den 3. April 1901. (897)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai 1901 tritt der Nachtrag III zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn vom 1. April 1898 in Geltung.

Durch denselben wird der Einheitssatz für Reisegepäck von 0,424 ₰ auf 0,35 ₰ für je 10 kg und jedes Kilometer herabgesetzt.

Derselbe Satz kommt fernerhin auch im Verkehr der Strecken Colmar-Markolsheim und Lützelburg-Pfalzburg zur Anwendung.

Die in den Nachtrag aufgenommene Aenderung der Zusatzbestimmungen ist gemäss den Vorschriften unter I, 3 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Strassburg, den 2. April 1901. (897a)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Seit dem 1. April 1901 wird die Gültigkeitsdauer der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auch für Reisen bis einschliesslich 2000 km auf 60 Tage verlängert, wenn gleichzeitig mit den Vereins-Fahrscheinheften unmittelbar daran anschliessende italienische Rundreisehefte mit 60tägiger Gültigkeit gelöst werden.

Im Bezirke der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen können Vereins-Fahrscheinhefte in Verbindung mit italienischen Rundreiseheften bei den Fahrkartenausgabestellen in Strassburg H. B. und Metz gelöst werden.

Ausserdem sind sämmtliche Fahrkartenausgabestellen zur Annahme solcher Bestellungen ermächtigt.

Strassburg, den 3. April 1901. (898)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die an der Nebenbahnstrecke Lollar-Wetzlar gelegene, bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Abendstern wird am 1. Mai d. J. auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Frankfurt a/M., den 3. April 1901. (899)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. werden die direkten Fahr- und Gepäckfrachtsätze von Göllen nach sämmtlichen Stationen — mit Ausnahme derjenigen nach den diesseitigen Stationen Blankenfelde, Jädickendorf, Rohrbeck N/M. und Schönfliess N/M. — aufgehoben.

Die Ausgabe der Fahrkarten von Göllen nach den vorgenannten diesseitigen Stationen erfolgt vom 1. Juni d. J. ab im Zuge durch die Zugführer. Die Gepäckabfertigung findet nachträglich auf der Bestimmungsstation statt.

Infolge Aufhebung der direkten Abfertigung treten gegenüber den bisherigen Fahr- und Gepäckfrachtsätzen geringe Preiserhöhungen ein.

Nähere Auskunft ertheilt die Unterzeichnete.

Soldin, den 10. April 1901. (900)
Die Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

---

6. Generalversammlungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.
Einladung

zu der 43. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 6. Mai 1901 um 12 Uhr Mittags im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1900.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1900.
3. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1900 erzielten Reingewinnes.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1901.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maassgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien sammt Kuponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei der Böhm. Escomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder
bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,

und zwar spätestens bis 27. April l. J. mittelst dreifacher Konsignation, wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 3. April 1901. (901)
Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlung theil zu nehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher mindestens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.
Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens 8 Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von $^2/_3$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

7. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Vergebung von Bauarbeiten.

Die Arbeiten zur Herstellung des Unterbaues für den neuen Güterbahnhof Freiburg im Breisgau und seine Zufahrtslinien sowie für die Verlegung der Hauptbahn beim Personenbahnhofe daselbst und für die Hochlegung der Breisacher Bahn sollen in einem Loose an eine leistungsfähige Bauunternehmung vergeben werden.

Die Arbeiten umfassen in der Hauptsache:

	beiläufig
Erdbewegung	1 100 000 cbm
Böschungsflächen	250 000 qm
Fundamentaushub	43 750 cbm
Bruchsteinmauerwerk	28 650 „
Sichtflächen desselben	11 200 qm
Gewölbmauerwerk	1 540 cbm
Sandsteinquader	1 260 „
Granitquader	490 „
Beton	3 500 „
Pflasterungen	13 900 „
Cementrohrdohlen	2 800 m
Wege mit Schotter	36 200 qm
Wege mit Gestück und Schotter	136 600 „
Gleisbettung	110 000 cbm

Pläne, Arbeitsverzeichniss und Vergebungsbedingungen liegen auf unserem Geschäftszimmer, Deutschordenstrasse 3, III. Stock, an Werktagen zur Einsicht auf.

Das Arbeitsverzeichniss und das Bedingnissheft werden auch nach auswärts gegen Einsendung von 5 *M.* mittelst Postanweisung abgegeben, soweit der Vorrath reicht; dagegen findet eine Abgabe von Plänen nicht statt.

Die mit Benutzung des Arbeitsverzeichnisses als Vordruck aufgestellten Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für den Güterbahnhof in Freiburg i. B." versehen, spätestens bis

Donnerstag, den 2. Mai d. J.,
Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Angebote müssen ausser den Einheitspreisen auch den vom Unternehmer anzubietenden Vollendungstermin und die nähere Angabe über den Bezugsort des Sandsteinmaterials enthalten.

Die Zuschlagsfrist beträgt vier Wochen.

Die Unternehmung, welcher der Zuschlag ertheilt wird, hat vor Abschluss des Vertrages zur Sicherheit für die Erfüllung desselben den Betrag von Einhunderttausend Mark bei der grossh. Eisenbahnhauptkasse in Karlsruhe zu hinterlegen.

Freiburg, den 3. April 1901. (902)
Grossh. Eisenbahnbauinspektion.
v. Stetten.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir vergeben die Lieferung von 20 000 Stück Einfriedigungspfählen.

Auf portofreie Anfrage werden die Lieferungsbedingungen von uns abgegeben.

Schriftliche und verschlossene Angebote auf diese Lieferung sind spätestens bis Montag, den 22. April d. J., Vormittags 11 Uhr, bei uns einzureichen, zu welchem Zeitpunkte die Eröffnung der Angebote stattfindet.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Karlsruhe, den 3. April 1901. (903)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Lieferung von Schreib- und Zeichenmaterialien, wie: Geldbrief- und Briefumschläge, Geldbeutel, Siegellack, Radirgummi, Hektographentinte, Gummiarbikum, Zinnober, Ink Eraser, div. Kreidestifte und Zeichenpapiere, sowie Stempelfarbe soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 22. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerуferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 8. Mai d. J.

Magdeburg, den 4. April 1901. (903a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 13 200 kg Kupferblech in 5 Loosen, 70 700 kg Kupferplatten zu Lokomotiv-Feuerbuchsen in 4 Loosen, 44 000 kg Stangenkupfer in 8 Loosen und 20 500 kg Kupferröhren in 5 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. April 1901, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W. 35**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 *M.* baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 24. Mai 1901.

Berlin, den 6. April 1901. (904)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung des Bedarfs im Rechnungsjahre 1901 für die Hauptwerkstätten in Leinhausen und Stendal von **A. 260 000 kg geformt. Eisenguss, B. 1 250 Stück eis. Schaufeln, 1 450 Stück Schraubenschlüsseln, 380 Stück Kastenschlössern, 450 Vorhangschlössern, 400 eis. Eimern.**

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 26. April 1901, zu A. Vormittags 10½ Uhr, zu B. Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 18. Mai 1901.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von 50 ₰ für A. und 50 ₰ für B. vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 12.

Bei Anforderung der Bedingungen sind die Kosten von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden, unter genauer Bezeichnung des Materials.

Hannover, den 10. April 1901. (905)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien (einschliesslich 2 alter Gleiswaagen).

Achsen 15 000 kg, Drehspähne von Eisen und Stahl 50 000 kg, Eisenblech 20 000 kg, Eisenschrott, unverbrannt, 165 000 kg, Federstahlschrott 10 000 kg, Feilenschrott 800 kg, Formeisenschrott (einschliesslich Langträger) 30 000 kg, Gussschrott 140 000 Kilo, Kupferabfälle 3 000 kg, Messing- und Rothgussspähne 10 000 kg, Radreifen 150 000 kg, Radscheiben 90 000 kg, Radsterne 20 000 kg, verschiedene Abfälle von Decken, Schläuchen, Seil etc. 800 kg.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes II eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" versehene Gebote sind bis zum 19. April 1901, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 16. Mai 1901.

St. Johann-Saarbrücken, 1. April 1901. (906)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Am Dienstag, den 7. Mai, Vormittags 10 Uhr beginnend, versteigern wir hier von dem Bahn- und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferte alte Metallwaaren, nämlich:

Kupfer von Feuerbüchsplatten, Kupferabfälle, Kupferspähne, Roth- und Gelbgussspähne, Zinkblech, Blei, Kompositionsasche und eiserne Brückenträger.

Bis zu genanntem Termin werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Zuschlagsfrist: „Zehn Tage".

Karlsruhe, den 10. April 1901. (907)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. April Vorm. gemeldet.

Nr. 11. Berlin, am 13. April 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	4950	1	Ballen	Stoffe	—	86,5	1	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
2	A B	518	1	Kiste	?	—	169	2	Ratibor	K. E.-D. Breslau	
3	A B	351	2	Stangen	Stahl, viereckig	—	30	3	Heidelberg	Badische Stsb.	
4	A C	825	1	Korb	frische Fische	—	32	4	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
5	A F G B J	4041	1	Kiste	eis. Füllapparat	—	100	5	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
6	A G	83 / 100	1	Fass	leer	—	25	6	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
7	A G	2	1	—	eis. Ständer	—	22	7	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
8	A/G	6579	1	Kiste	?	—	29	8	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
9	A H N	2751	1	—	Waschständer	—	3	9	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
10	A H	941	1	Ballen	Riemen	—	39	10	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
11	A K	1780	1	Kiste	Haarbesen, Messer u. Gabeln, Löffel		27	11	Pinne	K. E.-D. Breslau	
12	A K	37	1	„	?	—	54	12	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
13	A K G	64409	1	Fass	leer	—	11	13	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
14	A L	102	1	Bund	2 Stühle	—	4	14	München Centr.	Bayerische Stsb.	
15	A M	2	1	Reisekorb	Betten u. Wäsche	—	14	15	Meissen-Cölln	Sächsische Stsb.	Eilg. Darmstadt H. B.-Meissen-C. M. N. B. v. 20/2. bez.
16	A M	?	1	Kiste	Nudeln	—	16	16	Reichelsheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
17	A M	—	1	Kübel	Butter	—	20	17	Obercassel	K. E.-D. Cöln	
18	A N	13	1	Blechkiste	Gaskochapparat	—	17	18	Cöln-Ehrenfeld	„	
19	A P	2875	1	Kiste	Margarine	—	18	19	Cöln-Gereon	„	
20	AR	1583	1	Ballen	Teppiche	—	43	20	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
21	AR	1504	1	„	Bettfedern	—	27	21	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
22	A S	8089	1	Bll.	Speck	—	23	22	Scherfede	K. E.-D. Cassel	
23	A W	18	1	Koffer	?	—	40,5	23	Frankf. a/M. (Hptb.) Eilgut	K. E.-D. Frankf. a/M.	
24	A Z	—	1	Sack	Seilerwaaren	—	—	24	Bebra	„	
25	B	2	1	Ballen	unbekannt	—	71	25	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
26	B	9	1	Sack	Häute	—	33	26	Frankfurt a/Main	K. E.-D. Frankf. a/M.	
27	B B	6/8	3	Pack	rohe Schaffelle	—	431	27	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
28	B B	—	40	—	eis. Platten	—	1520	28	Hamm	K. E.-D. Essen	
29	B B	58	1	Käfig	leb. Hühner	—	—	29	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
30	B K	7427	1	Kiste	Nägel	—	65	30	Strasburg U/M.	K. E.-D. Stettin	
31	B P	1165	1	Ballen	unbekannt	—	29	31	Magdeburg-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
32	B S C	3139	1	Kiste	?	—	42	32	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
33	C	—	1	Lattengestell	Packstroh	—	43	33	Hamburg L.	K. E.-D. Altona	
34	C	—	1	—	gewundenes Rohr mit Verzierungen		16	34	Herne	K. E.-D. Essen	
35	C B	I	1	Sack	Eisenwaaren	—	9	35	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
36	C D H	11506 / 14734	2	Fässer	leer	—	—	36	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
37	C H	15	1	—	eis. Platte	—	49	37	Ratibor	„	
38	C H	7	1	Korb	Fische	—	—	38	Cöln	K. E.-D. Cöln	
39	C H / C H	—	1	Tonne	Butter	—	60	39	Lübeck	Lübeck-Büchener	
40	Sch B	—	1	„	Butter	—	59	40	Lübeck	Lübeck-Büchener	
41	Ch Sch	834	1	Ballen	unbekannt	—	45	41	Schalke	K. E.-D. Essen	
42	C K	1416	1	Kollo in Stroh	leb. Bäume	—	22	42	Opalenitza	K. E.-D. Posen	
43	C R	—	1	Pack	5 leere Körbe	—	8	43	Osnabrück H. Bhf.	K. E.-D. Münster	beschrieben: Osnabrück.
44	C R	72580	1	Korb	Artischoken	—	11	44	München Centr.	Bayerische Stsb.	
45	C S & S	4088	1	Fass	gefüllt?	—	27	45	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
46	C Z	1	1	Kiste	eis. Röhren	—	150	46	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	D B	2240	1	Kiste	?	—	22	47	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
48	D L C	1153	1	Ballen	unbekannt	—	67	48	Hamburg	K. E.-D. Altona	
49	E	61 38	2	Säcke	leere Säcke	—	—	49	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
50	E A	1/2	2	Körbe	leere Gefässe	—	37	50	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	Bochum Süd nach Mülheim Ruhr.
51	E D S	20178	1	Stück	Stahl	—	66,5	51	Dortmund B. M.	„	
52	E F	42	1	Fass	gefüllt?	—	175	52	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
53	E H	116	1	Mostrich-fass	leer	—	4	53	Cüstrin-Vorstadt	K. E.-D. Bromberg	
54	E H	2	1	Kiste	?	—	25	54	Ellrich	K. E.-D. Cassel	
55	E M	—	1	Koffer	?	—	48	55	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
56	E M	1937	1	Kiste	?	—	33	56	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
57	E R	37	1	—	Eisenplatte	—	3	57	Forchheim	Bayerische Stsb.	
58	E S S & S	18	1	—	Stahlschaar	—	3	58	Stettin	K. E.-D. Stettin	
59	F	738	1	Korb	frische Fische	—	—	59	Cöln	K. E.-D. Cöln	
60	F	252	3	Bund	Messingblech	—	56	60	Oberlangenbielau	K. E.-D. Breslau	
61	F & C	8	1	Kiste	Papier	—	76	61	Lichtenfeld	K. E.-D. Königsberg	
62	Fils L & D	12344	1	Pack	Plomben, alt	—	?	62	Cöln-Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
63	F H	196	1	Korb	Eisenwaaren	—	12	63	Enschede	Niederl. Stsb.	von Crefeld.
64	F K	603	1	„	frische Fische	—	10	64	Camen	K. E.-D. Essen	
65	F K	224	1	eis. Fass	?	—	—	65	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
66	F O T	7642	1	Kanne	Oel	—	—	66	N.-Ramstadt	Direktion Mainz	
67	F S	41	1	Kiste	Bild	—	—	67	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
68	F S	665	1	„	kleine Kisten	—	75	68	Berlin Anh.	„	
69	F St	—	2	Stück	frische Brote	—	9	69	Hamburg	K. E.-D. Altona	
70	F/W	3838	1	Verschlag	Messingblech	—	30	70	Aachen	K. E.-D. Cöln	
71	F W A	881	1	Sack	?	—	5	71	Hötensleben	Nebenbahn Oschersleben-Schöningen	
72	F W J	9930	1	Kiste	gefüllt	—	60	72	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
73	G	843	1	Ballen	Leinen	—	24	73	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
74	G	—	1	Bund	Wurstspeile	—	10	74	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
75	G B	1	1	Fass	gefüllt	—	156	75	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
76	G B	389	1	Pack	12 grosse Spaten u. 10 kleine Packete		28	76	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
77	G C R	15772	1	Lattenverschlag	Nickelbeschlag	—	18	77	Paderborn	K. E.-D Münster	
78	G D	12	1	Sack	leere Säcke	—	23	78	Weener	Oldenburgische Stsb.	
79	Gebr. E	27996	1	Kiste	leere Gläser	—	56	79	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
80	Gebr. L	721	1	„	Käse	—	4,5	80	Lübeck	Lübeck-Büchen	
81	G F S	2	1	Korb	gefüllt	—	29	81	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
82	G F D	15717	1	Kiste	Maschinentheile	—	6	82	Münster	K. E.-D. Münster	
83	G H	56	1	eis. Fass	leer	—	83,5	83	Tempelhof Ringb.	K. E.-D. Berlin	
84	G H	970	1	Kiste	?	—	17	84	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
85	G H R	31 (in Raute)	1	Fass	Theer	—	203	85	Warnsdorf	Sächsische Stsb.	
86	G H R	31 (in Raute)	1	„	Theer	—	203	86	„	„	
87	G K	6807	1	Ballen	Riemen	—	39	87	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
88	G K	1429	1	„	Leder	—	28,5	88	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
89	G K	2839/40	1 1	Kiste Zarge	Theile zum Leuchter Bronzekronleuchter	— —	17 55	89	Bärwalde	K. E.-D. Stettin	
90	G N N	469	1	Kiste	Lederwaaren	—	27	90	Emmerich	K. E.-D. Essen	
91	G R	50	1	Fass	anscheinend Oel	—	—	91	Eberswalde	K. E.-D. Stettin	
92	G R S	1159	1	Stange	Stahl, viereckig	—	2,5	92	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
93	G S	1/3	3	Körbe	ansch. Eisenwaaren	—	125	93	Mülheim Ruhr	„	
94	G S	856	1	Kiste	?	—	400	94	„	„	
95	G S	6, 15	2	Fässer	leer	—	—	95	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
96	G (Anker) S	36260	1	Ballen	?	—	23	96	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
97	G v. H oder G v. R u. E.	61 17	1	„	gebrauchtes, altes Packzeug		47	97	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
98	H	4087	1	Kiste	Glastafeln	—	63	98	Marburg	K. E.-D. Cassel	
99	H	6351	1	Kübel	gefüllt	—	8	99	Gemünden	Bayerische Stsb.	
100	H	—	1	—	Pflugeisen	—	2	100	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
101	H	—	24	Rollen	Papiertapeten	—	408	101	Strasburg U/M.	K. E.-D. Stettin	
102	H B	188719	3	„	anscheinend Linoleum		53	102	Kempen Rh.	K. E.-D. Posen	
103	H C	3745	1	schwarze Blechtrommel	?	—	54	103	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
104	H C	895	1	Kiste	leer	—	9	104	Kampen	Niederl. Centralb.	
105	H D	2091	1	Ballon	gefüllt	—	62	105	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
106	H D	516	1	Fass	Wein	—	29	106	Neunkirchen (Reg.-Bez. Arnsberg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
107	H F	—	1	Fass	Hirschschnaps —	46	107	Ruhrort a/Rh.	K. E.-D. Essen	
108	H F	579	1	Korb	Fische —	—	108	Cöln	K. E.-D. Cöln	
109	H G	—	1	Fass	leer —	19	109	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
110	H H	1/3	3	Bll.	Kaffee —	300	110	Essen N.	K. E.-D. Essen	
111	H K oder M K	1146	1	Fass	Petroleum —	187	111	Driesen-Vordamm	K. E.-D. Bromberg	
112	H M	399	1	Ballen	Bücher —	43	112	Magdeburg-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
113	H M	7382 4389 7056	3	—	Kohlensäurecylinder	?	113	Braunschweig H.	"	
114	Hn	29554	1	Wg.	Kalk —	—	114	Brackwede	K. E.-D. Hannover	
115	H P	4520	1	—	eis. Platte, gelocht —	32	115	Langenweddingen	K. E.-D. Magdeburg	
116	H S	9823	1	Fass	gefüllt —	63	116	Cöln-Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
117	H S	353	1	Ballen	Teppichmatten —	30	117	"	"	
118	H S	10	1	"	Gewebe —	17,5	118	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
119	H S	479	1	Karton	11 Paar Kinderschuhe	4	119	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
120	H S	4955	1	Kiste	? —	38	120	Wanne	K. E.-D. Essen	
121	H S W	3	1	Pack	6 Waschbretter —	12	121	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
122	H W	531	1	Sack	Betten —	79	122	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
123	J	18	1	Kiste	Kaffee —	51	123	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
124	J	679	1	Pack	Blumenstöcke —	19	124	Herne	K. E.-D. Essen	
125	J	337	1	—	Kleiderschrank —	65	125	Dortmund	"	
126	J A	1546	1	Kiste	? —	90	126	Lübeck	Grhzl. Meckl. Stsb.	
127	J C K & G	762	1	Pack	Papier —	16	127	Celle	K. E.-D. Hannover	
128	J D	—	1 1	Kiste Koffer	? —	150,5	128	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
129	J H	2192	1	Korb	anscheinend Pflanzen	51	129	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
130	J L	—	4	Pack	Säcke —	100	130	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
131	J O	5168	1	Kiste	Wein —	?	131	Düren	K. E.-D. Cöln	
132	J P	—	1	—	gusseis. Rad —	5	132	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
133	J S	4964 4965	2	Fässer	leer —	10	133	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
134	J S	1773	1	Kiste	gefüllt —	140	134	Geltendorf	Bayerische Stsb.	
135	J W	33506 33507	2	Fässer	Bordeauxwein —	517	135	Rheine	K. E.-D. Münster	
136	J W	996	1	—	Fahrrad —	—	136	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
137	J W S	7169	1	Korb	Käse —	32	137	Brückenau	Bayerische Stsb.	
138	K	382	1	Petroleumfass	leer —	34	138	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
139	K K	—	1	Kiste	Käse —	6	139	Spandau	K. E.-D. Berlin	
140	L	436	1	"	Cigarren —	66,5	140	Berlin Anhbhf.	"	
141	L B	245	1	"	Maschinentheile —	23	141	Zwickau i/S.	Sächsische Stsb.	
142	L & C	248	1	Ballen	? —	58	142	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
143	L G	3647	1	eisernes Fass	? —	40	143	Nieder-Schöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
144	L K	9048	1	Kiste	Draht —	26	144	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
145	L S	4072	1	"	? —	48	145	Weener	Oldenburgische Stsb.	
146	L U	1	1	"	Glaskugeln u. Heiligenfigur	15	146	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
147	M	172	1	Sack	? —	100	147	Mühlhausen i/Thür.	K. E.-D. Erfurt	
148	M	—	1	Zober	? —	15	148	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
149	M	1	1	Petroleumfass	leer —	40	149	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
150	M B & C	1424	1	Ballen	Rosshaare —	51	150	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
151	M B	1015	1	Kiste	? —	34	151	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
152	M B	60	1	"	Papierwaaren —	30	152	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
153	M C	385	1	Sack	Mehl —	53	153	Elberfeld	"	
154	MF	437	1	Ballen	gefüllt —	13	154	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
155	M H	959	1	Fass	Nägel —	20	155	München Centr.	Bayerische Stsb.	
156	Ms J	—	1	—	Bremsspindelmutter mit abgebrochenem Spindelstück	?	156	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
157	M & K	18609	1	Kiste	Cigarrenkisten —	11	157	Herford	K. E.-D. Hannover	
158	M L	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	13	158	Gemünden	Bayerische Stsb.	
159	M L B	36 991	1	eisernes Fass	Flüssigkeit —	175	159	Bonn	K. E.-D. Cöln	
160	M R	1/10	10	—	Eisenbleche —	315	160	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
161	M S	5520 978	1	Sack	Kaffee —	78,5	161	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
162	M S	933	1	Fass	leer —	13	162	Lindau	Bayerische Stsb.	ohne Beklebg.,
163	M S C	24963	1	Korb	Wein —	68	163	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	beschrieben:
164	N O P	607	1	Sack	Reis —	110	164	Pr. Stargard	K. E.-D. Danzig	„Berlin."

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
165	O K	461	1	Sack	Hölzer —	40	165	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
166	O N	10103/4	2	Kolli	Maschinentheile —	150	166	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
167	O Z	114	1	—	eis. Fussmatte —	2	167	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
168	P	38601	1	Kiste	Fleischw. --	23	168	Aachen	K. E.-D. Cöln	
169	P	—	6	—	Gusseisen —	43	169	Lingen	K. E.-D. Münster	
170	P I	1435	1	Ballen	anscheinend Federn oder Betten	82	170	Osterholz Sch.	K. E.-D. Hannover	
171	P	612	1	Fass	Petroleum —	179	171	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
172	P B	2	1	—	gusseis. Ofentheil —	15	172	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
173	P E	8464	1	Fass	Senf —	—	173	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
174	P J L	2425	1	Harrass	leer —	25	174	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
175	P K	185	1	Fass	? —	57	175	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
176	P M	—	1	Kiste	Rosinen —	58	176	Dahlbusch-Rotthausen	K. E.-D. Essen	
177	P N	204 205	2	Kübel	Honig —	57	177	Giessen	K. E.-D. Cassel	
178	P O	1	1	Pack	Körbe —	33	178	Rothenburg a. T.	Bayerische Stsb.	
179	P P Z	–	1	Sack	Zucker —	100	179	Königsberg N/M.	K. E.-D. Stettin	
180	P S	860	1	Ballen	Tapeten —	31	180	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
181	R A S	39107	1	—	Blechschneider —	86	181	München Centr.	Bayerische Stsb.	
182	R B	1	3	—	Pflugmesser —	5,5	182	Aurich	K. E.-D. Münster	
183	B	1					183			
184	G M	—					184			
185	R D M	6377	1	Fass	Graphit —	76	185	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
186	R F F	3932	1	Korbfl.	gefüllt —	16	186	Hannover	K. E.-D. Hannover	
187	R H	22	1	Stck.	U-Eisen —	?	187	Andernach	K. E.-D. Cöln	Streckenfund.
188	R M	25	1	Ballen	Schürzen —	10	188	Beuthen Ob.	K. E.-D. Kattowitz	
189	R R	I	1	—	Kinderstuhl —	3	189	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
190	R S	236	1	Pack	Bücher —	20	190	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
191	S	2311	1	Ballen	Tabak —	78	191	Mannheim	Direktion Mainz	
192	S	1333	1	Pack	Springfedern —	?	192	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
193	S	1597	1	Fass	leer —	28	193	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
194	S	1/43	43	Glasballons in Körben	— —	—	194	Barmen-Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
195	S	5	1	Kollo	Wagentheil —	—	195	Hamburg	K. E.-D. Altona	
196	S & F	1736	1	Pack	Papier —	26	196	Münster	K. E.-D. Münster	
197	S J A	101	1	Kiste	Werkzeuge —	—	197	Aschaffenburg	Direktion Mainz	
198	S S	221	1	Ballen	Tapeten —	29	198	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
199	S S	200	1	Kiste	4 Unterlagenkasten —	100	199	Tilburg	Niederländ. Stsb.	Werkstatt Karlsruhe.
200	S S E / St F	16	1	—	Kette —	?	200	Altona	K. E.-D. Altona	
201	S T	I	1	Sack	leere Säcke —	20	201	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
202	S Z	2181	1	Kiste	Hosen, Châles, Tücher usw.	24	202	Memel	K. E.-D. Königsberg	
203	T	3	1	Ballen	anscheinend Betten —	11	203	Höxter	K. E.-D. Cassel	
204	T C R A Fisch-Exp. Co.	— / —	3 / 2	Kübel / "	leer — / leer —	?	204	Kiel	K. E.-D. Altona	
205	V N	—	1	Pack	alte, leere Körbe —	5	205	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	*)
206	W	II	1	Kollo	Ofenthür —	7	206	Wilhelmshafen	Oldenburgische Stsb.	
207	W	2369	1	Ballen	Gewebe —	—	207	Düren	K. E.-D. Cöln	
208	W	I	1	Kübel	Schwarten, gesalzen —	43	208	Cöln-Gereon	"	
209	W	2114	1	Kiste	? —	10	209	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
210	W	11841	1	"	Eier —	38,5	210	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
211	W K	3015	1	Bll.	leb. Pflanzen —	9	211	Wilhelmsfelde Fiddichow	K. E.-D. Stettin	
212	W K	—	1	Bund	leere Säcke —	30	212	Flensburg	K. E.-D. Altona	
213	W L	22	1	Kiste	Holzschachteln —	4	213	Breslau	K. E.-D. Breslau	
214	W T	2562	1	Korb	Schrauben und Muttern	10	214	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
215	Armour Cie. Chicago	—	1	Tonne	Schweineschmalz —	50	215	Gottmadingen	Badische Stsb.	
216	Bergbräu Dresden	8015	1	Fass	leer —	—	216	Freiberg (Sachsen)	Sächsische Stsb.	
217	Bonheim	98432	1	Kübel	Margarine —	18	217	Teutschenthal	K. E.-D. Halle a/S.	
218	Cementfabrik Bredorf	28/30	3	Säcke	unbekannt —	—	218	Voldagsen	K. E.-D. Hannover	
219	Germania Dortmund	12876	1	Fass	leer —	17,5	219	Nymegen	Niederländ. Stsb.	
220	M. Gail	—	1	Pack	graue Düten —	12	220	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
221	Giesecke	—	1	Milchkanne	leer —	—	221	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
222	Halle Stendal	24	1	Reisekorb	? —	6	222	Stendal	K. E.-D. Hannover	

*) Nach Anhängeschildchen sind Velten & Nölle in Bochum Versender.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
223	beschrieben: Hannover	—	4 / 3	— / —	Messingstangen — / Eisenrohre —	10,5	223	Hannover	K. E.-D. Hannover	
224	Hollandria	5590	1	Kübel	Margarine —	18	224	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
225	Kapuzinerbräu	4029	1	Fass	leer —	—	225	Freiberg i/S.	Sächsische Stsb.	
226	v K Baron v. Khaynach	I / II	1 / 1	Kst. / Koffer	? —	89	226	Tempelhof Rangb.	K. E.-D. Berlin	
227	Kohlensäure-Industrie Berlin, Schiffbauerdamm	99413	1	eis. Flasche	Kohlensäure —	33	227	Tzschecheln	K. E.-D. Halle a/S.	
228	C. Linz	4115	1	Fass	leer —	8	228	Ruhrort a/Rh.	K. E.-D. Essen	
229	Löffler	298	1	"	leer —	13	229	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
230	Nagel	5788	1	—	Decke —	—	230	Simbach	Bayerische Stsb.	
231	Nordsee-Fischerei	—	1	Korb	Krabben und Sprotten in Blechbüchsen	—	231	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
232	Notol Petrol.	6078	1	Fass	leer —	—	232	Frankfurt a/M. Hauptbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
233	Ponarth	96817	1/4	"	Bier —	—	233	Rothfliess	K. E.-D. Königsberg	
234	J. Stanowitz	6	1	Korb	1 Pack leere, gebrauchte Körbe (Schilfrohrkörbe, 9 Stück)	7	234	Stanowitz	K. E.-D. Breslau	†)
235	Joseph Winkler Burstadt	—	1	—	Wagenplan —	—	235	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
236	Albert Witten München	—	1	—	hölzerne Leiter —	4	236	Amsterdam K. D.	Niederländ. Stsb.	beklebt: Basel E. L.-Amsterdam-Kadyk.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
237	—	5	1	—	Wagendecke —	—	237	Schlettau	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
238	X	6	1	Ballen	Bettfedern —	62,5	238	Braunschweig Ostb.	K. E.-D. Magdeburg	
239	—	16	1	Bund	3 eis. Töpfe —	4	239	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
240	—	21	1	—	neuer Schliesskorb —	7,5	240	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
241	—	43	1	—	Messinglager —	28	241	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
242	—	45 / 104 / 106	3	Kohlensäurecylinder	leer —	146	242	Aachen	K. E.-D. Cöln	
243	—	47	1	Fass	Oel —	200	243	Baden	K. E.-D. Hannover	
244	—	108	1	"	leer —	22	244	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
245	—	128	1	—	Kette —	26	245	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
246	—	△ / 129 / 56	1	Sack	Bücher —	37	246	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
247	—	176	16	Kisten	Gemüse —	190	247	Cöln	K. E.-D. Cöln	
248	—	214, 289 / 2283, 2303 / 2285, 2305 / 2251, 2281	8	Fässer	leer —	—	248	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
249	—	232	1	Fass	anscheinend Petroleum	188	249	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
250	—	424	1	Sack	Linsen —	100	250	Spremberg	K. E.-D. Halle a/S.	
251	—	455	1	Kiste	elektrische Klingeln	15	251	Münster	K. E.-D. Münster	
252	—	532 oder 582	1	Fass	Heringe —	163	252	Nebra	K. E.-D. Erfurt	
253	—	1072	1	"	leer —	—	253	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
254	—	2148 / 5029 / 5706 / 408	4	Fässer	leer —	—	254	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
255	—	4080	1	Fass	leer —	28	255	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
256	—	6019	1	Ballon	leer —	—	256	Aachen	K. E.-D. Cöln	
257	—	6048	1	Kiste	? —	?	257	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
258	—	7612	1	Cylinder	anscheinend Quecksilber	38	258	Chemnitz G. V.	Sächsische Stsb.	
259	—	7612	1	Eisenbüchse*)	ansch. Quecksilber —	38	259	Chemnitz	"	*) cylinderförmig.
260	—	8357	1	Korb	anscheinend Eisenwaaren	77	260	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	beschrieben: Kunzendorf.
261	—	9375	1	Kohlensäureflasche	leer —	—	261	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
262	—	71326	1 / 2 / 1	Partie / Stück / Pack	Stangen u. Hölzer — / Wagendecken — / Matratzen —	—	262	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	

†) Signum: Abs. Hermann Steinweg, Berlin SW. 48, Markthalle 2. Jb. Stanowitz. Bezettelt von Berlin C. M. nach Stanowitz.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeichen vers.						
263	weisser Strich	—	1	Stange	Flacheisen	—	40,5	263	Osterwieck	Osterwieck-Wasserlebener E.	
264	rother Strich	—	2	Bd.	Federstahl	—	106	264	Flöha	Sächsische Stsb.	
265	rother Strich	—	1	Stg.	Flacheisen	—	36	265	Rotenburg	K. E.-D. Münster	
266	grüner Strich	—	1	—	Gasrohr	—	12	266	Uslar	K. E.-D. Cassel	
267	weiss ×	—	2	—	eis. Dachfenster	—	15	267	Eickendorf	K. E.-D. Magdeburg	
268	rother Strich	284	1	Kollo	Eisentheil	—	29	268	Thale	„	
269	rother Strich	—	3	—	Eisenrohre	—	43	269	Danzig leg. Th.	K. E.-D. Danzig	
270	weisser Strich	—	2	—	I-Eisen	—	25	270	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
271	△	2549	1	Kiste	?	—	35	271	Woldegk	Grhzl. Meckl. Stsb.	
272	△	763	1	Sack	Betten	—	13	272	Marienburg i/Wpr.	K. E.-D. Danzig	
273	△	29539	1	„	Kartoffelmehl	—	100	273	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
274	△ 0	26629 3105	2	Ballen	Tabak	—	71 98	274	Döbeln (Sachs.)	Sächsische Stsb.	
275	◇ O	884	1	Korb	?	—	39	275	Neustadt R.	K. E.-D. Hannover	
276	△ K	234	1	Ballen	Wolle	—	98	276	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
277	△ BSG	132244	1	Fass	leer	—	—	277	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
278	△ L	7497	1	„	leer	—	23,5	278	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
279	△ c	8181	1	„	gefüllt?	—	55	279	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
280	◇ 378	529/30	2	Blechkisten	Ausfuhrgut	—	57	280	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
281	W	789	1	Kiste	Käse	—	5	281	Löwenberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
282	△ S	1335	1	„	Flaschen	—	23	282	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
283	JWC Eugen Büdenberg Antwerpen	—	1	Bd.	4 eis. Röhren	—	29	283	M.-Gladbach	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:						
284	—	—	1	—	hölzerner Aufsatz zum Waschtisch		3	284	Geldern Rh.	K. E.-D. Cöln	
285	—	—	1	—	Ausguss	—	11	285	Bamberg	Bayerische Stsb.	
286	—	—	1	Ballot	?	—	34	286	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
287	—	—	2	—	eis. Bäume	—	—	287	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
288	—	—	1	Sack	Betten und eine Schüssel		23	288	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
289	—	—	1	Kollo	Betten	—	14	289	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
290	—	—	1	Sack	Betten	—	24	290	Elbing	K. E.-D. Danzig	
291	—	—	1	„	anscheinend Betten	—	39	291	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
292	—	—	1	Blech-korb-flasche	gefüllt	—	6	292	Baal	K. E.-D. Cöln	
293	—	—	9	—	Bretter (6,5 m lang)	—	—	293	Strelau	K. E.-D. Bromberg	
294	—	—	1	Sack	4 Brote	—	12	294	Herne	K. E.-D. Essen	
295	—	—	1	„	Brot	—	48	295	Bochum S.	„	
296	—	—	1	„	Brot	—	30	296			
297	—	—	1	—	Bügeleisen	—	2	297	Steglitz	K. E.-D. Berlin	
298	—	—	1	Karton	?	—	9,5	298	Hitzacker	K. E.-D. Altona	
299	—	—	91	Stück	Chamottsteine	—	91	299	Clausthal-Zellerfeld	K. E.-D. Magdeburg	
300	—	—	1	Bund	Kokosmatten	—	10	300	Northeim	K. E.-D. Cassel	
301	—	—	1	Rg.	Draht	—	11	301	Illingen Rhpr.	St. Johann-Saarbr.	
302	—	—	15	„	Draht	—	—	302	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
303	—	—	1	„	verz. Draht	—	7	303	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
304	—	—	1	Rll.	Drahtgeflecht	—	24	304	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
305	—	—	1	Wagen	altes Eisen —	—	305	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Efd. 9429.
306	—	—	1	Stück	flanschenartiges Eisen	110	306	Schlettau	K. E.-D. Halle a/S.	
307	—	—	1	Stange	Eisen —	2,5	307	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
308	—	—	1	Stab	Eisen —	26	308	Forchheim	Bayerische Stsb.	
309	—	—	1	Wagen	Eisen —	—	309	Altona	K. E.-D. Altona	Ess. 37 804.
310	—	—	1	Stück	Eisenblech —	?	310	Magd.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
311	—	—	4	„	Bohlen, verbunden —		311			
312	—	—	7	Kolli	Eisenstangen —	41	312	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
313	—	—	1	Bund	Eisentheile —	22	313	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
314	—	—	1	—	Façoneisen (einem Herzstück ähnlich)	104	314	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
315	—	—	1	Pack	rothe Farbe —	5	315	Ruhrort (Rhein)	„	
316	—	—	2	—	alte gebrauchte Fässer	94	316	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
317	—	—	2	Fässer	leer —	74	317	Genthin	K. E.-D. Magdeburg	
318	—	—	6	„	leer —	—	318	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
319	—	—	1	Korb	Fischkonserven —	23	319	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
320	—	—	1	„	Fische —	57	320	Burbach	St. Johann-Saarbr.	
321	—	—	1	Kiste	ger. Fische —	11,5	321	Stettin	K. E.-D. Stettin	
322	—	—	1	—	Flaschenkasten —	3	322	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
323	—	—	1	Kollo	2 Flaschenzüge —	20	323	Gera	„	
324	—	—	1	Blecheimer	Fruchtsaft —	13	324	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
325	—	—	1	—	eis. Gartenstuhl —	7	325	Bad Nauheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
326	—	—	1	—	Gasrohr —	36	326	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
327	—	—	1	—	Gasrohr —	20	327	R.-Bliedinghausen	K. E.-D. Elberfeld	
328	—	—	1	Sack	Gips —	12	328	Greven	K. E.-D. Münster	
329	—	—	1	Pack	24 eis. Gitterstäbe —	19	329	Raumland-Berleburg	K. E.-D. Elberfeld	
330	—	—	2	Sack	Grassamen —	51	330	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
331	—	—	1	Bund	eiserne Hacken —	—	331	Saalfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
332	—	—	1	Sack	Hafer —	51,5	332	Halle a/S.	„	
333	—	—	1	—	Hammer —	5	333	Riesa	Sächsische Stsb.	
334	—	—	1	—	Handkurbel mit schwarzem Griff	1	334	Hünfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
335	—	—	1	—	gusseis. Herdfuss —	?	335	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
336	—	—	1	—	Nickel-Herdstange —	1	336	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
337	—	—	1	Bund	Hohlglas —	4,5	337	Leipzig Eilbg.	K. E.-D. Halle a/S.	
338	—	—	1	Pack	Holzpantoffeln —	1	338	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
339	—	—	1	„	Holzreifen —	4,5	339	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
340	—	—	1	Bund	Holzwaaren —	19	340	Frankfurt a/M. Hptbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
341	—	—	1	—	leb. Hund —	—	341	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
342	—	—	1	—	hölzerne Jauchpumpe	—	342	Saalfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
343	—	—	1	Kanne	leer —	7	343	Greven	K. E.-D. Münster	
344	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	49	344	Dortmund	K. E.-D. Essen	
345	—	—	3	Pack	neue Kartoffelsäcke —	87	345	Gera	K. E.-D. Erfurt	
346	—	—	1	Sack	geschälte Kastanien, 1 Käse, 1 Päckchen Thee	14	346	Speldorf	K. E.-D. Essen	
347	—	—	1	—	Kette —	15	347	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
348	—	—	1	—	Kinderwagen —	—	348	Elsfleth	Oldenburgische Stsb.	
349	—	—	1	Kiste	? —	12,5	349	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	Segelschiffbezeichnung „Deutschland“.
350	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	16	350	Worms	Direktion Mainz	*)
351	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	32	351	Osnabrück Hptb.	K. E.-D. Münster	mit festen Schlössern.
352	—	—	1	Korb	Kleider —	31	352	Düren	K. E.-D. Cöln	
353	—	—	1	„	Kleider —	29	353	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
354	—	—	1	Sack	Kleider u. Wäsche —	14	354	Stettin	K. E.-D. Stettin	
355	—	—	1	Ballen	Kleidung —	45	355	Dortmund	K. E.-D. Essen	
356	—	—	1	Kübel	Kleinfleisch —	17	356	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
357	—	—	1	Sack	Kohlrabi u. Kartoffeln	14	357	Finnentrop	„	
358	—	—	1	Koffer	gefüllt —	57	358	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
359	—	—	1	brauner Koffer	Arbeitskleider und 1 Paar Schuhe	22	359	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	**)
360	—	—	1	Korb	? —	41	360	Berlin Zoolg. G.	K. E.-D. Berlin	*) mit durchgestecktem Stock.
361		—	1	Pack *)			361			
362	—	—	1	Korb	— —	26	362	Lichtenberg-Friedrichsfelde	„	***)
363	—	—	1	Korb (Reise-)	? —	32	368	Neumünster	K. E.-D. Altona	
364	—	—	1	Korbflasche	leer	3	364	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
365	—	—	4	Gefässe	leere Körbe —	?	365	Zwolle	Niederländ. Stsb.	etik. Berlin.
366	—	—	1	Kübel	? —	3	366	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
367	—	—	1	Sack	Leim —	50	367	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
368	—	—	1	„	Leinensamen —	55	368	Bredelar	K. E.-D. Cassel	

*) Alter Expresszettel Ludwigshafen-Kirchheimbolanden Nr. 198.
**) Koffer enthält eine Bremer Zeitung, sowie ein Einschlagpapier mit der Adresse: M. Neuberg, Verkaufshaus in Bremen.
***) Korb ohne Beklebung. Der Deckel des Korbes ist mit schwarzer Glanzleinwand überzogen, worauf alte Beklebung haftet: H. S. III von Cassel.

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
369	—	—	1	—	eis. Maass —	2	369	Neuss	K. E.-D. Cöln	
370	—	—	1	Rolle	Mappe —	5	370	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
371	Jubiläumsmarke	1509	1	Eimer	Margarine —	18	371	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
372	—	—	1	Wg.	Mauersteine —	—	372	Berlin, Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Bbg. 25413.
373	—	—	1	Pack	alte Mehlsäcke —	12	373	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
374	—	—	1	—	Nachtschränkchen m. grauer Marmorplatte	15	374	Brandenburg a. H.	K. E.-D. Magdeburg	
375	—	—	1	Kollo	Nähmaschinentheil —	6	375	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
376	—	—	1	—	Ofenrohrknie —	1	376	Osterlinde B.	Braunschw. Landes-E.	
377	—	—	2	Rollen	Papier —	31	377	Zwickau	Sächsische Stsb.	
378	—	—	1	Ballen	Papier —	19	378	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
379	—	—	1	—	Paneelbrett —	17	379	Halle a. S.	K. E.-D. Halle a/S.	
380	—	—	1	Pack	leb. Pflanzen —	—	380	Jülich	K. E.-D. Cöln	
381	—	—	1	Pack in Stroh	leb. Pflanzen —	8	381	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
382	—	—	4	—	Privatdecken —	—	382	Meschede	K. E.-D. Cassel	
383	—	—	1	Wg.	Quadratsteine —	—	383	Posen	K. E.-D. Posen	Bln. 23899.
384	—	—	2	—	eis. Radreifen —	62	384	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
385	—	—	1	Reisekorb	? —	28	385	Oels	K. E.-D. Breslau	
386	—	—	1	„	? —	34	386	Rendsburg	K. E.-D. Altona	
387	—	—	1	„	? —	27	387	Warburg	K. E.-D. Cassel	
388	—	—	1	„	— —	—	388	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	Deckel mit einer Wachsdecke überbunden.
389	—	—	1	„	? —	60	389	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	*)
390	—	—	1	Korb	Reisekorb von geschälten Weidenruthen mit zwei Oesen und zwei Schlössern	42	390	Breslau	K. E.-D. Breslau	
391	—	—	1	Ballen	Riemen —	34	391	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
392	—	—	2	—	gusseis. Rohre —	15	392	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
393	—	—	2	—	Rollen von einem Flaschenzug	—	393	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
394	—	—	1	Sack	Rosinen —	50	394	Gera	K. E.-D. Erfurt	
395	—	—	1	„	Rosinen —	30	395	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
396	—	—	2	—	Roststäbe —	8	396	Crefeld	„	
397	—	—	1	Bund	Rundeisen —	47	397	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
398	—	—	1	Sack	? —	17	398	Mogilno	K. E.-D. Bromberg	
399	—	—	1	„	? —	15	399	Rheda i. W.	K. E.-D. Hannover	
400	—	—	1	„	Säcke —	17	400	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
401	—	—	1	„	leere Säcke —	—	401	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
402	—	—	1	—	Sackkarre —	—	402	Schlettau	K. E.-D. Halle	
403	—	—	1	Korb	Salat —	12	403	Waldenburg	K. E.-D. Breslau	
404	—	—	1	Sack	Samen —	50	404	Zehdenick	K. E.-D. Stettin	
405	—	—	1	—	Sandstein —	8	405	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
406	—	—	6	—	Schleifsteine —	210	406	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
407	—	—	1	Schliesskorb mit Henkel	? —	10	407	Berlin Zoolg. G.	K. E.-D. Berlin	
408	—	—	1	—	eichener Schrankaufsatz	35	408	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
409	—	—	1	Pack	Seilerwaaren —	3,5	409	Vechta	Grossh. E.-D. Oldenb.	
410	—	—	1	—	Sophagestell ohne Rücklehne	—	410	Neumünster	K. E.-D. Altona	
411	—	—	1	Sack	Speck —	12	411	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
412	—	—	3	Bd.	Stahl —	212	412	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
	—	—	1	„	Bandeisen —					
413	—	—	1	„	7 Stg. Stahl —	36	413	Schwanebeck	K. E.-D. Magdeburg	
414	—	—	5	Stg.	Stahl, achteckig —	35,5	414	Lauenburg i/P.	K. E.-D. Danzig	
415	—	—	1	—	eis. Ständer (Fahrradständer)	5	415	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
416	—	—	1	Sack	aufgerollte Stoffstreifen zur Anfertigung von Decken	10	416	Glogau	K. E.-D. Breslau	
417	—	—	1	Packet in schwarzem Papier	Stoffmuster —	3	417	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
418	—	—	1	Sack	Strohpapier —	68	418	Hadmersleben	K. E.-D. Magdeburg	
419	—	—	1	Fass	Theer —	236	419	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
420	—	—	1	—	hölzerne Thür, eine Seite mit Dachpappe beschl.	—	420	Buschow	K. E.-D. Hannover	
421	—	—	1	—	alter Tisch —	21	421	Spandau	K. E.-D. Berlin	

*) Mit 2 Schlössern; anscheinend als Gepäck nach Hannover gesandt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
422	—	—	62	—	Uhrgewichte —	47	422	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
423	—	—	1	—	eis. Viehgitter —	—	423	Bremen	K. E.-D. Hannover	
424	—	—	12	—	Wagendecken, neu —	—	424	Mainz	Direktion Mainz	
425	—	—	1	—	verzinkter Waschkessel	3	425	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
426	—	—	1	Pack	3 neue Weidenkörbe (1 grosser u. 2 kleine)	10	426	Wanne	K. E.-D. Essen	
427	—	—	1	„	3 Weidenkörbe, leer	9	427	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	*)
428	—	—	1	„	lebende Weissdornpflanzen	—	428	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
429	—	—	2	Säcke	Wicken —	150	429	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
430	—	—	1	Stg.	Winkeleisen —	25	430	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
431	—	—	1	Pack	4 gusseis. Zahnräder	16,5	431	Hasperde	K. E.-D. Hannover	
432	—	—	1	—	Zinkwaschtopf —	12	432	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
433	—	—	1	Sack	Zucker —	52,5	433	Birkelbach	K. E.-D. Elberfeld	
434	—	—	1	—	Zugstange m. Loch	16,5	434	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A H H F M	2956 1222	1	Kiste	unbekannt —	59	1	Neumarkt Tramin	K. k. priv. Südbahn	
2	B B	2124	1	Fass	unbekannt —	66	2	Temesvár Gyárváros	Ungarische Stsb.	
3	B C	556	1	„	flüssiger Leim —	159	3	Szolnok	„	
4	E V	1399	1	Kiste	unbekannt —	60	4	Szeged	„	
5	F H	1137	1	Sack	Reis —	100	5	Neumarkt Tramin	K. k. priv. Südbahn	
6	F K Z	4	1	Ballen	Leder —	24	6	Laibach	„	
7	F W	1/4	1	Fass	Heringe —	40	7	Pozsony	Ungarische Stsb.	von Göding
8	G M	638	1	Kiste	Leinwandstoff —	60	8	Debreczen	„	
9	K	1272	1	„	Liqueur —	15	9	Sztanisics	„	von Prag steg
10	K J	343	1	„	Maschinentheil —	232	10	Budapest nyugoti p. u.	„	
11	L L	388	1	„	Manufaktur —	85	11	Kolozsvár	„	von Wien NB.
12	M A	653	1	Fass	(unbekannt) Wein —	79	12	Mitterdorf	K. k. priv. Südbahn	
13	M B	25	1	Koffer	Kleider —	38	13	Budapest Józsefváros	Ungarische Stsb.	von Delatyn
14	S	1900	1	Fass	Heringe —	40	14	Pozsony	„	von Göding
15	S F	65	4	Pack	Manufaktur —	28	15	Budapest Lipótváros	„	
16	S G	637	1	Kiste	Süssholzzucker —	66	16	Budapest nyugoti p. u.	„	von Auspitz
17	S R C	4784	1	„	Glas —	69	17	Budapest nyugoti p. u.	„	von Krasna
18	[illegible]	5545	1	Ballen	Filz —	31	18	Budapest nyugoti p. u.	„	von Raigern
19	Bleckmann Mürzzuschlag	—	1	Kiste	Feilen —	260	19	Mürzzuschlag	K. k. priv. Südbahn	
20	Bratu Janous Kove v. Praze Karoline	15976/9 15981/5 15987/90	13	Ballon	feuergefährliche Flüssigkeit	630	20	Rákos rendezö p. u.	Ungarische Stsb.	
	—	—	1	„	„ „	—				
	B J	15975	1	„	„ „	13				
21	Landschaft Rohitscher	—	3	Kisten	leere Flaschen —	63	21	Graz	K. k. priv. Südbahn	
22	—	5075	1	Fass	leer —	118	22	Körösmező	Ungarische Stsb.	
23	S S B L	7621 7624 7629	3	Kisten	Waagen —	110	23	Budapest nyugoti p. u.	„	
24	—	—	3	Sack	Hafer —	136	24	Görz	K. k. priv. Südbahn	
25	—	—	1	Koffer	Kleider —	34	25	Leoben	„	
26	—	(15)	1	Ballen	Leder —	37	26	Leoben	„	
27	—	—	1	Sack	Mais —	70	27	Görz	„	
28	—	—	1	Stück	Stefaniekinderwagen, neu	18	28	Graz	„	
29	—	—	1	Sack	Weizen —	70	29	Görz	„	

*) Beklebung zerrissen, es lässt sich „Mühlhausen Ostpr.“ entziffern.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 30. 17. April 1901. XLI. Jahrgang

Inhalt.

Einführung wirksamer Schutzmaassregeln gegen die unbegrenzte Verwendung der preussischen Eisenbahnüberschüsse zu allgemeinen Staatszwecken.

Ein zeitgemässes Mahnwort hat hinsichtlich der unbegrenzten Inanspruchnahme der Eisenbahnüberschüsse zu allgemeinen Staatszwecken jüngst „Die Post" gesprochen. Sie führt in ihrem Morgenblatt vom 3. d. Mts. aus:

„Eines der bemerkenswerthesten Ergebnisse der von der Staatsregierung in der Kanalkommission mitgetheilten Daten über die Entwickelung unserer Eisenbahnfinanzen ist die Thatsache, dass der für allgemeine Staatszwecke verfügbare Theil des Eisenbahnüberschusses sehr viel stärker wächst, als dieser Ueberschuss selbst. Während im Jahre 1887/88 noch weitaus der grösste Theil des Eisenbahnüberschusses zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden verbraucht werden musste, und nur etwa 3 000 000 ℳ oder wenig über 1 % für allgemeine Staatszwecke übrig blieb, ist in dem Staatshaushaltsetat des laufenden Jahres ein für allgemeine Staatszwecke verfügbarer Betrag aus dem Eisenbahnüberschuss von nicht weniger als 185 000 000 ℳ oder 40 % jenes Ueberschusses vorgesehen. In dem Extraordinarium des laufenden Jahres von rund 217 000 000 ℳ stecken wohl 100 000 000, welche über den Jahresbedarf hinaus in der offen zugegebenen Absicht bereit gestellt sind, Reserven für etwaige künftige magere Jahre anzusammeln, so dass ein Zuschuss von etwa 130 000 000 ℳ von den Eisenbahnen zur Aufrechterhaltung des Gleichgewichtes im Staatshaushalt genügt hätte. Dieser Methode einer allzu starken Vermehrung der dauernden Ausgaben auf Grund der steigenden Eisenbahnüberschüsse durch übermässige Dotirung des Extraordinariums vorzubeugen, ist an sich nicht ohne sachliche Bedenken, sie kann ihrer Natur nach aber nur vorübergehend und auch nur von einem Finanzminister von so autoritativer Stellung, wie Herrn von Miquel, zur Anwendung gebracht werden. Führt seine kräftige Hand, womit doch bei seinem Alter auch einmal gerechnet werden muss, erst nicht mehr die Zügel der Staatsfinanzen, so ist zu fürchten, dass der steigende Betrag der für allgemeine Staatszwecke verfügbaren Eisenbahnüberschüsse dazu verführen wird, den Grundsatz weiser Sparsamkeit in der Bemessung der dauernden Staatsausgaben preiszugeben und populären Wünschen auf Ausgabevermehrung, wie sie ja jetzt schon so zahlreich hervortreten, über Gebühr die Zügel schiessen zu lassen. Hierin liegt zweifellos eine ernste Gefahr für die dauernd feste Fundamentirung unserer Staatsfinanzen, und zwar um so mehr, als der von der Staatsregierung selbst in der Begründung zur wasserwirthschaftlichen Vorlage ausgesprochene wirthschaftspolitische Leitsatz, dass die heimische Produktion zum Mitbewerb mit dem Auslande sowohl auf dem ausländischen, wie auf dem inländischen Markte einer Ermässigung der Produktionskosten durch Herabsetzung der Güterfrachten bedarf, schwerlich jemals wieder von der Tagesordnung abzusetzen ist. Es droht daher die Gefahr, dass, wenn nicht rechtzeitig ein Riegel vorgeschoben wird, sowohl durch Vermehrung dauernder Ausgaben über das nothwendige Maass hinaus, als durch Tarifermässigungen eine Verschlechterung der jetzigen Lage der preussischen Finanzen herbeigeführt wird. Es liegt daher nahe, auf den bei Berathung des Schuldentilgungsgesetzes im Jahre 1897 von freikonservativer und nationalliberaler Seite angeregten Gedanken zurückzukommen, einen periodisch etwa von Jahrfünft zu Jahrfünft festzusetzenden Höchstbetrag festzulegen, über den hinaus der Eisenbahnüberschuss zur Deckung allgemeiner Staatsausgaben nicht herangezogen werden darf. Jene Anträge sind damals zwar nicht angenommen, weil die Frage der Mehrheit noch nicht spruchreif erschien, wohl aber hat man beschlossen, die Staatsregierung zur weiteren Erwägung dieser Frage aufzufordern. Jetzt erscheint aus den erwähnten Gründen der Moment gekommen, jenen Plan wieder aufzunehmen. Würde man den über den zu allgemeinen Staatszwecken verwendbaren Theil des Ueberschusses hinausgehenden Betrag zunächst zur Ansammlung eines Reservefonds benutzen, so würde die Inangriffnahme einer planmässig auf Verminderung der Güterfrachten für wichtige Produktionsmittel bedachten Eisenbahntarifpolitik wesentlich erleichtert werden, und es würde wohl der mehrjährige Zeitraum, welcher ohnehin zur Vorbereitung einer solchen Tarifpolitik nothwendig sein würde, voraussichtlich ausreichen, um einen Reservefonds von solcher Höhe anzu-

sammeln, dass jede ernstliche Befürchtung für die Aufrechterhaltung des Gleichgewichtes im Staatshaushaltsetat ausgeschlossen wäre.

Herr v. Miquel hat, während er im Jahre 1894 noch für eine solche festere Abgrenzung der Eisenbahnfinanzen von den allgemeinen Staatsfinanzen sich erklärt hatte, im Jahre 1897 nichts mehr davon wissen wollen, aber er wird sich der Ueberzeugung nicht verschliessen, dass, so gut wie das Gesetz über den Staatshaushaltsetat zwar für ihn und seine ausschlaggebende Stellung in der Gestaltung der preussischen Finanzen nicht nothwendig, aber doch für einen minder starken Finanzminister der Zukunft von dem grössten Werthe ist, so auch seinen Nachfolgern im Finanzministerium eine solche festere Abgrenzung der Eisenbahn- und der allgemeinen Staatsfinanzen sehr wirksam den Rücken gegen die anderen Ressorts und das Parlament in Bezug auf unwirthschaftliche Steigerung der dauernden Staatsausgaben stärken würde. Es ist wahrscheinlich, dass auch diese Frage der Herstellung einer festeren Abgrenzung zwischen Eisenbahn- und Staatsfinanzen entweder im Zusammenhang mit der wasserwirthschaftlichen Vorlage oder jedenfalls in der Konsequenz derselben wieder zur parlamentarischen Erörterung gestellt werden wird."

Vom Standpunkt der Eisenbahnen kann man es nur mit Freuden begrüssen und der „Post" dafür Dank wissen, dass sie diese vielleicht wichtigste Maassregel zur Erhaltung der guten Ordnung in den Staatsfinanzen endlich einmal wieder auf die Tagesordnung gebracht hat.

Wiewohl ein Eisenbahnorgan, haben wir dem Zustandekommen des Rhein-Elbekanals stets das Wort geredet, weil wir uns gesagt haben, dass das deutsche Vaterland noch vor grossen wirthschaftlichen Aufgaben steht und daher bei kräftiger Fortentwickelung seines Eisenbahnwesens doch den Ausbau der Wasserwege nicht vernachlässigen darf. Auch in finanzieller Beziehung finden wir gegen das Kanalprojekt kein Bedenken; denn selbst im ungünstigsten Falle, wenn der Rhein-Elbekanal sich nämlich wider alles Erwarten als gänzlich ertraglos erweisen sollte, würden die glänzenden Ergebnisse der Staatsbahnen mit ihren grossen Betriebsüberschüssen (jetzt 570 000 000 ℳ, zur Zeit der Kanaleröffnung auf etwa eine Milliarde geschätzt) dem preussischen Staate wohl gestatten, ein grosses Kulturwerk zu schaffen, welches den Staatssäckel schlimmstenfalls mit jährlich 12 000 000 ℳ belasten wird. Ein Einnahmeetat, welcher schon jetzt nahezu $1\frac{1}{2}$ Milliarden Mark beträgt und bei vorsichtigster Schätzung im Jahre der Kanaleröffnung auf $2\frac{1}{4}$ Milliarden Mark gestiegen sein wird, kann — wie jeder Einsichtige zugeben wird — ohne jede Erschütterung eine vorübergehende Abschwächung um jene 72 000 000 ℳ wohl ertragen, welche in der Kanalvorlage als Einbusse der Staatsbahnen infolge des Wettbewerbs des Rhein-Elbekanals berechnet sind.

Wir sind also nach wie vor der festen Meinung, dass das Kanalprojekt auch vom Standpunkt der Eisenbahnen nur warm unterstützt werden kann. Die Richtigkeit des Vorgehens der preussischen Regierung hinsichtlich der Ausgestaltung der Wasserwege findet neuerdings werthvolle Unterstützung in der gleichartigen Maassregel der österreichischen Regierung, welche die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes und den Ausbau der Wasserwege gleichzeitig in die Wege geleitet hat. Es ist stets Preussens Ruhm gewesen, in wirthschaftlichen Dingen bahnbrechend vorausgegangen zu sein, und auch die jetzige Kanalvorlage beweist u. E. wieder die Befähigung unseres Staates zur Erfüllung grosser Aufgaben in grosser Zeit. Manche Geister glauben freilich aus der augenblicklich auf dem wirthschaftlichen Gebiete eingetretenen, hoffentlich bald überwundenen Störung den Schluss ziehen zu dürfen, dass es mit der sogen. „grossen Zeit" vorbei sei. U. E. irren sie sich. Grosse wirthschaftliche Aufgaben, aber freilich auch schwere Wettbewerbskämpfe stehen uns noch bevor, und derjenige Staat wird aus diesen Kämpfen am erfolgreichsten hervorgehen, welcher die besten und die billigsten Verkehrswege hat. Wir haben keinen Zweifel, dass diese grossen Gesichtspunkte dem Kanalprojekt schliesslich zum Siege verhelfen werden.

Im richtigen Augenblicke hat aber unseres Erachtens die „Post" mit dem eingangs erwähnten Aufsatz auf die wunde Stelle gefasst, welche in der kommenden Zeit bei nicht rechtzeitiger Behandlung selbst für einen solchen Riesenkörper wie den der preussischen Staatsbahnen verhängnissvoll werden kann. Wiederholt haben auch wir in unserer Zeitung den Mahnruf auf Schaffung wirksamer Schutzmaassregeln gegen die unbegrenzte Inanspruchnahme der Eisenbahnüberschüsse zu anderen Staatszwecken ergehen lassen. Der Kapitalaufwand für den Kanal kann die Staatsfinanzen nicht schädigen, ebensowenig der Wettbewerb des Wasserweges gegen den Schienenweg, wenn nur in Zukunft volle Klarheit hinsichtlich der Verwendung der Eisenbahnüberschüsse herrscht. Die jetzige u n b e g r e n z t e Inanspruchnahme der Eisenbahnüberschüsse zur Befriedigung aller möglichen Wünsche im Lande kann unseres Erachtens auf die Dauer nicht fortbestehen. Trotzdem die Eisenbahnüberschüsse von Jahr zu Jahr wesentlich gestiegen sind (1896: 503 000 000 ℳ, 1897: 531 000 000 ℳ, 1898: 536 000 000 ℳ, 1899: 563 000 000 ℳ) und der Betriebsetat der Eisenbahnverwaltung den Staatshaushalt seit Jahren in ungeahnter Weise verbessert hat (so der des letzten Jahres 1901 gegen den des Vorjahres um weitere 32 000 000 ℳ), so schliesst der Staatshaushaltsetat selbst doch immer nur mit einem $\pm$ 0 ab; d. h. für die Ueberschüsse der Eisenbahnen, wie hoch sie auch von Jahr zu Jahr wachsen mögen, findet sich im Haushalt des Staates augenscheinlich immer Verwendung, äusserstenfalls — wie die „Post" angibt und wie auch anderweit bestätigt wird — in Form überreicher Dotirung der Extraordinarien. Ob die einzelnen Verwaltungszweige des Staates, nachdem sie sich an so hohe Extraordinarien erst einmal gewöhnt haben, später ohne diese auskommen werden, ist eine Frage, die wir hier nicht zu erörtern haben. Aber, wie man auch sonst über eine derartige Finanzgebahrung denken mag, darüber darf kein Zweifel mehr sein: Angesichts der Aufgaben, vor denen wir stehen, bedarf die Frage, wie fernerhin über die Eisenbahnüberschüsse verfügt werden soll, u n b e d i n g t e i n e r s y s t e m a t i s c h e n R e g e l u n g. Dadurch, dass der Eisenbahnetat, welcher an sich schon die Gefahr grosser Schwankungen in sich birgt, so unvermittelt in dem grossen Staatshaushalt aufgeht, wird — sowohl für den Eisenbahnetat wie für den gesammten Staatshaushaltsetat — der klare Blick so sehr verwischt, dass jedesmal Sonderberechnungen bald auf dieser, bald auf jener niemals ganz einwandfreien Grundlage aufgemacht werden müssen, wenn es sich darum handelt, die Wirklichkeit kennen zu lernen. Wohl wesentlich dieser zu weit gehenden Verquickung des Eisenbahnetats mit dem Gesammtetat und der infolge dessen allgemein herrschenden Unklarheit über die einschlägigen Verhältnisse dürfte es zuzuschreiben sein, dass bei den Verhandlungen über die Kanalvorlage so viele finanzielle Bedenken und Beklemmungen laut geworden sind. Wer da sieht, dass der grosse Staatsmagen von Jahr zu Jahr die riesenhaft wachsenden Eisenbahnüberschüsse aufnimmt, ohne davon auch nur etwas übrig zu lassen, wird daraus vielleicht den irrthümlichen Schluss ziehen, dass jener auch in Zukunft kein Titelchen von dieser Einnahmequelle zu seiner Ernährung entbehren kann. Unter diesem Bann wird er sich dann auch nicht von der Besorgniss freimachen können, dass der ganze Staatshaushaltsetat über den Haufen geworfen würde, wenn im Jahre 1916 72 000 000 ℳ an Verkehrseinnahmen von den Eisenbahnen auf den Rhein-Elbekanal übergehen sollten.

Dies alles wird anders werden, wenn die mächtige Eisenbahnquelle mit ihren jetzt unter dem Sande laufenden Neben- und Abflüssen erst einmal ordnungsmässig gefasst sein wird. Dann wird man ihre Ergiebigkeit richtig überschauen und aus ihr dauernd ohne Nachtheil schöpfen können. Allen Betheiligten: den Staatsfinanzen, den einzelnen auf die Eisenbahnüberschüsse angewiesenen Verwaltungszweigen des Staates und nicht zum wenigsten dem Kanalprojekt selbst wird die endgültige Regelung dieser wichtigsten Einnahmequelle des Staates zu Statten kommen. Zur Erhaltung klarer Verhältnisse wird mit langer, sicherer Hand die finanzielle Entwickelung der Staatsbahnen überwacht und für die einzelnen Stadien, wie sie sich

je nach der Inbetriebnahme der neuen Wasserwege ergeben werden, eine sorgfältige Schätzung der davon zu erwartenden Rückwirkungen auf die Eisenbahn- und Staatsfinanzen auf Jahre im voraus vorgenommen werden müssen.

Hieraus wird sich dann von selbst das Bedürfniss nach einer festeren Abgrenzung der Eisenbahnfinanzen ergeben. Verständigerweise wird man hierin nur soweit gehen dürfen, wie es der Aufsatz der „Post“ andeutet: Periodische Festsetzung eines Höchstbetrages, bis zu welchem die Eisenbahnüberschüsse für andere Staatszwecke verwendet werden dürfen, unter Bildung eines Ausgleichfonds aus den Mehrüberschüssen zur Deckung eines etwaigen Fehlbetrages. In diesem Rahmen muss die Abgrenzung aber auch mindestens erfolgen, wenn sie wirksam sein soll. In erster Linie ist diese Abgrenzung eine Schutzmaassregel für die Finanzverwaltung selbst; denn diese erhält damit für ihre gesammten Dispositionen eine so sichere Unterlage, wie sie sie noch niemals besessen hat. Ihre Mitwirkung bei Aufstellung und Ausführung des Eisenbahnetats wird sich deshalb nicht weniger einflussreich gestalten wie bisher. Denn die Eisenbahnverwaltung bleibt ein ungetrenntes Glied der Gesammtverwaltung des Staates, trägt nach wie vor zu den Bedürfnissen des Staates nach bestem Können bei, nur haben sich alle berufenen Faktoren über dies „Können“ Rechenschaft abgelegt, bevor sie daraufhin dauernde Ausgaben bewilligen. Bei dieser periodischen Abmessung des von der Eisenbahnverwaltung für andere Staatszwecke zu leistenden Höchstbetrages können alle jeweilig in Betracht kommenden Faktoren (etwaige Reformpläne, bevorstehende Kanaleröffnungen usw.) gebührende Berücksichtigung finden. Erst dann ist nach unserer Ueberzeugung das möglich, was sonst wohl dauernd ein frommer Wunsch bleiben wird, dass nämlich selbst in wirthschaftlich schlechten Zeiten der Aufwand für Eisenbahnzwecke wie für allgemeine Staatszwecke mit einer gewissen Stetigkeit geregelt werden kann.

Es kann nicht unsere Absicht sein, auf die segensreichen Wirkungen einer solchen Maassregel, an deren Durchführbarkeit wir gar keinen Zweifel haben, hier im einzelnen einzugehen. Die Frage ist u. E. zu ernst und zu vielseitig, als dass sie mit einigen Sätzen abgemacht werden könnte. Zunächst war es uns ein Bedürfniss, unsere volle Zustimmung zu dem Mahnruf der „Post“ auszusprechen.

v. M.

Die brandenburgische Städtebahn.

Jedem, der auf einer Eisenbahnkarte die Stadt Berlin und ihre weitere Umgebung ins Auge fasst, muss es unwillkürlich auffallen, dass von der Hauptstadt nach elf verschiedenen Richtungen wichtige Hauptbahnen ausgehen, dass diese Verkehrslinien aber unter sich bislang auf dem Gebiete der weiteren Umgebung gar keine oder doch nur ganz vereinzelte Querverbindungen erhalten haben. Für diese eigenartige Entwickelung ist der erklärende Grund in der früher allgemein verbreiteten Ansicht zu suchen, dass der Bahnbetrieb nur da eine lohnende Rente bringen könne, wo er sich an grössere Verkehrsmittelpunkte anschliesst. Infolge dessen war man überall bemüht, die einzelnen grösseren Plätze unter einander in Verbindung zu bringen, und in dem überhasteten Bestreben nach diesem Ziele blieben alle seitwärts führenden Linien als „nicht bauwürdig“ unberücksichtigt. Erst in späterer Zeit, nachdem neben der verkehrsvermittelnden auch die verkehrserzeugende Kraft des Eisenbahnwesens mehr und mehr in die Erscheinung getreten ist, wendete sich die Aufmerksamkeit der maassgebenden Kreise auch den bisher vernachlässigten Seitenlinien zu. Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, darf die nunmehr erfolgte endgültige Finanzirung und die unmittelbar darauf geschehene bauliche Inangriffnahme der brandenburgischen Städtebahn als ein hocherfreuliches wirthschaftspolitisches Ereigniss begrüsst werden.

Die als vollspurige Nebenbahn geplante Linie schliesst in Treuenbrietzen an die inzwischen zur Hauptbahn ausgebaute Zweigbahn Jüterbog-Treuenbrietzen an und führt von da über Belzig, Brandenburg und Rathenow nach Neustadt a. d. Dosse. Auf diese Weise kreuzt sie in einer Entfernung von 60 bis 70 km von Berlin die von dort strahlenförmig nach Südwesten und Westen ausgehenden Linien der Berlin-Wetzlarer, Berlin-Magdeburger und Berlin-Stendaler Bahn und setzt zugleich die Berlin-Anhaltische Bahn bei Jüterbog mit der Berlin-Hamburger Bahn bei Neustadt a. d. Dosse in Verbindung. Sie erfüllt im wesentlichen einen vierfachen Zweck: 1. sie wird den beiden industriereichen Städten Brandenburg und Rathenow die langangestrebte Schienenverbindung bringen; 2. für einen grossen Theil des Kreises Zauch-Belzig, welcher in einer Länge von 50 km von der Bahn in der Richtung von Norden nach Süden durchschnitten wird, stellt sie die Verbindung mit der Kreisstadt Belzig her; 3. sie wird die Städte Rathenow und Brandenburg in direkte Verbindung mit der Prignitz und dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin bringen; 4. ein etwa 1 500 qkm grosses Gebiet mit vorwiegend Landwirthschaft treibender Bevölkerung wird durch sie dem Eisenbahnverkehre erschlossen.

Die Städte Rathenow und Brandenburg a/H. sind aufblühende Mittelstädte, die sich als Nachbarstädte der deutschen Reichshauptstadt bereits seit Jahren in fortschreitender Entwickelung befinden. Ihre Lage zugleich an der schiffbaren Havel und an einer verkehrsreichen Hauptbahn bietet der Industrie die besten Vorbedingungen, und von Jahr zu Jahr mehren sich dort die gewerblichen Anlagen, die der Bevölkerung zugleich lohnende Arbeit gewähren. Ein Bild dieser günstigen Verhältnisse wird durch die zunehmende Einwohnerzahl gegeben, welche in den Jahren 1890 bis 1900 in Rathenow von 16 000 auf 21 000, in Brandenburg von 38 000 auf 49 000 gewachsen ist. Die seit dem Anfang des vorigen Jahrhunderts in Rathenow eingebürgerte optische Industrie beschäftigt allein neun Fabriken. Ausserdem aber sind hier in neuerer Zeit Maschinen-, Oefen- und Möbelfabriken und bedeutende Ringofenziegeleien errichtet worden. In Brandenburg hat sich die Industrie im Laufe der letzten Jahre ganz ausserordentlich entwickelt. In erster Linie ist die Kinderwagen-, Krankenwagen- und Fahrräderfabrik von Gebrüder Reichstein zu nennen, welche auch für die Lieferung von Automobilen eingerichtet ist und 2 000 Arbeiter beschäftigt. Von anderen grösseren Anlagen sind vorhanden eine Kammgarnspinnerei, eine Fein- und Jutegarnspinnerei, eine Filzhutfabrik, mehrere Metall- und Fahrräderfabriken sowie 90 industrielle Anlagen zur Herstellung von Tuch, Korbwaaren, Goldleisten und Oel.

Der Kreis Zauch-Belzig ist trotz der nahen Nachbarschaft Berlins dem grossen Verkehre bislang so gut wie gar nicht erschlossen. Die Berlin-Wetzlarer Bahn ist die einzige Verbindungslinie, welche dieses weite Gebiet bislang berührt, und auch sie trägt noch jetzt nach mehr als 20 jährigem Bestehen das Gepräge zur Schau, dass es weniger Verkehrsrücksichten als militärische Gesichtspunkte waren, welche ihr Entstehen veranlassten. Die Gegend besteht zum grossen Theil aus Sandboden mit Kiefernbeständen. Die einzelnen Stationen jener Strecke liegen weit, 10 bis 13 km, von einander entfernt. Sicherlich wird die neue Bahn, welche im Hauptorte des Belziger Kreises jene Verkehrslinie rechtwinklig schneidet, zur Belebung der geschäftlichen und gewerblichen Verhältnisse im ganzen Be-

zirke wesentlich beitragen und auch den Verkehr der Hauptbahn stärken und ihr reichliche Zufuhren bringen.

Die von Rathenow nach Neustadt a. d. Dosse führende nördlichste Theilstrecke der neuen Bahn schliesst an letzterem Orte nicht nur an die Berlin-Hamburger Bahn an, sondern sie trifft hier auch mit der über Kyritz, Pritzwalk und Plaue nach Güstrow führenden Linie zusammen. Auf diese Weise wird der aufblühenden Rathenower Industrie ein neues weites Absatzgebiet erschlossen, das von einer wohlhabenden Bevölkerung bewohnt wird.

Wenn auch grössere Orte ausser Brandenburg, Rathenow und Treuenbrietzen von der neuen Bahn nicht berührt werden, so darf doch nicht unerwähnt bleiben, dass die Städte Niemegk, Pritzerbe und Rhinow durch sie ihre Bahnverbindung erhalten und in ihrer Entwickelung wesentlich werden gefördert werden. Ausserdem aber werden auch die zahlreichen ländlichen Ortschaften ihres Verkehrsgebietes lohnende Zufuhren bringen. Die hochentwickelte Landwirthschaft des Bahnbereiches wird nicht nur ihre eigenen Erzeugnisse auf dem Schienenwege zu Markte führen, sie wird namentlich durch die in immer grösserem Maasse zur Verwendung kommenden künstlichen Düngemittel sowohl die eigenen Erträgnisse, als auch den Verkehr der Bahn steigern und fördern. Auf der 127 km langen Strecke sind im ganzen 25 Stationen und Haltestellen in Aussicht genommen; es kommt also auf durchweg 5 km eine Verkehrsstelle. Auf diese Art ist dafür gesorgt, dass der Zugang zur Bahn den Umwohnenden in denkbarster Weise erleichtert und somit der Klein- und Zwischenverkehr nach Möglichkeit ausgenutzt wird.

Welchen Werth die preussische Staatsregierung der neuen Bahnlinie beilegt, wird dadurch bewiesen, dass sie sich zu einer finanziellen Betheiligung an dem Unternehmen entschlossen hat. Von den auszugebenden Stammaktien Lit. B sind 4 000 000 ℳ vom preussischen Fiskus übernommen, und der Landtag hat hierzu durch das Gesetz vom 23. Januar 1900, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt a. d. Dosse, seine Genehmigung gegeben. Die Gesammtkosten sind veranschlagt auf einen Betrag von 12 954 000 Mark, von welchen 954 000 ℳ auf den Grunderwerb und 12 000 000 ℳ auf den Bau entfallen. Bei einer Baulänge von 127 km kommen somit rund 102 000 ℳ auf das Kilometer. In dieser Höhe ist der Kostenanschlag vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellt und die landespolizeiliche Prüfung des Bauentwurfes hat im Sommer v. J. stattgefunden.

Nach den örtlichen Erhebungen ist auf eine Roheinnahme von 5 000 ℳ für das Kilometer zu rechnen, wobei ein etwaiger Verkehrszuwachs sowie die Einnahmen aus dem Durchgangsverkehr ausser Betracht gelassen ist. Die voraussichtlichen Betriebsausgaben einschliesslich der Rücklagen in den Erneuerungsfonds, den Spezialreservefonds und den Bilanzreservefonds sind mit 3 000 ℳ für das Kilometer veranschlagt, so dass ein Ueberschuss von 254 000 ℳ verbleiben würde.

Für den Bau und Betrieb der Städtebahn hat sich am 2. März 1901 eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 12 954 000 ℳ und dem Sitze in Berlin gebildet. Von dem obigen Aktienbetrag übernehmen a) die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin in bevorzugten, 4 prozentigen Stammaktien Lit. A 4 000 000 ℳ, b) die Provinz Brandenburg in Stammaktien Lit. B 680 000 ℳ, c) die vier betheiligten Kreise Zauch-Belzig, Brandenburg, Westhavelland und Ruppin in Stammaktien Lit. B zusammen 3 320 000 ℳ und ausserdem durch Beschaffung des Grunderwerbes 954 000 ℳ, d) der preussische Staat in Stammaktien Lit. B 4 000 000 ℳ. Die von der Provinz, den Kreisen und dem Staate zu übernehmenden Stammaktien Lit. B sollen den Stammaktien Lit. A nachstehen und zunächst mit 3,5 % Dividende ausgestattet sein. Von dem voraussichtlichen Betriebsüberschuss von 254 000 ℳ würden zur Leistung einer 4 prozentigen Dividende auf die Aktien Lit. A zunächst 160 000 ℳ erforderlich sein und demnach 94 000 ℳ von vornherein zur Vertheilung auf die Aktien Lit. B verbleiben. Die betriebsfähige Herstellung und Ausrüstung der Bahn innerhalb der konzessionsmässigen Baufrist von 3 Jahren hat die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin als Gesammtunternehmerin übernommen. Den Betrieb übernimmt die gedachte Gesellschaft für Rechnung der Aktiengesellschaft vorläufig auf die Dauer von 10 Jahren. Als Höchstsätze kommen die Tarifsätze der westlichen preussischen Staatsbahnen mit einem Zuschlage von 25 % zur Anwendung.

Die genannte Aktiengesellschaft ist nunmehr in das Handelsregister Abth. B des Amtsgerichts I zu Berlin unter der Bezeichnung „Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft“ eingetragen. Den Vorstand der Gesellschaft bilden Kammerherr Geheimer Regierungsrath v. Loebell zu Berlin, Geheimer Seehandlungsrath a. D. Dr. Paul Schubart daselbst und Stadtbaurath Albert Krzygagorski zu Brandenburg a/H.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die Märzeinnahmen der preussischen Staatsbahnen. Nach der soeben bekannt gewordenen Zusammenstellung haben die preussischen Staatsbahnen im Monat März d. J. trotz des allgemeinen Verkehrsrückgangs bei den Verkehrseinnahmen ein Mehr von rund 300 000 ℳ gegen den gleichen Monat des Vorjahres erzielt. Dies Ergebniss muss als ein verhältnissmässig günstiges angesehen werden.

Der März vorigen Jahres erbrachte bei den preussischen Staatsbahnen die höchste Mehreinnahme, welche seit einer Reihe von Jahren im Güterverkehr erzielt war, nämlich 7 672 000 ℳ. Verschiedene aussergewöhnlich günstige Umstände waren zusammengetroffen, um ein solches Ergebniss zu ermöglichen. Im März dieses Jahres kommen hinsichtlich des Güterverkehres umgekehrt aussergewöhnlich ungünstige Umstände in Betracht. Dahin rechnen wir, dass statt 4 Sonntagen im Vorjahre der März dieses Jahres 5 Sonntage, also einen Arbeitstag weniger hatte; ausserdem fiel der katholische Feiertag in diesem Jahre auf einen Montag, im vorigen Jahre auf einen Sonntag, ein Moment, welches ebenfalls auf den Güterverkehr merklich einwirkt. Dass bei Ausfall der Arbeitszeit von zwei Tagen im März d. J. die Einbusse im Güterverkehr doch nur 1 337 000 ℳ betragen hat, lässt auf einen im allgemeinen regen Güterverkehr schliessen. Im Personenverkehr sind im März d. J. sogar 1 639 000 ℳ mehr eingenommen, insgesammt also 300 000 ℳ aus den Verkehren. Aus sonstigen Quellen sind — wohl wesentlich infolge der Einstellung der Altmaterialverkäufe — 2 284 000 ℳ weniger wie im Vorjahre eingenommen. Diese Mindereinnahme bedeutet in der Hauptsache aber nur eine Verschiebung.

— Die preussische Nebenbahnvorlage. In Bezug auf die bevorstehende Einbringung dieser Vorlage schreiben die „Berl. Polit. Nachr.“: „Wenn bemängelt wird, dass die Nebenbahnvorlage in der laufenden Tagung des Landtages erst nach der Osterpause eingebracht werden soll, so ist daran zu erinnern, dass mit Ausnahme des vorigen Jahres das Nebenbahngesetz schon seit längerer Zeit regelmässig erst in einem späteren Abschnitte der Session zur Vorlage gebracht worden ist. Die Wahl dieses Zeitpunktes hat ihre guten sachlichen Gründe. Zunächst ist es unzweckmässig, denjenigen Abschnitt der Landtagssession, in welchem es ununterbrochener Plenarberathungen über den Etat bedarf, um diesen rechtzeitig fertig zu stellen, mit der in der Regel mehrere Tage in Anspruch nehmenden Generaldebatte über die Nebenbahnvorlage zu belasten. Sodann aber bedarf es zur Fertigstellung der Neubaupläne für die parlamentarische Verhandlung regelmässig Vorverhandlungen, theils mit den Interessenten, theils mit den Regierungen benachbarter Bundesstaaten. Von deren rechtzeitigem Abschluss hängt es daher u. a. ab, ob eine neue Bahnlinie noch in die

Nebenbahnvorlage aufgenommen werden kann oder nicht. Je später diese Nebenbahnvorlage abgeschlossen wird, um so mehr Baupläne können daher darin Berücksichtigung finden. Wenn im vorigen Jahre eine Ausnahme von der Regel gemacht wurde, so lag der Grund darin, dass die für die Tagung 1899 in Aussicht genommene Nebenbahnvorlage nicht mehr eingebracht werden konnte und es daher im Interesse der für diese in Aussicht genommenen neuen Bahnlinien lag, die parlamentarischen Verhandlungen so rasch als möglich zum Abschluss zu bringen. Wenn ferner die Besorgniss ausgesprochen worden ist, dass durch die wasserwirthschaftliche Vorlage der Ausbau und die Entwickelung des Eisenbahnnetzes vernachlässigt werden könnten, so mag daran erinnert werden, dass die wasserwirthschaftliche Vorlage im ganzen nur einen auf 15 Jahre zu vertheilenden Kostenbetrag von 389 000 000 ℳ in Aussicht nimmt, so dass auf jedes Baujahr durchschnittlich noch nicht 26 000 000 ℳ an Bauaufwand entfallen. In dem gleichen Zeitraume von 15 Jahren würde, auch wenn man nur mit einer Verkehrssteigerung von Jahr zu Jahr von 3,5 % rechnet, während die Verkehrssteigerung in den 15 Jahren in Wirklichkeit bei dem Personenverkehr durchschnittlich 4,39 %, bei dem Güterverkehr 4,27 % betragen hat, zur Bewältigung des Verkehrs eine Vermehrung des Fuhrparks mit einem Kapitalaufwand von zusammen einer Milliarde 50 Millionen und eine Ergänzung der Bahnanlagen mit einem Bauaufwand von rund einer Milliarde 125 Millionen Mark erforderlich sein. Würden endlich in diesem 15 jährigen Zeitraum für neue Bahnen, wie in den verflossenen 10 Jahren, im Durchschnitt jährlich 52 000 000 ℳ erforderlich, so würde für die Erweiterung des Staatsbahnnetzes ein Gesammtaufwand von 780 000 000 ℳ in Aussicht zu nehmen sein. Insgesammt wird man daher selbst bei der allervorsichtigsten Veranschlagung für die nächsten 15 Jahre für Vermehrung des Fuhrparks, Ergänzung der Bahnanlagen und Erbauung neuer Bahnlinien mit einem Gesammtaufwande von rund 3 Milliarden oder im Durchschnitte jährlich 200 000 000 ℳ zu rechnen haben. Gegenüber solchen Aufwendungen im Interesse des Eisenbahnverkehrs fällt der durch die wasserwirthschaftliche Vorlage in Aussicht genommene Jahresbedarf zur Förderung des Binnenschifffahrtsverkehrs, welcher kaum den achten Theil desjenigen für die Eisenbahnen ausmacht, sicher nicht sehr ins Gewicht. Auch wenn die wasserwirthschaftliche Vorlage in allen ihren Theilen zur Durchführung gelangt, wird der Schwerpunkt der Aufwendungen des Staates für Verkehrszwecke immer auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens liegen."

— **Die Ueberschüsse der preussischen Staatsbahnen von 1891/92 bis 1899.** Schon der frühere Minister der öffentlichen Arbeiten v. Maybach hat gelegentlich bei den Etatsberathungen darauf hingewiesen, dass die Ueberschüsse der Staatsbahnen zwar ihrer Natur nach schwankend seien, dass aber diese Schwankungen doch thatsächlich keineswegs so stark sind, wie man angesichts der Schwankung in den Einnahmen anzunehmen geneigt sein könnte. Ein Rückblick auf die thatsächliche Entwickelung des Eisenbahnüberschusses seit dem Amtsantritt des jetzigen Ministers der öffentlichen Arbeiten bestätigt diese Auffassung des Herrn v. Maybach vollinhaltlich. Die „Berl. Pol. Nachr." thun einen solchen Rückblick und bemerken: Von 1891/92 bis zu dem zuletzt abgeschlossenen Jahre 1899 ist der Ueberschuss von 297 000 000 auf 495 000 000 ℳ gestiegen, und zwar ist in der ganzen Zeit nur einmal, im Jahre 1898/99, ein geringer Rückgang gegen das Vorjahr zu verzeichnen gewesen; in allen übrigen Jahren ist ein höherer Ueberschuss als im Vorjahre erzielt worden, wenngleich die Vermehrung von Jahr zu Jahr verschieden war. Bei dem Jahre 1898/99, in welchem der Ueberschuss gegen das Vorjahr um 9 000 000 ℳ zurückblieb, sind zum ersten Mal die starken Mehrausgaben persönlicher und sachlicher Natur im Ordinarium und Extraordinarium in Erscheinung getreten, welche nach dem Jahre 1897 zur Erhaltung der Betriebssicherheit auf den Bahnen gegenüber dem so gewaltig wachsenden Verkehr nothwendig wurden. Wenn daher naturgemäss auch der Eisenbahnüberschuss in der Vergangenheit gewisse Schwankungen zeigt, so beschränken sich diese doch in der Hauptsache auf eine Verschiedenheit des Maasses der Zunahme in den verschiedenen Rechnungsjahren, während ein starker Rückschlag, welcher ernste Gefahren für das Gleichgewicht des Staatshaushalts mit sich gebracht hätte, nicht zu verzeichnen war. Der Grund dieser Erscheinung liegt in der grossen Elastizität eines Riesenbetriebes, wie es die preussischen Staatsbahnen nachgerade geworden sind. Eine umsichtige und weitsichtige Verwaltung ist bei einem solchen Betrieb in der Regel in der Lage, durch sachgemässe Dispositionen bei den Ausgaben all zu starken Rückwirkungen der Schwankungen im Verkehr auf die Ueberschüsse vorzubeugen. Man wird auch in der Annahme nicht fehlgehen, dass, wenn in dem laufenden Etatsjahre wider Verhoffen eine Stockung in dem Verkehre eintreten sollte, die nöthigen Anordnungen getroffen sind, um gleichwohl den im Etat vorgesehenen Ueberschuss im vollen Betrage an die Staatskasse abliefern zu können. Ist daher naturgemäss auch für die Zukunft Vorsicht in Bezug auf die Vermehrung dauernder Staatsausgaben aus Anlass steigender Eisenbahnüberschüsse geboten, so gestattet umgekehrt die durchaus gesunde und stetige Entwickelung unserer Eisenbahnfinanzen unbedenklich, Verkehrserleichterungen, deren die heimische Produktion bedarf und wie sie in der wasserwirthschaftlichen Vorlage in Aussicht genommen sind selbst auf die Gefahr vorübergehender Ausfälle an Eisenbahnüberschüssen herbeizuführen.

— **Militärtransportordnung für die deutschen Eisenbahnen.** Durch eine kaiserliche Verordnung vom 18. Dezember 1889 sind zur Ergänzung der Kriegstransportordnung vom 26. Januar 1887 seinerzeit über die Beförderung der im Mobilmachungsfalle Einberufenen auf der Eisenbahn nach ihrem Gestellungsort und über die Entschädigung der Eisenbahnverwaltungen Anordnungen getroffen worden, die, weil nur für den Dienstgebrauch der Behörden bestimmt, bisher nicht veröffentlicht worden sind. Diese Bestimmungen sollen, der Münch. „Allg. Ztg." zufolge, nunmehr, da ihre fernere Geheimhaltung im Hinblick auf die in der neuen Militärtransportordnung vom 18. Januar 1899 und dem Militärtarif getroffenen Festsetzungen über die Beförderung der im Mobilmachungsfall zum Heer einberufenen Mannschaften vom Feldwebel abwärts inzwischen gegenstandslos geworden ist, ohne weiteres allen militärischen Stellen zugänglich gemacht und zu diesem Zweck der Militärtransportordnung vom 18. Januar 1899 als Anlage III a angefügt und veröffentlicht werden. Ein entsprechender Verordnungsentwurf ist bereits dem Bundesrath zur Beschlussfassung zugegangen.

Nach dieser neuen Anlage zur Militärtransportordnung sollen alle Eisenbahnen Deutschlands, die mit Lokomotiven oder anderen mechanischen Motoren betrieben werden, verpflichtet sein, während des mobilen Verhältnisses die Einberufenen der bewaffneten Macht (Heer und Marine) und des Landsturmes ohne Fahrkarte zu kostenfreier Benutzung der Bahn nach dem Gestellungsorte zuzulassen, und zwar: a) die Mannschaften des Beurlaubtenstandes gegen Vorzeigung des Gestellungsbefehles oder anderer Militärpapiere, b) die Mannschaften des Landsturmes innerhalb des betreffenden Korpsbezirkes auf Grund ihrer mündlichen Erklärung, dass sie dem Landsturm angehören und eingezogen sind, c) Kriegsfreiwillige und Freiwillige des Landsturmes auf Vorzeigung einer Bescheinigung der Ortsbehörde über Zweck und Ziel der Reise. Der Ausweis oder die mündliche Erklärung erfolgt den Organen der Fahrkartenkontrole gegenüber. Von Beibringung der unter a) genannten Ausweise kann abgesehen werden, wenn gegen die mündlichen Angaben über Zweck und Ziel der Reise Bedenken nicht bestehen.

Die Eisenbahnverwaltungen sollen für diese Leistungen im Mobilmachungsfall durch Gewährung von Pauschsummen entschädigt werden. Die Berechnung dieser Summen erfolgt auf Grund der Mobilmachungsvorarbeiten durch das preussische Kriegsministerium bereits im Frieden derart, dass für alle Mannschaften des Beurlaubtenstandes, deren Einziehung planmässig vorgesehen ist, und die die Eisenbahn benutzen können, die Fahrgelder für die betreffende Strecke nach Maassgabe des Militärtarifes angesetzt werden. Die Pauschsummen werden, sofern wesentliche Aenderungen in den Grundlagen der Berechnung nicht eintreten, von drei zu drei Jahren mit Gültigkeit vom 1. April des ersten Jahres bis zum 31. März des dritten Jahres berechnet. Bei Ausspruch einer Mobilmachung wird den einzelnen Eisenbahnverwaltungen der Betrag der auf sie entfallenden Pauschsummen durch das Reichseisenbahnamt sofort mitgetheilt; die erste Hälfte der Pauschsummen kann am 20., die zweite Hälfte am 30. Mobilmachungstage von den Eisenbahnverwaltungen bei der Generalkriegskasse abgehoben werden.

Für die oben unter a, b und c bezeichneten Militärpersonen, deren Einstellung nicht bereits im Frieden planmässig vorgesehen und in Berechnung gebracht war, sondern erst im Mobilmachungsfall erfolgt, sind unabhängig von der Länge der zu durchfahrenden Strecke 30 ₰ Eisenbahnfahrgeld auf den Kopf anzurechnen, mag die Bahn benutzt werden oder nicht. Innerhalb eines jeden Korpsbezirks wird dann der Gesammtbetrag der Fahrgelder auf die Eisenbahnverwaltungen im Verhältniss der Länge ihrer dem Bezirk angehörenden Strecken vertheilt. Die auf die einzelnen Eisenbahnverwaltungen entfallenden Theile werden von der Intendantur des stellvertretenden preussischen Generalstabes der Armee in monatlichen Beträgen auf die Generalkriegskasse zur Zahlung angewiesen.

— **Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel.** Die halbamtliche „Berl. Korr." schreibt folgendes:

„Die ‚Ostsee-Zeitung' bringt über die Entstehung dieses Ausnahmetarifs eine Mittheilung, welche auch in verschiedene Berliner Zeitungen übernommen ist und auf eine angebliche Aeusserung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zurückgeführt wird. Hiernach soll der Entwurf des Tarifes vor seiner Einführung auch dem Handelsminister vorgelegt und die Einführung erst

erfolgt sein, nachdem von dieser Seite ein Widerspruch nicht erhoben sei. Diese Mittheilung ist insofern nicht zutreffend, als eine Mitwirkung des Handelsministers bei Erlass des Tarifes nicht stattgefunden hat. Das anscheinend zu Grunde liegende Missverständniss würde erst nach Rückkehr des zur Zeit von Berlin abwesenden Ministers der öffentlichen Arbeiten aufgeklärt werden können.

Nachdem in der Sitzung des Hauses der Abgeordneten vom 21. Februar d. J. bei der Berathung des Handelsetats die Angelegenheit zur Sprache gebracht war, ist der Handelsminister mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten darüber in Verbindung getreten. Die Erörterungen zwischen den Verwaltungen sind noch nicht abgeschlossen."

— **Staffeltarif für Holz.** Seitens der Bromberger Handelskammer ist für die im Spezialtarif II des deutschen Eisenbahngütertarifs unter 1 und 3 aufgeführten Hölzer (also für Stamm- und Stangenholz von mehr als 2,5 m Länge und für Schnittholz) beim Transporte aus den östlich von Berlin liegenden Provinzen nach Rheinland und Westfalen die Einführung eines Staffeltarifs in der Weise beantragt, dass sich für grössere Entfernungen eine Frachtermässigung von etwa 30 % ergeben würde. Die Handelskammer zu Ruhrort, welche von der Eisenbahndirektion Essen zu einer Erklärung hierüber aufgefordert wurde, hat sich dahin ausgesprochen, dass sie eine solche Tarifmaassregel nicht befürworten könne, und ihre Ansicht in folgender Weise begründet:

„Die grossen, fast ausschliesslich an Wasserstrassen belegenen Schneidemühlen der östlichen Provinzen bedienen sich zur Herstellung von Brettern vorzugsweise ausländischen Holzes. Dieses Holz gelangt aus dem Innern Russlands zunächst nach Thorn und geht als Flossholz an die grossen Sägewerke der Bromberger Gegend (Schulitz, Fordon). Weiter wird es durch den Bromberger Kanal in die Netze, Warthe und Oder geführt, von da gleichfalls als Flossholz nach Berlin und bis in die Elbe hinein. Die jährliche Einfuhr von russischem Holze, vorwiegend Rundholz und Schwellen, allein über Thorn dürfte jährlich einen Werth von 40—50 000 000 ℳ. erreichen. Aber nicht allein die Einfuhr russischen, sondern auch galizischen Holzes erführe durch den Staffeltarif eine erhebliche Förderung. In Galizien befinden sich zahlreiche sehr grosse Schneidemühlen, die durch billige Rundholzpreise und Arbeitslöhne schon jetzt imstande sind, unmittelbar von dort geschnittene Waare (Tanne und Kiefer) mit der Bahn über Breslau-Berlin bis in die Gegend von Hamm und stellenweise bis ins rheinisch-westfälische Industriegebiet zu bringen. Die Kosten der Umkartirung an der Grenze, 5 ℳ. für den Doppelwagen, spielen hierbei keine Rolle. Den Nutzen aus der beantragten Tarifmaassnahme würde mithin in erster Linie die Forstwirthschaft Russlands und Oesterreichs ziehen, in zweiter Linie ein Theil der in den östlichen Provinzen gelegenen Schneidemühlen, nämlich soweit diese an Wasserstrassen liegen und unter vortheilhaftesten Bedingungen russisches Rundholz verarbeiten. Die Kosten würden zu tragen haben die süd- und westdeutsche Sägewerkindustrie, die Forstwirthschaft dieser Gebiete sowie endlich der Floss- und Schifffahrtsverkehr auf dem ganzen Rhein von Strassburg bis Rotterdam und auf dessen Nebenflüssen. Man wird kaum versucht sein, für die Schädigung und Bedrohung zahlreicher in diesen Erwerbszweigen thätiger grosser wie kleiner Existenzen durch eine so einschneidende Tarifmaassnahme in dem zu erwartenden Nutzen einen entsprechenden Gegenwerth zu erblicken."

— **Die Gewährung einer Vergütung an die Besitzer eigener Eisenbahnwagen** war der Gegenstand einer von der Handelskammer zu Halberstadt dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten eingereichten Eingabe, deren wir in Nr. 11 S. 166 d. Ztg. erwähnten. Der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" zufolge ist durch die Eisenbahndirektion zu Magdeburg in dieser Angelegenheit ein Bescheid dahin ergangen, dass die Klagen der Besitzer eigener Wagen über eine Benachtheiligung gegenüber anderen Transportinteressenten als begründet nicht anerkannt werden könnten. „Abgesehen davon, dass für die Unterhaltung und Wiederherstellung gewöhnlicher Privatgüterwagen — Kesselwagen ausgenommen — dem Eigenthümer die Kosten von 15 ℳ. und darunter nicht in Rechnung gestellt werden, bringt die Benutzung privater Eisenbahnwagen viele Vortheile mit sich, die allerdings bei der Frachtberechnung ziffermässig nicht zum Ausdruck gelangen. Den Interessenten stehen die Wagen stets zur Verfügung. Für das Stehenlassen derselben auf öffentlichen Gleisen ist nur ein geringer Gleiszins zu entrichten, während bei jeder Verzögerung in der Ent- oder Beladung eines Regiewagens sofort Wagenstandgelder verwirkt sind. Infolge besserer Erhaltung des Gutes beim Transport in besonders eingerichteten privaten Wagen ist vielfach eine höhere Verwerthung desselben an den Bestimmungsorten angängig. Auch ist bei Beförderung in gewöhnlichen Eisenbahnwagen das Gut vielfach Beschädigungen ausgesetzt, für welche die Eisenbahn nach Maassgabe der gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen nicht zu haften hat. Ferner ist zu berücksichtigen, dass bei dieser Beförderungsweise die Güter oft nur einer leichten Verpackung bedürfen, dass sich bei Beförderung in Kesselwagen sogar jede Emballage erübrigt und dass die Güter daher gegenüber der Verfrachtung in Einzelbehältern insofern einen Frachtvortheil geniessen, als dieselben nur mit einer geringen Tara oder lediglich mit ihrem Nettogewicht zur Frachtberechnung gezogen werden, der Wagen mit Kessel u. dergl. aber sowohl auf dem Hin- wie auf dem Rückwege frachtfrei befördert wird, während bei Einzelverladung auch die Fässer usw. auf dem Hinwege mit ihrem vollen, auf dem Rückwege mit dem halben Gewicht frachtpflichtig sind. Eigenthümer von privaten Güterwagen befinden sich daher anderen Interessenten gegenüber stets im Vortheil. Aber auch für die Eisenbahnverwaltung ist die Beförderung der Privatgüterwagen insoweit mit einer Mehrleistung verbunden, als diese Wagen besonders ausrangirt werden müssen, während anderen Interessenten jeder beliebige Wagen zur Verfügung gestellt werden kann. Gerade diese unumgänglichen Rangirbewegungen haben auf Bahnhöfen, auf welchen eine grössere Anzahl von Privatwagen eingestellt ist, schon zu lästigen Störungen des Betriebes geführt. Unter diesen Umständen sind wir nicht in der Lage, einer Aenderung der Bedingungen für die Einstellung von Privatgüterwagen näher zu treten oder eine solche an höherer Stelle zu befürworten."

— **Frachtermässigung für Käse.** Die Handelskammer zu Ruhrort hat auf Anregung des Vereins Berliner Butterhändler beim Minister der öffentlichen Arbeiten den Antrag gestellt, die Beförderung von in Deutschland hergestelltem Käse als Eilgut zum Frachtgutsatze zuzulassen, wie solches in gleicher Weise schon jetzt bei Buttersendungen geschieht. Handel und Konsum dieses landwirthschaftlichen Erzeugnisses seien im Bezirke der Handelskammer bedeutend. Namentlich Weichkäse (insbesondere sogenannter Limburger) werde in sehr grossen Mengen bezogen und zwar hauptsächlich aus Bayern und Holland, während der deutsche Osten — vor allem wohl infolge des langwierigen Transportes — bisher wenig oder garnicht in Frage käme. Ziemlich übereinstimmend hätten die betheiligten Geschäftsleute ihrer Ueberzeugung dahin Ausdruck gegeben, dass die erbetene Maassnahme ein Mittel bilden würde, den Käsereierzeugnissen der östlichen Provinzen vermehrten Eingang in die westdeutschen Absatzgebiete, namentlich den rheinisch-westfälischen Industriebezirk, zu verschaffen.

— **Die Bedingungen für die Einstellungen von Privatgüterwagen** in den Wagenpark der dem preussischen Staatsbahn-Wagenverbande angehörenden Verwaltungen haben in neuerer Zeit Aenderungen erfahren, welche zum Theil im Dezember v. J., zum Theil am 1. Februar d. J. in Kraft getreten sind. Sie bestehen im wesentlichen in folgendem: 1. Während früher für Privatwagen, die ausserhalb der Heimathstation unbenutzt auf Privatgleisen standen, ein Wagenstandgeld zu zahlen war, ist jetzt bestimmt, dass für solche Wagen, so lange sie auf Privatgleisen, sei es auf ihrer Heimathstation oder auf einer anderen Station des Staatsbahnwagenverbandes, unbenutzt stehen, eine Gebühr nicht mehr zur Erhebung kommt. 2. Nach § 4 der früheren Bestimmungen übernahm die Eisenbahn bei Privatkesselwagen keine Haftpflicht für Leckwerden. Jetzt ist diese Bedingung dahin ergänzt worden, dass die Bahn sich in den Fällen einer Haftpflicht nicht entzieht, wo Verluste durch Leckwerden und Bruch auf eisenbahnseitiges Verschulden zurückzuführen sind. 3. Die Bestimmung, dass die Kessel in ihrem Innern in der Querrichtung mit Scheidewänden versehen sein müssen, die eine Verschiebung der Wagenbelastung bei Rangirbewegungen verhindern, ist dahin erleichtert, dass diese Scheidewände nur bei Einstellung neuer Wagen vorhanden sein müssen. 4. Während früher eine Frachtberechnung für Privatkesselwagen nur dann stattfand, wenn neue Wagen an ihren Stationsort oder wenn ältere Wagen zum Zweck der Einstellung in einen anderen Wagenpark aus dem Bezirk einer Verwaltung in den einer anderen überführt wurden, hat eine Frachtberechnung jetzt auch bei Umstationirung von Kesselwagen in Heimathsbezirke zu erfolgen.

— **Ladefrist für Eisenbahnwagen in Berlin.** Der Centralausschuss kaufmännischer, gewerblicher und industrieller Vereine in Berlin hatte s. Zt. der königlichen Eisenbahndirektion Berlin eine Denkschrift unterbreitet, in der um Aufhebung der Verfügung ersucht wurde, wonach die Ladefrist der zur Ent- und Beladung an den gepachteten Plätzen bereitgestellten Wagen allgemein für die Pächter von Anschlussgleisen, Lagerplätzen, Lagerräumen auf 6 Tagesstunden festgesetzt worden war, und zwar mit der Beschränkung, dass Wagen, die bis 7 oder 7½ Uhr Vormittags bereitgestellt sind, um 12 bezw. 12½ Uhr Mittags, und solche, die bis 2 Uhr Nachmittags gestellt sind, Abends bis 7 Uhr zurückgegeben werden müssen. Im Anschluss hieran hatten auf der Eisenbahndirektion Konferenzen zwischen

den Vertretern der Bahnverwaltungen und Abgeordneten des Centralausschusses stattgefunden. Die Eisenbahndirektion theilt nunmehr dem Präsidium des Centralausschusses mit, dass eine gewisse Beschränkung der Ladefrist im Interesse des Verkehrs sowie aus wirthschaftlichen Rücksichten geboten sei. Bei der Durchführung der vertragsmässig für Lagerplätze und Anschlüsse ausgedungenen Verkürzungen sei der preussische Staatsbahnwagenverband von den Erwägungen ausgegangen, dass bei derartigen Anlagen das Ladegeschäft bequemer und auch schneller sich abwickelt, als auf den öffentlichen Ladestrassen. Es habe sich daher ohne störende Eingriffe in die Geschäftsthätigkeit der Interessenten durchführen lassen, eine zweimalige Zuführung von Wagen zu den Plätzen einzurichten, dementsprechend auch die Ladefrist auf regelmässig 6 Stunden zu beschränken. Diese Frist müsse beibehalten werden, um eine plötzliche und umfassende Veränderung der Bedienung zu verhindern, welche für den Betrieb störender werden kann, als wenn unter Berücksichtigung der Verhältnisse jedes einzelnen Platzinhabers die Bedienungszeiten fortdauernd geregelt sind. Dagegen erklärt sich die Eisenbahndirektion bereit, bei der Festsetzung der Fristen im einzelnen durch die Verkehrsinspektionen auf die seitens des Centralausschusses geäusserten Wünsche nach Möglichkeit Rücksicht zu nehmen. Die Verkehrsinspektionen sind von vornherein ermächtigt, für solche Güter eine längere Frist zu rechnen, deren Entladung besonders zeitraubend oder schwierig ist, insbesondere für unverpacktes Steingut, Hohlglas, Ofenkacheln, Mineralflaschen, schwere Maschinentheile, bearbeitete Steine u. dergl. mehr. Hingegen besteht kein Bedürfniss für die Entladung von Presskohlen usw. allgemein die Ladefrist zu verlängern. Die Eisenbahndirektion erklärt sich ferner bereit, besonderen einzelnen Verhältnissen, so lange kein erhöhter Wagenbedarf vorliegt, durch entgegenkommende Behandlung der Anträge auf Erstattung des Standgeldes Rechnung zu tragen, insbesondere, wenn die gewöhnliche Ladefrist nicht überschritten ist. Jedoch kann eine solche Rücksicht gegenüber Platzinhabern, deren Anlagen nicht der Grösse ihres Verkehrs entsprechen, bei denen daher Ueberstände regelmässig eintreten, nicht genommen werden.

— **Die Einstellung eines 60 bis 70 t Tragfähigkeit besitzenden Plattformwagens in den Wagenpark der preussischen Staatsbahnen** war auf Anregung der Gutehoffnungshütte in Oberhausen von der Ruhrorter Handelskammer bei der Eisenbahndirektion in Essen beantragt worden. Die letztere hat hierauf einen ablehnenden Bescheid ertheilt mit folgender Begründung: „Die Ausführungen der Gutehoffnungshütte in Oberhausen im Verein mit der Erklärung einer auf unsere Veranlassung von der Handelskammer zu Duisburg gleichfalls befragten Duisburger Firma sind nicht geeignet, uns die Ueberzeugung von der unbedingten Nothwendigkeit der Einstellung eines Plattformwagens von 60 bis 70 t Ladegewicht zu verschaffen. Jedenfalls ist der Beweis nicht erbracht, dass ein solcher Wagen die erforderliche Ausnutzung finden würde. Die jetzt in unserem Wagenpark vorhandenen 8 Wagen von 45 t Ladegewicht (SSS m) lassen eine Belastung mit 47 250 kg (äusserste Tragfähigkeit) zu und sind zudem sämmtlich mit ausnehmbaren Bodentheilen versehen, um das Verladen auch besonders umfangreicher Versandstücke zu ermöglichen. — Die gedachte Duisburger Firma gibt selbst zu, dass sie Einzelstücke von mehr als 45 t bisher noch nicht verladen habe, wünscht aber trotzdem die Beschaffung eines 60 bis 70 t-Wagens, weil doch sicherlich stets ein Mangel an Wagen mit grösserer Tragfähigkeit vorhanden sei. Letzteres ist aber zur Zeit durchaus nicht der Fall. Seit Anfang Dezember v. J., wo die Zahl der SSS m-Wagen von 6 auf 8 vermehrt wurde, sind nennenswerthe Wartezeiten überhaupt nicht mehr vorgekommen." Der Gutehoffnungshütte müsse es anheimgestellt werden, gegebenenfalls sich für ihre Maschinenstücke von besonders grossen Abmessungen einen eigenen Wagen zu beschaffen, wie auch die Firma Krupp sich für ihre aussergewöhnlichen Transporte eigene Wagen beschafft habe.

— **Ergebniss der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis einschl. 7. d. Mts. in 5 Arbeitstagen 77 226 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 445 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 95 065 und auf den Arbeitstag 15 844 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 6 Arbeitstagen. Es wurden sonach vom 1. bis 7. d. Mts. auf den Arbeitstag 399 und im ganzen 17 839 oder 18,8 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Der Personenverkehr hat nach den vorläufigen Ermittelungen im Monat März eine Mehreinnahme von 6 700 ℳ, der Güterverkehr dagegen eine Minderbeförderung von 8 700 t und eine Mindereinnahme von 27 000 ℳ gegen den gleichen Monat des Vorjahres ergeben. Im ganzen sind 18 900 ℳ weniger eingenommen. Der Güterverkehr war im März 1900 aussergewöhnlich stark infolge bedeutender Eisenbahnschwellen- und Kartoffeltransporte, welche in diesem Jahre nicht stattgefunden haben. Die ungünstigere allgemeine Geschäftslage kommt wiederum in einem beträchtlichen Rückgange des Versandes von Bauholz zum Ausdruck, der Wettbewerb des Elbe-Travekanals mehr in der Verringerung der Frachterträge infolge der vorgenommenen Tarifermässigungen, als in einer Verminderung der beförderten Gütermengen.

— **Wagenbestand der bayerischen Staatseisenbahnen.** Am Schlusse des Jahres 1900 waren gegenüber dem Jahre 1899 im Bereiche der vorgenannten Staatseisenbahnen an Wagen vorhanden: 1. Für die vollspurigen Strecken 4 356 Personenwagen (gegenüber dem Jahre 1899 + 367), 351 (+ 5) Postwagen, 998 (+ 59) Gepäckwagen, 10 188 (+ 254) bedeckte Güterwagen, 8 781 (+ 1 184) offene Güterwagen, 2 298 (+ 101) Langholzwagen, 940 (+ 100) Schienen- und Plattformwagen, 79 ( ) Viehwagen, 2 438 (+ 311) Güterwagen für besondere Zwecke, wie Bier-, Kühl-, Geflügel-, Torf-, Theer-, Säure- usw. Transportwagen, Transportöre usw., endlich 907 (+ 29) Privatwagen (Petroleum-, Holz-, Spiritus-, Benzin-, Bier- usw. Transportwagen), zusammen 31 316 (+ 2 410). 2. Für die schmalspurige Strecke: 8 Personenwagen, 4 Gepäckwagen, 5 bedeckte Güterwagen, 12 offene Güterwagen und 48 Transportöre, zusammen 77. Da im Bestande der Betriebsmittel für die schmalspurige Bahnstrecke keine Veränderungen stattfanden, so beträgt demnach der Gesammtzuwachs an Wagen (wie oben) 2 410 Stück.

— **Deutsche Eisenbahngemeinschaft.** Die durch die Ferrovarius-Broschüre angeregte Bewegung für einen Eintritt Württembergs in eine Eisenbahngemeinschaft mit Preussen nach Art etwa der hessisch-preussischen bildet in Süddeutschland noch immer den Gegenstand lebhafter Erörterung. Eine besonders leidenschaftliche Gegnerin des Gedankens ist die „Frankf. Ztg.". Sie wird neuerdings in einer Zuschrift aus Hessen unter der obigen Ueberschrift vom „Schwäbischen Merkur" in folgender Weise abgefertigt: „Der ‚Frankf. Ztg.' ist bei ihrem blinden Ansturm gegen den vaterländischen Gedanken einer deutschen Eisenbahngemeinschaft augenscheinlich der Athem ausgegangen; denn etwas Inhaltsloseres wie ihre Erwiderung in dem Abendblatt vom 4. d. Mts. auf unsere Ausführungen in Nr. 155 d. Ztg. kann wohl kaum gedacht werden. Wie der Nebel vor der Sonne schwindet ein solches Treiben, wenn die wirklichen Verhältnisse einmal klargelegt und überall richtig verfolgt werden. Aus diesem Grunde wollen wir, so wenig es die Ausführungen der ‚Frankf. Ztg.' an sich verdienen, auf das dort gesagte noch einmal kurz eingehen. Auf unseren Hinweis, dass Hessen bei Feststellung der Theilungsziffer auf der Grundlage der Betriebsergebnisse des Jahres 1894 einen grossen Vortheil errungen habe, weiss die ‚Frankf. Ztg.' in ihrer Verlegenheit nichts anderes zu erwidern, als: die hessische Ludwigsbahn habe in den letzten Jahren nur deshalb den geringen Mehrüberschuss von 3 % gebracht, weil sie ihr Ende vor Augen gesehen habe. Dies ist aber doch zur Sache ganz gleichgültig gegenüber der Thatsache, auf die es allein ankommt, dass man preussischerseits nicht einfach die Konsequenz aus dieser Lage gezogen und den zehnmal grösseren Zuwachs an preussischen Eisenbahnüberschüssen in die Waagschale geworfen und so das Zünglein der Waage um Millionen zu Gunsten Preussens verschoben hat. Wir meinen, diese eine schwerwiegende Thatsache schlägt alle kleinlichen Versuche nieder, im Süden durch Hinweis auf preussische Begehrlichkeiten Misstrauen säen zu wollen. Wir in Hessen haben nicht nur das Bewusstsein, in der mit Preussen geschlossenen Eisenbahngemeinschaft das allein Richtige getroffen und in diesem engeren Rahmen das Weitestgehende erreicht zu haben, sondern wir haben nach unseren guten Erfahrungen das zuversichtliche Vertrauen, dass der Abschluss einer Eisenbahngemeinschaft mit anderen deutschen Staaten auch diesen grosse reale Vortheile auf finanziellem wie wirthschaftlichem Gebiet verschaffen wird. Je grösser der Kreis der Gemeinschaft, desto grösser sind unseres Erachtens die Vortheile, die sich durch eine solche Vereinigung verwirklichen lassen. Auch für Hessen sind unseres Erachtens aus einer Ausdehnung dieser Gemeinschaft weitere Vortheile zu erwarten. Hessen hat in der That allen Grund, stolz darauf zu sein, dass es wie damals im Zollverein auch zuerst einen Eisenbahnverein mit Preussen geschlossen hat."

Die Windungen der „Frankf. Ztg." wegen der ihr von der Eisenbahndirektion Mainz für ihre unrichtigen Behauptungen in Bezug auf den Personenzugfahrplan zu Theil gewordenen Zurechtweisung geben dem „Schwäb. Merkur" zu folgenden Schlussbemerkungen Anlass: „Wenn schliesslich die ‚Frankf. Zeitung' die Ungeheuerlichkeit ihrer früheren Bemerkung, in

den vier Jahren seit Bestehen der hessisch-preussischen Eisenbahngemeinschaft sei nicht ein neuer Personenzug eingelegt worden, jetzt damit zu verdecken sucht, dass sie an der ihr darauf zugegangenen ziffermässigen Berichtigung der Eisenbahndirektion in Mainz kleinliche Kritik übt, so wird man uns beistimmen, dass die ‚Frankf. Ztg.‘ sich durch solche Behauptungen ins Blaue hinein vor aller Welt doch eine arge Blösse gegeben hat. Wenn sie der in gesunder Entwickelung begriffenen hessisch-preussischen Eisenbahngemeinschaft nicht mehr am Zeug flicken kann, dann sollte sie lieber schweigen. Sie möge aber auch nur weiter eifern: für den tief im Volk wurzelnden Gedanken einer deutschen Eisenbahngemeinschaft wird der Ostermorgen dennoch anbrechen.“

— **Unfall auf der elektrischen Strassenbahn in Plauen i. Vogtl.** Die elektrische Strassenbahn, die den Verkehr zwischen dem hochgelegenen oberen und dem unteren Bahnhofe in Plauen vermittelt, fällt anfangs auf einer Strecke von noch nicht 2 km 70 m. Am ersten Osterfeiertage Nachmittags raste nach Mittheilung der „Köln. Ztg.“ ein Motorwagen, dessen Bremse den Dienst versagte, von oben die Strecke hinab, zerstörte im Laufe die Querdrähte und prallte mit grosser Wucht auf einen vorausgegangenen Wagen, schob diesen unaufhaltsam vor sich her und drängte ihn an einer Biegung aus den Gleisen, zerstörte den Plattenweg und trieb den vorderen Wagen in den Verkaufsladen eines Wohngebäudes, das so zugerichtet wurde, dass es den Einsturz droht. Zwei Fahrgäste wurden schwer verletzt, die anderen retteten sich durch Abspringen. Ein alter Herr, der nicht abspringen konnte und die tolle Fahrt bis zum Ende mitmachen musste, kam unverletzt davon.

— **Der Jahresbericht der Handelskammer für den Kreis Essen** (I. Theil) ist gleich mit Beginn des neuen Jahres zur Ausgabe gelangt. Der reiche Inhalt wird bei der Wichtigkeit, welcher der Handelskammerbezirk für die gesammte deutsche Industrie gewonnen hat, in allen betheiligten Kreisen die verdiente Beachtung finden. Wir müssen aber namentlich die sachliche Art anerkennen, in welcher der Bericht die Eisenbahntariffragen behandelt, indem er nicht nur einseitig das Interesse des verkehrstreibenden Publikums betont, sondern auch denjenigen Rücksichten, welchen die Eisenbahnverwaltungen Rechnung tragen müssen, volle Geltung einräumt. In diesem Sinne glaubten wir die nachstehenden Erörterungen über die so vielfach besprochene Personentariffrage unseren Lesern im Wortlaute mittheilen zu sollen. „Wir haben im vorjährigen Bericht unsere Ansicht dahin ausgesprochen, dass es bei dieser Reform sich lediglich um eine Vereinfachung und Vereinheitlichung, nicht aber um eine Verbilligung der Personentarife handeln dürfe, und wir begrüssen es mit Befriedigung, dass dieser Standpunkt auch von der Eisenbahnverwaltung getheilt wird und bei den Verhandlungen im Reichstage wie im Abgeordnetenhause unumwunden zum Ausdruck gebracht ist. . . . . . . Wir nehmen keinen Anstand, die Frage, ob ein Bedürfniss nach einer weitergehenden Verbilligung der Personentarife vorliegt, zu verneinen, da, wie die Verhältnisse heute liegen, eine solche Verbilligung unseres Erachtens schwere soziale Nachtheile im Gefolge haben müsste, welche die von ihr für Industrie und Handel zu erhoffenden Vortheile weit überwiegen würden. Ausserdem aber würde eine weitergehende Ermässigung der Personentarife, die einen erheblich verstärkten Personenverkehr im Gefolge haben würde, aller Wahrscheinlichkeit nach der Eisenbahnverwaltung Mehrausgaben auferlegen, zu denen die erwarteten Mehreinnahmen in keinem Verhältniss stehen dürften. Damit aber würde es der Eisenbahnverwaltung noch mehr als bisher erschwert, berechtigten Wünschen auf dem Gebiete des Gütertarifwesens entgegenzukommen. In der Möglichkeit einer Verbilligung und Erleichterung der Güterbewegung liegen heute die eigentlichen Quellen unseres wirthschaftlichen Gedeihens und Fortschreitens, denn von einer solchen Verbilligung und Erleichterung hängt es in vielen Fällen ab, ob die heimische Industrie in der Lage ist, ihre Absatzgebiete zu behaupten, die erkämpften Märkte dem immer stärker sich geltend machenden Wettbewerb des Auslandes gegenüber zu halten und neue Märkte hinzuzugewinnen. Namentlich in Zeiten niedergehender Konjunktur, wie sie das Jahr 1900 gebracht, tritt diese Bedeutung einer insbesondere durch Verbilligung der Gütertarife herbeizuführenden Erleichterung des Frachtverkehrs scharf hervor; denn in solchen Zeiten hängt vielfach die Aufrechterhaltung der Betriebe und damit die Weiterbeschäftigung der Arbeiter davon ab, ob diese oder jene Tarifmaassnahme getroffen wird oder nicht. . . . . . . Die Eisenbahnverwaltung hat es also in vielen Fällen in der Hand, den Absatz unserer heimischen Produktion im Ausland wie im Inland zu sichern, und wenn sie von dieser in ihre Hand gelegten gewaltigen Macht im rechten Augenblick Gebrauch macht, so dient sie damit nicht in letzter Linie den Arbeitern, für welche die Erhaltung und Beschaffung lohnender Arbeitsgelegenheit die Hauptsache ist.“

— **Der Brandversicherungsverein preussischer Staatseisenbahnbeamten**, über den wir in Nr. 73 S. 1104 Jahrg. 1900 d. Ztg. anlässlich seines zehnjährigen Bestehens berichteten, veröffentlicht seinen Geschäftsbericht für das Jahr 1900, dem wir folgendes entnehmen: In dem nunmehr abgelaufenen Geschäftsjahre ist die Zahl der versicherten Mitglieder von 96 218 auf 111 986 gestiegen. Die Versicherungssumme hob sich von rund 373 000 000 auf 430 000 000 ℳ. Die Einnahme betrug an Eintrittsgeldern und Beiträgen 262 181 ℳ (gegen 227 404 ℳ im Vorjahre), an Zinsen 28 975 (23 977) ℳ, an sonstigen Einnahmen 2 057 (3 029) ℳ. Die Ausgaben betrugen an Brandentschädigungen für 1 059 (945) Brandfälle 140 793 (106 500) ℳ, an Reise- und Abschätzungskosten 3 665 (3 194) ℳ, an Steuern und öffentlichen Abgaben 677 (575) ℳ, an Verwaltungskosten usw. 7 162 (6 409) ℳ. Der Gesammtüberschuss betrug 133 399 (114 895) ℳ. Die starke Zunahme der Mitgliederzahl um 15 768 Personen ist zurückzuführen auf die von der zehnten ordentlichen Generalversammlung beschlossene Zulassung der ständigen Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung zur Aufnahme in den Verein. Der Verein hat während seines 11 jährigen Bestehens in 5 930 Brandfällen im ganzen 789 577 ℳ an Brandentschädigungen gezahlt. Sein aus den jährlichen Ueberschüssen angesammelter Reservefonds ist im laufenden Jahre auf 737 238 ℳ angewachsen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsassessoren Dr. Schneider, bisher in Thorn, als Mitglied (auftragsw.) an die Eisenbahndirektion in Elberfeld, Dr. Redlich, bisher in Mainz, als Vorstand (auftragsw.) der Verkehrsinspektion 2 nach Essen a/R. und Schulze (Hans), bisher in Elberfeld, als Vorstand (auftragsw.) der Verkehrsinspektion nach Thorn; ferner die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Hemletzky, bisher in Duisburg, als Vorstand (auftragsw.) der Werkstätteninspektion b nach Oppum und Otto Müller, bisher in Aachen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Elberfeld.

Zur Beschäftigung sind überwiesen: die Regierungsbaumeister des Hochbaufaches: Herrmann der Eisenbahndirektion in Münster i/W. und Bendixen der Eisenbahndirektion in Altona; die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches: Lohse der Eisenbahndirektion in Berlin, Schreher der Eisenbahndirektion in Stettin, Schröder, Henske und Reinicke der Eisenbahndirektion in Essen a/R.; die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches: Henkert — bisher zur Marineverwaltung beurlaubt — der Eisenbahndirektion in Kattowitz, Schweimer der Eisenbahndirektion in Magdeburg und Engelbrecht der Eisenbahndirektion in Essen a/R.

In den Ruhestand sind getreten: der Ober-Regierungsrath z. D. Krug, früher Mitglied der Eisenbahndirektion in Hannover, der Geheime Baurath z. D. Müller, früher Direktor des Eisenbahnbetriebsamts in Kiel, der Regierungsrath z. D. Ostermann, früher Mitglied der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln, der Regierungs- und Baurath Fuhrberg, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Braunschweig und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Goldbach in Altona.

Die nachgesuchte Entlassung aus dem preussischen Staatsdienste ist ertheilt: dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Wegele, seither Vorstand der Betriebsinspektion in Ostrowo sowie den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches Benoit in Hagen und Brauer in Charlottenburg.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Lokalbahnbewegung in Oesterreich.** Das Abgeordnetenhaus nimmt demnächst seine durch die Osterferien unterbrochenen Berathungen wieder auf. Bald nach Wiederzusammentritt dürfte ihm das neue Lokalbahngesetz unterbreitet werden. Von den mit Staatsbeihilfe sicherzustellenden Bahnen, welche in das Lokalbahngesetz aufgenommen werden sollen, nennt das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“: die Kaadener Lokalbahnen, ferner die Lokalbahn Sudomer-Altpaka, Gmünd-Gross-Gerungs, Gänserndorf-Pyrawarth, die Zweiglinie der Pielachthalbahn nach St. Leonhard am Forst sowie die Lokalbahnen Schönwehr-Elbogen, Innsbruck-Vulpmes und Przeworsk-Bachorz. Mit Staatsgarantie sollen ausserdem sichergestellt werden die Lokalbahnen Laun-Rakonitz und Hartberg-Friedberg, welche bekanntlich auch in der grossen Eisenbahnvorlage enthalten sind, Saar-Tischnowitz und die Trienter Lokalbahnen. Ueberdies ist bei einer Reihe von Lokalbahnen die nachträgliche Erhöhung der Staatsbeihilfe in Aussicht genommen. Endlich soll bei mehreren Lokalbahnen eine Erhöhung des Kapitals oder der Staatsgarantie platzgreifen. Es handelt sich demnach um ein umfassendes Pro-

gramm, das auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens der gesetzlichen Sicherstellung zugeführt werden soll.

— **Bremsversuche.** In den letzten Tagen des Vormonats haben auf der Strecke Langen-Bludenz der Arlbergbahn Versuchsfahrten mit Bremsen neuester Bauart zur Erprobung ihres Verhaltens im Betriebe auf langen Steilrampen und in langen Zügen stattgefunden (vergl. Nr. 26 S. 410 d. Ztg.). Den im Auftrage des Eisenbahnministeriums veranstalteten Probefahrten haben ausser den Vertretern der betheiligten Firmen Beamte zahlreicher in- und ausländischer Bahnverwaltungen beigewohnt. Für diese Probefahrten waren je drei Züge zu einer Lokomotive und 30 Personenwagen mit der automatischen Vakuum-Schnellbremse der Vacuum Brake Company Limited, mit der Westinghouse-Schnellbremse und mit der Schleiferbremse ausgerüstet, ausserdem der Westinghousezug noch mit Hilfe einer doppelten Luftleitung für die sogen. Westinghouse-Doppelbremse eingerichtet. Die Versuchsfahrten fanden nach einem festen Programme statt, so dass alle Bremssysteme unter vollkommen gleichen Verhältnissen zur Anwendung kamen. Am ersten Versuchstage waren Züge mit 20, am zweiten Tage mit 25 und am dritten Tage mit 30 Wagen im Verkehr; die Probestrecke ist 25 km lang und liegt in einem Gefälle von 30 ‰. Programmgemäss sollte diese Strecke mit einer gleichmässigen Geschwindigkeit von 35 km in der Stunde durchfahren und das Anhalten der Züge an zwei genau bezeichneten Stellen durch Bethätigung der Schnellbremse (Nothbremse) bewirkt werden. Die Aufgabe, welche die Bremsen zu erfüllen hatten, war sonach dahin festgestellt, dass die Bewegung des Zuges gleichmässig mit 35 km Geschwindigkeit erfolge, dass das Anhalten mittelst Schnellbremsung möglichst rasch bei kurzem Bremswege und ohne Stossen und Rütteln geschehe sowie dass ein Zerreissen des Zuges als Folge des Bremsens vermieden werde. Dieser schwierigen Aufgabe hat sich, wie mitgetheilt wird, nur die automatische Vakuumbremse vollkommen gewachsen gezeigt, und erwies sich diese Bauart insbesondere in Bezug auf den ruhigen und gleichmässigen Gang des Zuges den anderen Systemen überlegen. Auch in der Schnellbremswirkung lieferte die automatische Vakuumbremse das beste Ergebniss. Die Ergebnisse der Versuchsfahrten sind auch von dem Gesichtspunkte der Einführung einer durchgehenden Bremse bei den Güterzügen von Bedeutung, weil durch die Versuche unter Verwendung von Zügen mit 30 Wagen zur Lösung dieser insbesondere vom militärischen Standpunkt höchst wichtigen Frage ein schätzenswerther Beitrag geliefert wurde.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** im März d. J. stellen sich nach den veröffentlichten vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den Einnahmen des gleichen Monats des Vorjahres wie folgt:

	1901	gegen 1900
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	6 913 174	+ 515 676
Südbahn	8 358 902	— 330 944
Staatseisenbahngesellschaft . .	4 430 635	+ 107 506
österreichische Nordwestbahn:		
garantirte Linie	1 728 994	— 93 766
Elbethalbahn	1 055 960	— 263 053
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	577 424	— 67 287
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . .	1 123 791	+ 418 842
Buschtêhrader Eisenbahn Lit. A	537 750	+ 175 600
„ „ „ B	1 043 082	+ 355 900
böhmische Nordbahn	751 961	+ 20 656

Im ersten Vierteljahr ergaben sich im Vergleiche mit dem Vorjahre Mehreinnahmen bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (+ 1 086 025 Kr.), bei der Buschtêhrader Lit. A (+ 467 400 Kr.), Lit. B. (+ 968 300 Kr.) und bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (+ 1 033 718 Kr.). Die bedeutendste Mindereinnahme weist die Südbahn aus (— 588 191 Kr.).

— **Ausbau der Bahnlinie Aspang-Hartberg.** In Steiermark besteht eine lebhafte Bewegung im Interesse des Ausbaues der Eisenbahn Aspang-Hartberg. Unter anderem sprach sich eine am 3. d. Mts. in Graz abgehaltene Versammlung von Interessenten für den baldigsten Ausbau der Bahn von Aspang über Hartberg nach Gleisdorf aus und verlangte, dass der Ausbau dieser Bahn mittelst der dem Abgeordnetenhause vorliegenden Investitionsvorlage sicher gestellt werde. Auch der Grazer Gemeinderath beschäftigte sich in seiner letzten Sitzung mit dieser Angelegenheit und fasste folgende Beschlüsse: 1. Der Gemeinderath schliesst sich den Beschlüssen des Eisenbahntages vom 3. d. Mts. an. 2. Es sind diesbezüglich gleichlautende Eingaben an das Gesammtministerium, das Eisenbahnministerium und an beide Häuser des Reichsrathes abzusenden. 3. Es sind der Landesausschuss, die Handels- und Gewerbekammer in Graz und das Gremium der Kaufmannschaft von Graz dringend zu ersuchen, auch ihrerseits das möglichste zur ehebaldigsten Ausführung des genannten Bahnbaues beizutragen. 4. Es sind die Abgeordneten der dritten und fünften Kurie sowie der Handels- und Gewerbekammer von den Beschlüssen des Eisenbahntages vom 3. d. Mts. in Kenntniss zu setzen und zu ersuchen, sich nach Kräften für die Linie Gleisdorf-Hartberg einzusetzen. 5. Die Marktgemeinden Hartberg und Pöllau sind ebenfalls um kräftige Förderung dieses Bahnbaues anzugehen.

— **Zillerthalbahn.** Am 8. d. Mts. fand, wie gemeldet wird, in Mairhofen eine vom Verwaltungsrath der Zillerthalbahn einberufene Versammlung der Bahninteressenten des hinteren Zillerthales statt, in welcher von den Anwesenden die Wichtigkeit des Ausbaues der Bahn bis Mairhofen einmüthig anerkannt wurde. Vorläufig reichen die erfolgten Zeichnungen von Stamm- und Prioritätsaktien nicht hin, um den sofortigen Weiterbau der Bahn von Zell bis Mairhofen zu sichern; es ist jedoch zu erwarten, dass weitere Zeichnungen noch erfolgen werden und dass die nothwendige Bausumme rechtzeitig aufgebracht werden wird.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im Februar d. J. wurde eine Einnahme von 15 217 400 Kr. erzielt, wovon auf den Personenverkehr 3 430 500 Kr. (4 588 600 Reisende), auf den Güterverkehr 11 786 900 Kr. (2 322 100 t) entfallen. Gegen den gleichen Monat des Vorjahres ergibt sich im Personenverkehr eine Mindereinnahme von 60 782 Kr. (+ 145 096 Reisende), im Güterverkehr eine Mehreinnahme von 1 094 588 Kr. (+ 361 120 Tonnen). Im Güterverkehr ist die namhafte Steigerung der Einnahme in erster Linie auf die Zunahme der Kohlentransporte zurückzuführen, welche im Bezirk der Betriebsdirektion Prag allein mehr als 15 000 Wagen betragen hat, wobei allerdings zu beachten ist, dass im Februar 1900 die Braunkohlenförderung infolge des Arbeiterausstandes eine ganz geringfügige war. Vom 1. Januar bis Ende Februar 1901 betragen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, 32 291 100 Kr., das ist gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres mehr um 1 419 686 Kr.

— **Wohnhäuser für Staatsbahnbedienstete.** Der Wiener Stadtrath hat, entsprechend einem Angebote der Krankenkasse für die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen, beschlossen, städtische Gründe zur Erbauung von Wohnhäusern für die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen unter ähnlichen Bedingungen zu überlassen, wie jene, unter welchen die angrenzenden Parzellen seinerzeit an den Spar- und Bauverein der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen verkauft worden sind.

— **Die Einschienenbahn System A. Lehmann.** Im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens in Wien hielt kürzlich Baurath Hugo Koestler vom Eisenbahnministerium einen Vortrag über: „Die Einschienenbahn, System A. Lehmann, als elektrische Schnellbahn im Fernverkehre." Einleitend gab der Vortragende einen kurzen geschichtlichen Rückblick über die Entwickelung der Einschienenbahnsysteme, die im Jahre 1821 mit der von Palmer erdachten Einschienenbahn die erste Anwendung fanden. Eingehender beschäftigte sich der Redner mit dem Projekte Behr's für die Anlage einer derartigen Bahn zwischen Liverpool und Manchester, welche mit einer Geschwindigkeit von 200 km in der Stunde befahren werden sollte, jedoch seitens des englischen Parlaments nicht konzessionirt wurde, indem hierbei technische Erwägungen, wie auch Bedenken in Bezug auf die Ertragfähigkeit maassgebend waren. Der Vortragende hob übrigens hervor, dass das System Behr's keineswegs die charakteristischen Merkmale einer Einschienenbahn habe, da im ganzen je fünf Laufschienen vorhanden seien, auf denen sich der Wagen mit 24 Rädern bewege; auch scheine die umständliche Einrichtung dieses Systems für den Schnellverkehr wenig geeignet zu sein. Wesentlich einfacher sei das System Lehmann. Der Vortragende gab zunächst eine eingehende Beschreibung der als Feld-, Industrie- und Militärbahnen mit sehr gutem Erfolge in Anwendung stehenden Einschienenbahnen dieses Systems, das auch bei entsprechender Ausbildung des Wagens zur Personenbeförderung mittelst Pferden benutzt werden könne. Soll eine derartige Einschienenbahn mit Motoren betrieben werden, dann müsse eine Vorrichtung vorhanden sein, welche den Wagen sicher in seinem Gleichgewichtszustande erhalte; dazu diene eine über dem Wagen auf Stützen befestigte Leitschiene, auf welche sich der Wagen mittelst Gleitgabeln stützt. Für Lokalbahnen biete eine solche Bahn nicht nur genügende Sicherheit, sondern auch im Vergleiche zu Zweischienenbahnen wesentliche Vortheile, welche an der billigen Anlage und leichteren Ausführung, selbst bei ungünstigen Bodenverhältnissen, liegen. Zum Schlusse sprach der Vortragende seine Ansicht

dahin aus, dass es sich empfehlen würde, einen Versuch mit einer Bahn nach dem System Lehmann zu machen, wobei er den Wunsch aussprach, dass diese Erfindung eines österreichischen Industriellen auch auf dem heimathlichen Boden zuerst zur Geltung kommen möchte.

— **Aenderung des ungarischen Inkompatibilitätsgesetzes.** Der hierfür eingesetzte Ausschuss des ungarischen Abgeordnetenhauses hielt vor kurzem eine Sitzung ab. Nach der dem Ausschusse vorgelegenen Fassung des neuen Gesetzes sollte ein Mitglied des Reichstags nicht zugleich Konzessionär einer durch die Regierung konzessionirten, dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahn, eines der öffentlichen Benutzung dienenden Kanals oder eines sonstigen öffentlichen Verkehrsunternehmens sein dürfen. Mehrere Mitglieder des Ausschusses sprachen sich gegen diese Bestimmung aus, da erfahrungsgemäss der Bau von Eisenbahnen ohne unmittelbare oder mittelbare Mithilfe von Reichsrathsabgeordneten schwer zu Stande komme und der Verkehrspolitik wenig gedient sei, wenn durch das Inkompatibilitätsgesetz der Bau von Eisenbahnen hintangehalten werde.

Der Ausschuss nahm die Fassung der einschlägigen Gesetzesbestimmung mit dem Beisatze an, dass, sobald der Bau der gemeinnützigen Bahn oder des Kanals beendet, das Unternehmen dem Verkehr übergeben und sämmtliche aus dem Bau und der Ueberprüfung der Rechnung fliessenden Fragen endgültig erledigt seien, keine Inkompatibilität im Sinne des Gesetzes mehr vorliege.

— **Länge der ungarischen Bahnen Ende 1900 und deren Einnahmen in genanntem Jahre.** Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Dezember 1900 9 182,3 km (gegen das Vorjahr + 11,4 km), jene der Lokalbahnen 8 183,0 (+ 209,0) km, zusammen 17 365,3 (+ 220,4) km. Die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen belief sich im Jahre 1900 auf 263 144 746 (+ 15 173 108) Kr. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 13 748 353 Kr. und auf die Lokalbahnen 1 424 755 Kr.

— **Eisenbahn Cernagora-Knin.** Die deutsche Holzhandlungsfirma Otto Steinbeis hat, wie gemeldet wird, mit dem Bau der schmalspurigen Eisenbahn Cernagora-Knin bereits begonnen. Die Länge der Linie beträgt 180 km, ihr Zweck ist, bosnische Holzprodukte über Sebenico auszuführen. Das Baumaterial ist grösstentheils aus Ungarn beschafft.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahn Hal-Schaerbeck (Belgien).** Die Bauarbeiten auf dieser neuen Linie werden laut „Indép. belge“ in kurzer Frist in Angriff genommen. Die Linie wird nicht nur den Güterzügen zwischen Antwerpen und den Stationen des Hennegau dienen, sondern auch den internationalen Zügen zwischen Amsterdam und Paris. Ebenso werden die gewöhnlichen Züge, die direkt vom Norden zum Süden Belgiens gehen, die neue Strecke benutzen. Sie wird zweigleisig hergestellt.

— **Pariser Stadtbahn.** Die Frage neuer Bahnhofgleise der unterirdischen, im Juli vorigen Jahres eröffneten Stadtbahn ist neuerdings zwischen Vertretern der Stadt und der Bahngesellschaft erörtert worden. Am Ende der Linie in Vincennes möchte die Gesellschaft einen Tunnel von 500 m Länge für vier Bahnhofgleise herstellen. Dann könnte die Bahn bedeutend mehr Fahrmaterial einstellen und entsprechend mehr Personen befördern; die Züge würden aus 8 statt 4 Wagen zusammengesetzt werden. Zur Zeit besitzt die Gesellschaft 160 Wagen, von denen einige 20 täglich in leichter Reparatur sind; sie schlägt vor, 240 Wagen in Umlauf zu setzen. Das würde insgesammt für Wagen, Gleise, elektrische Kraft usw. etwa 4 000 000 Fr. kosten, welche die Gesellschaft tragen will. Dafür verlangt sie von der Stadt, die Kosten der Bohrung des erwähnten Tunnels, welcher als Schuppen für die neuen Wagen dienen soll, mit etwa 2 000 000 Fr. zu tragen. Wie das „Journal des Débats“ ausführt, ist eine Einigung nicht leicht und würde die angestrebte Verkehrsvermehrung nicht so bald, wie wünschenswerth wäre, eintreten. Zwei neue Stücke der Stadtbahn werden gebaut werden, falls, wie wahrscheinlich, der Stadtrath zustimmt; das eine soll Auteuil mit der Oper und das andere die Oper mit der Buttes Chaumont verbinden.

— **Entschädigung für Verlust auf den französischen Eisenbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahngesellschaften angewiesen, künftig eine schnelle Erledigung der Klagen über den Verlust von Gegenständen vorzunehmen, deren Beförderung ihnen anvertraut ist, insofern es allein auf die Feststellung der Thatsache des Verlustes ankommt. Bisher sollen die Entschädigungen stellenweise ungebührlich verzögert worden sein.

— **Abkürzung der Eisenbahnfahrt zwischen Paris und Modane (Mont Cenis).** Die Eisenbahnfahrt zwischen den genannten Orten wird dem „Hamb. Korresp.“ zufolge demnächst um 25 km abgekürzt, nachdem die Bahnlinie Dijon-Seurre-Louhans-St. Amour-Bourg ein zweites Gleise erhalten hat. Dasselbe ist am 13. d. Mts. von der Verwaltung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn übernommen worden und werden vom 1. Juni ab die Schnellzüge nach und von dem Mont Cenis von Dijon aus nicht mehr über Châlon-Mâcon-Culoz, sondern die neue Strecke über St. Amour-Bourg-Culoz fahren, wodurch die Hauptlinie Paris-Lyon nebenbei noch wesentlich entlastet wird.

— **Arbeitszeit auf den schweizerischen Eisenbahnen.** Die direkten Erhebungen des schweizerischen Eisenbahndepartements bei den Eisenbahnangestellten über die Beachtung der Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes haben auch im letzten Jahre zahlreiche Unregelmässigkeiten ergeben, welche den betreffenden Verwaltungen zur Kenntniss gebracht wurden. Das Eisenbahndepartement erklärt, dass die Verwaltungen im allgemeinen bestrebt waren, ohne weiteres die den Umständen angemessenen Anordnungen zu treffen.

— **Schweizerische Eisenbahnbrücken.** Wie wir dem Berner „Bund“ entnehmen, soll sich infolge der grossen Nachfrage auf dem Eisenmarkt eine Neigung zu merkbarer Verschlechterung der Güte des Brückenmaterials gezeigt haben. Die Bahnverwaltungen seien im letzten Jahre vom Eisenbahndepartement neuerdings aufgefordert worden, Brücken von 20 m Lichtweite und darüber, soweit dies noch nicht geschehen, mit verdichtetem Schwellenbelag und guten Leitschienen (gegebenenfalls Fangschienen) zu versehen und ein bezügliches Ausführungsprogramm vorzulegen.

— **Ein neues Splügenbahnprojekt** von ausserordentlicher Kühnheit, um nicht zu sagen Phantasie, ist, wie die Münchener „Allg. Ztg.“ eingehend berichtet, den Handelskammern von München und Augsburg unterbreitet und dort mit grossem Interesse entgegengenommen worden. Es beruht auf der Errichtung eines sehr langen B a s i s t u n n e l s von nicht weniger als 41 km Länge, der in gerader Linie von Sils bei Thusis bis oberhalb Chiavenna auszuführen wäre. Die Splügenbahn soll dabei den Charakter als Bergbahn vollständig verlieren und für die raschestfahrenden Blitzzüge, wobei man schon elektrische Züge von 200 km in der Stunde in Betracht zieht, geeignet werden. Sie soll dann eine Zufahrtslinie ersten Ranges zwischen Deutschland, der Ostschweiz und Italien und zwar hauptsächlich mit Mailand und dem Hafen von Genua werden, von der in Deutschland den grössten Nutzen in erster Linie die bayerischen und württembergischen Staatsbahnen haben würden. Die Kosten des Tunnels werden mit 96 000 000 ℳ, die Bauzeit mit 11 Jahren veranschlagt. Der höchste Punkt des Tunnels würde nur 751 m hoch liegen. Die Länge der Bahn zwischen Chur und Chiavenna würde dann nur 74 km betragen, fast 55 km weniger als das Moser'sche Projekt von 1890. Es wären sonach von München nach Mailand 568 km Thalbahn, statt 601 km über den Gotthard und 603 km über den Brenner. Die Fahrt München-Mailand soll in 9 Stunden 20 Minuten zurückgelegt werden, statt jetzt in 15 Stunden über den Brenner und in 17½ Stunden durch den Gotthard.

— **Sommerfahrpläne der schweizerischen Eisenbahnen.** Aus den Verfügungen, welche das Eisenbahndepartement des schweizerischen Bundesraths betreffs des Sommerfahrplans erlassen hat, ist folgendes von weiterem Interesse hervorzuheben: Die Verwaltungen der Centralbahn und der Thunerseebahn sind ersucht worden, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln für die fahrplanmässige Durchführung der Züge B e r n - I n t e r l a k e n zu sorgen. Die Jura-Simplonbahn ist aufgefordert, die Züge über den B r ü n i g möglichst zu beschleunigen. Den Verwaltungen ist empfohlen worden, zwischen B e r n und M a i l a n d direkte Wagen zu führen, sofern die Umschlagszeiten in Luzern ausreichen. Das Bedürfniss neuer Fahrleistungen auf den Strecken B e r n - O l t e n, B a s e l - L u z e r n, A a r a u - G o l d a u ist nicht nachgewiesen, deshalb wird den betreffenden Wünschen keine Rechnung getragen. Mit Rücksicht auf die grossen Kosten wird vorerst auf die Führung eines neuen Abendschnellzuges Z ü r i c h - B a s e l verzichtet. Da der eigentliche Fremdenverkehr erst Mitte Juli beginnt und Mitte September endigt, so sieht sich das Eisenbahndepartement nicht veranlasst, den früheren Beginn und das spätere Aufhören der S o m m e r z ü g e der Centralbahn und Jura-Simplonbahn zu verfügen.

— **Rickenbahn.** Neuerliche Verhandlungen zwischen dem Kanton St. Gallen und der Eidgenossenschaft haben insofern zu wenig günstigem Ergebniss geführt, als man sich gegenseitig grössere Lasten zuschieben, aber nicht annehmen möchte. Bundesrath Zemp erklärte, für die Bundesbehörde könnten nur zwei Projekte in Frage kommen, nämlich das Uebergangsprojekt und das Lusser'sche Basistunnelprojekt. Die Wahl der Linie stehe dem Bundesrath zu. Auch das Uebergangsprojekt werde dem Bedürfniss zu genügen vermögen. In beiden Fällen müsse der Kanton St. Gallen eine erhebliche Beihilfe leisten. Dieser Kanton beruft sich darauf, dass er bereits eine Beihilfe von 4 500 000 Fr. für die direkte Linie Romanshorn-St. Gallen-Wattwyl, an welche die Rickenbahn sich anschliesst, zur Verfügung stelle. Bundesrath Zemp führte dagegen an, dass jene Linie ebenso wie die Zufahrtslinie Bodensee-Toggenburgbahn den Bundesbahnen nicht nur keinen Vortheil, sondern sogar Schaden bringen werde. In St. Gallen hoffte man, die Eidgenossenschaft würde den Tunnel auf ihre Kosten übernehmen; sie hat aber nur einen Beitrag von 4 000 000 Fr. in Aussicht gestellt bezw. von 2 500 000 Fr. für eine Uebergangsbahn. Letztere möchte man in St. Gallen nicht, da man sie nicht als voll leistungsfähig betrachtet. Bei diesen Ergebnissen klagt das „St. Galler Tageblatt": „So besteht denn zur Zeit zwischen kantonalen Hoffnungen und bundesräthlichem Entgegenkommen eine so grelle Differenz, wie sie auch eine sehr pessimistische Auffassung und Beurtheilung der Dinge nicht voraussehen konnte. . . . . . ." Das St. Gallensche Baudepartement theilt indess den schweizerischen Blättern mit, man dürfe sich nicht entmuthigen lassen, da die Verhandlungen fortgesetzt werden.

— **Unfälle auf den schweizerischen Bahnen.** Im Jahre 1900 wurden 39 Entgleisungen in Stationen (gegen 33 im Vorjahre), 7 Entgleisungen auf offener Bahn (gegen 17), 39 Zusammenstösse in Stationen (gegen 38), 3 Zusammenstösse auf freier Bahn (gegen 1) und 1 023 (gegen 1 014) sonstige Unfälle zur Anzeige gebracht. Zusammenstösse fahrender Züge unter sich auf offener Bahn kamen auf den Vollbahnen nicht vor. Bei sämmtlichen Unfällen erfolgten 69 Tödtungen (gegen 86 im Vorjahre) und 929 Verletzungen von Personen (gegen 923).

— **Die Moskau-Windau-Rybinsker Bahn** wird nicht von einer Centralverwaltung aus geleitet werden, sondern sie wird, wie die St. Petersburger Blätter melden, in Bezug auf die Verwaltung in zwei von einander unabhängige Linien zerfallen. Der Moskauer Verwaltung ist die 1 030 Werst lange Linie Moskau-Kreuzburg-Tuckum-Windau unterstellt, während die Petersburger Verwaltung die 1 307 Werst lange Linie St. Petersburg-Witebsk-Rybinsk-Pskow und die Nowgoroder Linie verwaltet.

— **Bahnprojekt Moskau-Kasan-Kyschtim.** Das Gesuch der Gesellschaft der Moskau-Kasanbahn um die Konzession des Bahnbaues Moskau-Kasan-Kyschtym, einer Station der Tscheljäbinsk-Jekaterinburglinie, regt die „Nowoje Wremjä" so sehr auf, dass sie ihrem Unwillen einen sehr scharfen Ausdruck verleiht. Der Kern der ganzen Angelegenheit ist nämlich nach Meinung der „Nowoje Wremjä" folgender: Die Gesellschaft der Moskau-Kasanbahn sieht den Termin ihres Auskaufs (1906) mit erstaunlicher Schnelligkeit heranrücken und sucht nun nach einem passenden Vorwand, diesen Termin hinauszuschieben, wie ihr das im Jahre 1891 bereits einmal gelungen ist und eine Erhöhung ihrer Aktien um 90 R. für das Stück nach sich zog. Den sibirischen Frachten steht durch die Perm-Kotlaslinie und die projektirte Verbindungsbahn Wjätka-Kostroma schon der Weg nach Moskau und den Ostseehäfen offen, also liegt in der von der Gesellschaft nachgesuchten Konzession auf Kyschtym keine direkte Nothwendigkeit vor. Ausserdem würde der Staat diese Linie, wie das genannte Blatt meint, bedeutend billiger bauen. Zur Begründung dieser vielleicht etwas gewagten Annahmen werden folgende Erwägungen angeführt: Die von der Gesellschaft der Moskau-Kasanbahn zum Bau der Linie nach Kyschtym als erforderlich bezeichnete Summe von 110 000 000 R. ist derart hoch gegriffen, dass man einfach vor einem Rechenfehler zu stehen glaubt. Gegenwärtig werden die bestgebauten Bahnen mit nicht mehr als 35—40 000 R. für die Werst hergestellt, in Finnland sogar mit nicht mehr als 30 000 R.; die Gesellschaft der Moskau-Kasanbahn gibt die Baukosten auf 70 000 R. für die Werst an. Ein netter Profit für die Konzessionäre, obwohl die Zeiten, in denen schlecht, aber theuer gebaut wurde, auch bei uns schon der Vergangenheit angehören dürften.

Soweit die Gründe der „Nowoje Wremjä". Trifft auch nur ein Theil der Annahmen des russischen Blattes zu, so erscheint die Ertheilung dieser Konzession an die genannte Gesellschaft wirklich mehr als zweifelhaft. Offenbar setzt die Gesellschaft, um ihr Fortbestehen noch auf einige Jahre zu sichern, da ihre bisherige Konzession schon in fünf Jahren abläuft, alles auf eine Karte. Uebrigens ist der Versuch gar nicht so hoffnungslos, denn im Laufe der letzten zehn Jahre hat mehr als eine Privatbahngesellschaft ihr Fortbestehen auf diesem Wege ermöglicht. Allen solchen Bestrebungen kommt die Strömung zu gute, die im Finanzministerum ihren Stützpunkt hat, nämlich neben den Staatsbahnen nur grosse Gesellschaften bestehen zu lassen. Ueber die hohen Baukosten wird die Moskau-Kasan-Eisenbahngesellschaft wohl noch mit sich reden lassen.

— **Anschluss Astrachans an das russische Bahnnetz.** Diese alte Frage, mit der wir unsere Leser seiner Zeit ja auch eingehend bekannt gemacht haben, ist wieder in Fluss gerathen. Die Astrachaner Fischereiindustriellen sind es dieses Mal, die die Frage wiederum aufrollen, indem sie eine diesbezügliche Bittschrift an die Regierung richten wollen. Die Bittschrift beschäftigt sich nicht mit der Richtung der Eisenbahn, was vor einem Jahre den Streit veranlasst und infolge dessen der Plan zu Fall kam, sondern sie führt nur allgemeine Gründe für die Unaufschiebbarkeit der Bahn nach Astrachan an: den frühen Schluss der Schifffahrt, die Wegelosigkeit im Winter, die Missstände beim Waarenumsatz. Vielleicht haben die Astrachaner dieses Mal mehr Glück.

Fremde Welttheile.

— **Ueber die Eisenbahnen in Palästina** berichtet der kaiserlich deutsche Konsul in Damaskus der „Deutschen Kol.-Ztg." zufolge: Die Bahn Beirut-Damaskus ist für die Bedürfnisse des zwischen diesen Städten bestehenden Handels angelegt. Ihre Einnahmen sind hoch und würden sicherlich einen Gewinn übrig lassen, wenn die Gesellschaft sich eines beträchtlichen Theiles ihrer Schuldenlast — sie hat 120 000 Obligationen zu 500 Fr. = 60 000 000 Fr. ausgegeben — entledigen könnte. Dies muss jedenfalls über kurz oder lang geschehen; denn bei einem jährlich wiederkehrenden Fehlbetrag von einigen 100 000 ℳ wird die Bahn nicht fortbestehen können. Ein Erwerb dieser Bahn mit allen ihren Privilegien — die Konzession zum Ausbau nach Aleppo unter Regierungsgarantie einbegriffen — zu etwa 20 000 000, höchstens 25 000 000 Fr. würde zwar kein glänzendes Geschäft bedeuten, aber alljährlich doch eine gute Dividende ermöglichen. Die Erwerbung der Bahn, die wohl schon bald in Liquidation treten wird, verdient jedenfalls die ernste Erwägung deutscher Unternehmer. — Der Bau der Haifa-Hauran-Damaskusbahn ist ins Stocken gerathen, und es sieht nicht danach aus, als ob die Unternehmer beabsichtigen, sie zu vollenden.

— **Die ägyptischen Kleinbahnen.** Das Netz dieser Kleinbahnen, welche die ertragsfähigen Provinzen Aegyptens durchziehen, ist, wie der „Voss. Ztg." aus Alexandrien berichtet wird, in den letzten Jahren bedeutend erweitert worden; indess bleiben noch verschiedene Strecken auszuführen. Diese Kleinbahnen sind in den Händen von Privatgesellschaften: „Mansoura-Matarieh" ist ein belgisches, die jetzt vereinigten „Egypt Delta Light Railway" und „Chemin de Fer Est Egypte" mit zusammen 800 km ein englisches und die „Chemin de Fer Fayum" ein ägyptisches Unternehmen. Der die letztgenannte Bahn betreffende Versuch, ein Bahnunternehmen einer einheimischen, ägyptisch-koptischen Gesellschaft zu übertragen, muss als völlig verfehlt bezeichnet werden, denn die Chemins de Fer Fayum haben, trotzdem sie eine der ertragreichsten Provinzen durchziehen und mit dem Nilthal verbinden, mit den grössten finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen, und die Aussichten für diese Bahn sind, so lange sie unter der bisherigen Verwaltung stehen, nicht erfreulich. Was die übrigen Bahnen anlangt, so haben sich die Herstellungskosten einschliesslich des Grunderwerbs und rollenden Materials auf 1 100—1 500 £ für das Kilometer gestellt. Die Maschinen entstammen zum Theil deutschen Werkstätten, Krupp in Essen und Krauss & Co. in München. Der Verkehr ergibt bis jetzt 4 200 Reisende jährlich auf das Kilometer. Die Einnahme aus den Waarentransporten ist zur Zeit der Baumwollenernte der aus dem Personentransport gleich; ausserhalb der Ernte sinkt sie auf 15 % von jener. Doch hofft man, dass sich das Verhältniss von Jahr zu Jahr günstiger gestalten wird. Bisher haben die Kleinbahnen des Deltas die Zinsen der Obligationen und die Tilgungsbeträge aufgebracht; in ein bis zwei Jahren hofft man, Dividenden zahlen zu können. In der günstigsten Lage ist die „Société Anonyme des Chemins de Fer Keneh Assouan", deren Obligationen sämmtlich in deutschen Händen sind. Die Strecke ist eine Fortsetzung der Staatsbahn, welche nilaufwärts führt. Für sie sind soeben mit der Regierung günstige Verein-

barungen getroffen worden. Die ägyptische Regierung hat den bisherigen, wechselnden Jahresbeitrag durch eine jährliche feste Garantiesumme ersetzt, welche, nach Zahlung der jährlichen Rente für die Obligationen, einen Satz von etwa 5,5 % für die Aktien auf die ersten 20 Jahre und von etwa 7³/₈ % für die folgenden 60 Jahre darstellt. Bei Rückkauf der Bahn durch die Regierung würde die Höchstsumme gezahlt werden.

Allgemeines.

— **Eine Schnellfahrt von 120 englischen Meilen in der Stunde.** Die „Railroad Gazette" berichtet, dass auf der „Savannah, Florida and Western" kürzlich ein Zug, bestehend aus einer Lokomotive, je einem Post-, Gepäck- und Schlafwagen, die Strecke von Fleming nach Jacksonville, einer Entfernung von 149 engl. Meilen (= 239,89 km), in 130 Minuten, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 68,8 engl. Meilen (= 110,76 km) in der Stunde, einschliesslich eines Aufenthaltes und einer an zwei Stellen nothwendigen Verlangsamung der Fahrt, zurückgelegt habe. Des weiteren wird berichtet, dass in der Nähe von Screven die Strecke zwischen der 69. und 74. Meilenstation in 2 Minuten 30 Sekunden, also mit einer Geschwindigkeit von 120 engl. Meilen (= 193,20 km) in der Stunde, durchlaufen wurde. Da keine Sekundenuhren zur Anwendung gekommen sind, und da die Zeit, zu welcher der Zug an den Meilenstationen vorüberfuhr, nicht angegeben ist, so fürchtet unsere Quelle, mit ihrer Mittheilung keinen unbedingten Glauben zu finden. Doch stimmen die von dem auf der Lokomotive befindlichen Ingeniör notirten Zeiten genau mit denen des train-dispatcher's überein. Die zehnrädrige Lokomotive dieses Zuges ist eine der sechs im letzten Sommer von den Rhode Island Locomotive Works gebauten Lokomotiven mit einem Gewicht von 146 000 Pfund, von denen 108 000 Pfund auf den Triebrädern ruhen. Die Cylinderabmessungen sind 19 zu 28 Zoll und die Triebräder haben einen Durchmesser von 73 Zoll. Der Kessel hat 300 Feuerrohre, jedes mit einem Durchmesser von 2 Zoll und einer Länge von 14 Fuss engl. Das Zuggewicht ist nicht angegeben. Die Fahrgeschwindigkeit wurde wegen einer nördlich von Fleming eingetretenen Zugverzögerung erhöht. Die Strecke zwischen Fleming und Jacksonville hat wellenförmiges Profil, doch steigt sie nur 3 bis 4 engl. Meilen, im übrigen ist sie ziemlich eben.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Infolge von Bahnhofsumbauten in Dresden sind am 1. März d. J. nachstehende Aenderungen in den Bahnlängen der sächsischen Staatseisenbahnen eingetreten:

a)	Verkürzung der Strecke zwischen Klotzsche und Dresden-Wettinerstrasse	0,0052 km,
b)	Abgang der alten Leipzig-Dresdener Linie, und zwar von Stat. 1128 + 10 L. D. (bei Pieschen) bis zum Stationsgebäude des Leipziger Bahnhofes	2,4118 „
c)	Fortsetzung von da bis zur ehemaligen Einmündung dieser Linie in die Strecke schlesischer Bahnhof-Wettinerstrasse	0,2957 „
	zusammen	2,7127 km,
d)	Zuwachs der neuen Strecke zwischen Station 1128 + 10 L. D. (bei Pieschen) und dem Personenbahnhofe Dresden-Neustadt . . .	3,1264 km.

Dementsprechend sind den Vereinsbahnstrecken der sächsischen Staatseisenbahnen 2,7127 km ab- und 3,1264 km zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Mai d. J. wird der an der Hauptbahnstrecke Breslau-Posen zwischen Breslau und Oswitz gelegene Haltepunkt Breslau-Pöpelwitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernung beträgt von Breslau-Pöpelwitz nach Breslau O/S. Bhf. 5,28 km, nach Oswitz 4,07 km.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Eisenach-Lichtenfels gelegene Haltestelle Niederfüllbach erhält vom 1. Mai d. J. ab die Stationsbezeichnung Creidlitz.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 9 (Eutin-Lübecker Eisenbahn), Nr. 29 (Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahngesellschaft) und Nr. 90 (Prinz Heinrich-Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Zum Güterwagenparkverzeichniss Nr. 45 (königlich sächsischen Staatseisenbahnen) ist der Nachtrag I erschienen. Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 9 (ausgegeben im April 1894), Nr. 29 (ausgegeben im November 1892) und Nr. 90 (ausgegeben im Februar 1898) sind aufgehoben worden.

Vereinskilometerzeiger.

Zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" ist der Nachtrag IV erschienen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1184 vom 4. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Schriftwechsel mit einigen vom technischen Ausschuss eingesetzten Unterausschüssen (abgesandt am 11. April d. J.).

Nr. 1188 vom 4. April d. J. an sämmtliche königlich preussische Eisenbahndirektionen, an die grossherzoglich oldenburgische Eisenbahndirektion, an die Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, an den Administrationsrath der holländischen Eisenbahngesellschaft, an die Generaldirektion der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen und an die Generaldirektion der rumänischen Staatseisenbahnen, betreffend die Beseitigung der unteren stufenförmigen Abgrenzung der Umrisslinie für die Betriebsmittel, insbesondere für Lokomotiven und Tender (abgesandt am 11. April d. J.).

Nr. 1415 vom 3. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 11. April d. J.).

Nr. 1416 vom 3. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 11. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der Haltepunkt Kreuzberg, zwischen Altenahr und Brück a. d. Ahr gelegen, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Der Fahrkartenverkauf findet durch den Zugführer statt. Sämmtliche zwischen Adenau und Altenahr verkehrenden gemischten Züge halten an dem Haltepunkt Kreuzberg nach Bedarf an.

Näheres über Personen-Tarifsätze ist bei unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Cöln, den 12. April 1901. (908)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn.

Fahrplan, gültig vom 1. Mai 1901.

Entfernung km	Kremmen-Wittstock. Zug 11	Zug 13	Zug 15	Zug 17	Zug 19	Zug 21		Stationen		Wittstock-Kremmen. Zug 10	Zug 12	Zug 14	Zug 16	Zug 18
—	—	8.30	11.12	3.08	7.35	10.30	Abf.	Kremmen	Ank.	8.19	11.06	2.53	7.25	10.15
6,18	—	8.42	11.24	3.20	7.47	10.46	„	Beetz-Sommerfeld	Abf.	8.05	10.49	2.42	7.11	10.01
10,58	—	*8.50	*11.32	*3.28	*7.55	*10.57	„	Wall	„	*7.54	*10.40	*2.33	*7.00	*9.46
16,43	—	9.01	11.43	3.39	8.06	11.12	„	Radensleben	„	7.41	10.30	2.23	6.46	9.31
18,66	—	9.07	11.49	3.45	8.12	11.22	„	Karwe	„	7.34	10.24	2.17	6.39	9.22
22,38	—	9.15	11.57	3.53	8.20	11.33	„	Gnewikow	„	7.24	10.16	2.09	6.28	9.10
28,38	—	9.27	12.09	4.05	8.32	11.47	Ank.	Neuruppin	Abf.	7.08	10.03	1.56	6.13	8.52
	7.03	9.49	—	4.25	8.47	—	Abf.		Ank.	6.56	9.48	1.36	—	8.32
32,11	*7.11	*9.57	—	*4.34	*8.56	—	„	Kränzlin	Abf.	*6.47	*9.41	*1.27	—	*8.24
37,28	7.22	10.09	—	4.48	9.09	—	„	Walsleben	„	6.35	9.31	1.15	—	8.10
43,56	7.35	10.23	—	5.04	9.24	—	„	Netzeband	„	6.20	9.19	1.00	—	7.54
45,83	*7.41	*10.29	—	*5.10	*9.30	—	„	Darsikow	„	*6.13	*9.13	*12.53	—	*7.46
53,72	7.57	10.45	—	5.29	9.48	—	„	Fretzdorf	„	5.56	9.00	12.36	—	7.28
59,80	8.10	10.59	—	5.45	10.03	—	„	Dossow	„	5.41	8.48	12.21	—	7.13
65,28	8.21	11.10	—	5.57	10.15	—	Ank.	Wittstock	Abf.	5.28	8.37	12.08	—	7.00

* bedeutet: Zug hält nur nach Bedarf.

Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechtsstehenden von unten nach oben zu lesen.

Die Nachtzeiten von 6.00 Uhr Abends bis 5.59 Uhr Morgens sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen bezeichnet.

Neu-Ruppin, den 12. April 1901. (909)

Die Direktion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Bahnstrecke Eisenach-Lichtenfels gelegene Haltestelle Niederfüllbach erhält ab 1. Mai d. J. die Stationsbezeichnung „Creidlitz".

Essen, den 11. April 1901. (910)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898.

(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Mit Wirkung vom 1. Mai 1901 werden im Verkehre zwischen den Stationen Mannheim bad. Bahn und Ludwigshafen am Rhein einerseits und gewissen bayerischen Stationen andererseits Ausnahmefrachtsätze für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollegarn und von Twisten in Wagenladungen eingeführt.

Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 11. April 1901. (911)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 22. April d. Js. treten für den direkten Verkehr mit den an der Strecke Langenstein-Tanne gelegenen Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn sowie mit Stationen der Südharzeisenbahn auch Schnittsätze bezw. Entfernungen bis zu der neuen Uebergangsstation Minsleben in Kraft. Gleichzeitig wird die Station Minsleben H. Bl. B. in den direkten Verkehr einbezogen. Im weiteren werden ermässigte Frachtsätze für

a) den Verkehr zwischen Minsleben (Staatsbhf.) einerseits und den Stationen der Halberstadt-Blankenburger sowie der Südharzeisenbahn andererseits, jedoch mit Ausschluss des Ortsverkehrs zwischen Minsleben (Staatsbhf.) und Minsleben H. Bl. B.,

b) den direkten Verkehr mit Station Minsleben Dorf

eingeführt. Nähere Auskunft über die Höhe der neuen, sowie der geänderten Sätze etc. ertheilen von vorgenanntem Tage ab die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 12. April 1901. (912)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch-bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1901 werden im Verkehre zwischen gewissen badischen und bayerischen Stationen Ausnahmefrachtsätze für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollegarn und von Twisten in Wagenladungen eingeführt.

Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 11. April 1901. (913)

Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft Nr. 4 und 6 vom 1. Januar 1899.

Ab 1. Mai 1901 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 83 für Calcium-Carbid (Seite 54 des I. Nachtrages zum Heft 4) auf folgende Beträge ermässigt:

Von Jajce nach Stuttgart Hauptbhf. auf 5,79 M. }
Von Jajce nach Stuttgart Nordbhf. auf . 5,80 „ } für 100 kg.
Von Jajce nach Stuttgart Westbhf. auf . 5,83 „ }

Ferner gelangen zum Heft 6 folgende neue Frachtsätze für Calcium-Carbid in Ladungen zu 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür zur Einführung:

Von Jajce nach

Frankfurt a/M. { Hauptbhf. . / Hauptbhf. M. N. B. . / Ostbhf. . . / -Sachsenhausen . } 6,29 M. für 100 kg.

München, den 11. April 1901. (914)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Klassentarife Theil II, Heft 1 und 3 vom 1. Februar 1897.)

Ab 1. Mai 1901 werden die direkten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 83 für Calcium-Carbid (Seite 71 des Nachtrages II zu Heft 1) auf folgende Beträge ermässigt:

Von Lend-Gastein nach Stuttgart Hauptbhf. auf 2,23 M. }
von Lend-Gastein nach Stuttgart Nordbhf. auf . 2,24 „ } für 100 kg
von Lend-Gastein nach Stuttgart Westbhf. auf . 2,27 „ }

Ferner gelangen im Heft Nr. 3 folgende neue Frachtsätze für Calcium-Carbid in Ladungen zu 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür zur Einführung:

von Lend-Gastein nach

Frankfurt a/M. { Hauptbhf. / Ostbhf. . . / -Sachsenhausen / Hauptbhf. M. N. B. } 2,98 M. für 100 kg.

München, den 12. April 1901. (915)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Kohlenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. April 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab

werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs A
Eschweiler - Oudenbosch N. St. B. auf . . . . 58,30 M.
Homberg a/Rh. - Oudenbosch N. St. B. auf . . 49,70 „
Mariagrube - Oudenbosch N. St. B. auf . . . . 56,30 „
Würselen-Oudenbosch N. St. B. auf . . . . . . 57,60 „
erhöht und mit sofortiger Gültigkeit der Frachtsatz Homberg a/Rhein-Roosendaal N. St. B. auf 48,40 M. für 10 t berichtigt.
Essen, den 10. April 1901. (916)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Die bestehenden Frachtsätze für Sand ab Wertheim nach badischen Stationen werden um je 3 ₰ für 100 kg ermässigt, und zwar jener für Mannheim mit Wirkung vom 1. Mai l. J. und jene für die übrigen badischen Stationen mit Wirkung vom 15. April l. J.
Die ermässigten Frachtsätze kommen jedoch nur zur Anwendung, wenn das Ladegewicht der gestellten Wagen voll ausgenutzt oder die Fracht für das Ladegewicht bezahlt wird.
Soweit dadurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Bestimmungen und Frachtsätze für Mannheim noch bis zum 15. Juni und jene für die übrigen badischen Stationen noch bis zum 1. Juni 1901 in Gültigkeit.
Karlsruhe, den 12. April 1901. (917)
Gr. Generaldirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Kohlenausnahmetarif Theil V, Heft 3 vom 1. Mai 1901.)
Die auf Seite 13 des Tarifs für die Station Mannheim-Neckarvorstadt vorgesehenen Theilfrachtsätze der Schnitttariftabelle I, Abtheilung B gelten nur bis einschliesslich 14. Juni l. J. Ab 15. Juni 1901 erhöhen sich dieselben in Schnittpunkt Nr. 1 von 98 auf 100 und im Schnittpunkt Nr. 2 von 100 auf 103 M. für 10000 kg. Mit Wirksamkeit vom nämlichen Tage ist ferner auf Seite 16 des Tarifs in Schnitttariftabelle II, Abtheilung B unter „IV. Stationen der k. preuss. und grossh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz“ die Station Mannheim-Neckarvorstadt mit einem Theilfrachtsatze von 99 M. für 10000 kg nachzutragen und auf Seite 26 folgende Aenderung der für diese Station in Schnitttafel B des Kilometerzeigers vorgetragenen Entfernungen durchzuführen:
Schnittpunkt Nr. 1 von — auf 424 km,
„ „ 2 „ 420 „ 427 „
„ „ 3 „ 429 „ 440 „
München, den 11. April 1901. (918)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Die Sätze für die Kohlengruben Ans (Est)-Charbonnage d'Espérance-Montegnée und Glain (Ans)-Charbonnage d'Espérance-St. Nicolas der Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen usw. im belgisch-südwestdeutschen Verbande werden mit sofortiger Geltung geringfügig ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Strassburg, den 10. April 1901. (919)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Königsberg - Warschauer Güterverkehr über Grajewo.
Mit Gültigkeit vom 18. April/1. Mai d. J. a./n. St. wird zum Gütertarif der VI. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält Ermässigungen der Frachtsätze im Verkehr mit Ljublin, Einbeziehung neuer Stationen, sowie Berichtigungen und Ergänzungen. Druckstücke des Nachtrages sind zum Einzelpreise von 0,10 M. in unserer Fahrkartenausgabe Südbahnhof zu haben. (920H&V)
Königsberg, den 11. April 1901.
Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891.
Die mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1901 für den Verkehr mit Heidelberg Hauptbahnhof bad. B. im badisch-bayerischen Güterverkehr eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollegarn und von Twisten (Ausnahmetarif Nr. 16) haben vom gleichen Tage an auch Gültigkeit für Heidelberg Hauptbahnhof Main-Neckarbahn.
München, den 11. April 1901. (921)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch - ungarisch - deutscher Güterverkehr.
Die auf Seite 78 des Tariftheiles II enthaltene Anmerkung:
„† Dieser Frachtsatz gilt für Fiume nur dann, wenn die betreffenden Sendungen zur See eintreffen“
bleibt in dieser Fassung noch bis zum 1. Mai l. J. in Kraft.
Von diesem Tage an sind die Worte „für Fiume“ zu streichen.
München, den 12. April 1901. (922)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Stationen der Reichseisenbahnen und der Wilhelm-Luxemburger Bahn.
Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. wird die Station Riedselz der Reichseisenbahnen mit den Entfernungen und Leitungswegen der Station Niederrödern in den Kohlentarif Nr. 9 aufgenommen. (923)
St. Johann-Saarbrücken, 2. April 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel vom 6. Februar 1901.
Am 10. April 1901 wird Tarifnachtrag 3 ausgegeben, enthaltend u. a. Erweiterungen in Bezug auf die Frachtberechnung und auf den Verwendungsnachweis. Druckabzüge des Nachtrages werden von der Verkaufsstelle des Tarifs auf Verlangen unentgeltlich verabfolgt.
Berlin, den 10. April 1901. (924)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.
Am 1. Mai d. J. tritt an Stelle unseres Binnen-Gütertarifs vom 1. Juni 1898 nebst Nachträgen ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr in Kraft.
Derselbe enthält die besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung und zum Nebengebührentarif, die besonderen Tarifvorschriften, den Kilometerzeiger unserer Bahn und Tariftabellen.
Aenderungen in den Frachtsätzen treten nicht ein, indessen sind Aenderungen bezw. Ergänzungen der vorbezeichneten Abschnitte und der Ausnahmetarife neben einzelnen, bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen vorgenommen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau, hier Lindenstr. Nr. 29, bei denen der Tarif auch zum Preise von 50 ₰ käuflich zu haben ist.
Stettin, den 3. April 1901. (925)
Direktion.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1901 gelangt der VII. Nachtrag zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die neu eröffneten Stationen Manternach, Oberdorf, Oberstinzel, Rümelingen, für die später zur Eröffnung kommenden Stationen der Strecke Busendorf-Dillingen und Zornhof, sowie geänderte Entfernungen für Gandringen.
Strassburg, den 3. April 1901. (926)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr. Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für Steinkohlen etc. von belgischen Stationen.
Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab werden die Frachtsätze des vorbezeichneten Ausnahmetarifs (Seite 4 5 und 14/15) für Ans (Est) - Charb. d'Espérance-Montegnée auf diejenigen für Ans (Est) - Charb. du Bonnier und die Sätze für Glain (Ans)-Charbon. de l'Espérance - St. Nicolas auf diejenigen für Glain (Ans) - Bure - aux-femmes (Patience et Beaujonc) berichtigt.
Essen, den 11. April 1901. (927)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.
1. Heft. Saarbrücken-württembergischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 11. April d. J. werden die an der Strecke Heilbronn am Neckar - Marbach a. Neckar liegenden, neu eröffneten Stationen Heilbronn Südbahnhof und Sontheim bei Heilbronn in den vorbezeichneten Güterverkehr aufgenommen.
Die Station Heilbronn a. Neckar führt von jetzt ab die Bezeichnung Heilbronn Hauptbahnhof.
Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Stuttgart, den 11. April 1901. (928)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Württemb.-bayerischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 11. April d. J. werden die an der Strecke Marbach a. N.-Heilbronn a. Neckar liegenden, neu eröffneten Stationen Sontheim bei Heilbronn und Heilbronn Südbahnhof in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen. Die Station Heilbronn a. Neckar führt von nun ab die Bezeichnung „Heilbronn Hauptbahnhof“.
Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Stuttgart, den 11. April 1901. (929)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Württemb.-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

3. Heft. (Pfälzisch-württemb. Güterverkehr.)

Mit Gültigkeit vom 11. April d. J. werden die an der Strecke Marbach a. Neckar-Heilbronn a. Neckar liegenden, neu eröffneten Stationen Heilbronn Südbhf. und Sontheim bei Heilbronn in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen. Die Station Heilbronn a. Neckar führt von nun ab die Bezeichnung „Heilbronn Hauptbahnhof“. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Stuttgart, den 11. April 1901. (930)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Verband.

Mit Geltung vom 18. April 1901 wird die Station Mülheim-Eppinghofen (Eisenbahndirektionsbezirk Essen) in den Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurgische Produkte nach Italien einbezogen.

Strassburg, den 10. April 1901. (931)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Gotthardverkehr:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Kohlenverkehr nach den Rheinhäfen zu Duisburg etc.

Mit dem 20. d. Mts. wird die an Station Mengede angeschlossene Zeche Minister Achenbach mit folgenden nach allen drei Häfen gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 1. Juli 1897 aufgenommen, nämlich

für 10 t . . 21,— ℳ,
„ 12,5 „ . . 26,20 „
„ 15 „ . . 30,70 „

Essen, den 12. April 1901. (932)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 21. April d. J. werden die Stationen Herdecke (Nord) des Direktionsbezirks Elberfeld sowie Kleinschmalkalden und Katzhütte des Direktionsbezirks Erfurt in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 12. April 1901. (933)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1901 finden die im Transittarif für die Beförderung von besonders genannten Gütern belgischer oder holländischer Herkunft von Frankfurt a/M. Staatsbahnhof (M. N. B.) nach gewissen südbadischen Stationen enthaltenen Frachtsätze für rohe Baumwolle und Baumwollabfälle auch auf Sendungen von Baumwollgarnabfällen Anwendung.

Karlsruhe, den 11. April 1901. (934)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. April d. J. wird die Station Strassburg Rheinhafen mit den gleichen Tarifentfernungen und Frachtsätzen (einschliesslich der Ausnahmefrachtsätze) wie für Strassburg (Stadtbahnhof) in das Tarifheft V für den niederländisch-südwestdeutschen Güterverkehr vom 1. Februar 1886 aufgenommen.

Der Verkehr der Station Strassburg Rheinhafen ist auf die Abfertigung von Wagenladungen beschränkt, deren Bereitstellung auf den Gleisen des städtischen Hafengeländes oder den mit diesem verbundenen Anschlüssen erfolgt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Cöln, den 10. April 1901. (935)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Mit Gültigkeit vom 21. April 1901 wird die Station Bergedorf des Direktionsbezirks Altona als Versandstation für Güter der Tarifklasse 7 in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 12. April 1901. (936)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zu dem vom 1. Januar 1901 gültigen Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901, insoweit Tariferhöhungen eintreten, vom 15. Juni 1901, gelangt zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2 je ein Nachtrag I zur Einführung.

Der Nachtrag I zu Heft 1 enthält:

Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag I zu Heft 2 enthält:

a) Neuen Tarif der Eisenbahn Chabówka-Zakopane;
b) Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern — per Stück — erhältlich.

Wien, am 10. April 1901. (937)

Direkte Kartirungsfrachtsätze für den Verkehr mit Wismar und Flensburg.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 gelangen direkte Kartirungsfrachtsätze für den Transport von Steinen des Spezialtarifes III, dann für gedörrte Pflaumen und Kaolin bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg und Aufgabe auf einen Frachtbrief und Wagen im Verkehre zwischen den Stationen Wismar der grossherzoglichen General-Eisenbahndirektion in Schwerin, respektive Flensburg der königl. Eisenbahndirektion Altona einerseits und diversen österreichischen und ungarischen Stationen andererseits zur Einführung. Die Zusammenstellung dieser Kartirungsfrachtsätze wird bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Hierdurch treten mit dem gleichen Tage die in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ Nr. 92 vom 24. November 1900 unter Nummer 2911 verlautbarten Kartirungsfrachtsätze für Steine des Spezialtarifes III von Wismar ausser Kraft.

Wien, am 12. April 1901. (938)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.

Für Güter aller Art in Wagenladungen (Ausn.-Tar. Nr. 1 B) Abth. I für Güter der Stückgutklasse I etc., Abth. II für Güter der Stückgutklasse II etc. treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von oder nach		bei Aufgabe von 5000 kg	10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach oder von Settenz . . .	Abth. I	46 ₰	44 ₰
	Abth. II	38 ₰	36 ₰
Aussig-Landungsplatz nach oder von Settenz . . .	Abth. I	23 ₰	21 ₰
	Abth. II	23 ₰	21 ₰
Schönpriesen-Umschlag nach oder von Settenz . . .	Abth. I	23 ₰	21 ₰
	Abth. II	23 ₰	21 ₰
Dresden-Elbkai nach oder von Settenz . . .	Abth. I	100 ₰	91 ₰
	Abth. II	92 ₰	83 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 11. April 1901. (939)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland.

(Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.)

Mit 1. Juni 1901 treten die im Elbeumschlagstarife für Südwestrussland vom 1. Oktober 1894 bezw. die im Nachtrage I zu diesem Tarife für Getreide etc. (Ausnahmetarif Nr. 1) von Nadbrzezie trs. und für Eier (Ausnahmetarif Nr. 5) von Czortkow trs. und Nadbrzezie trs. nach den Elbeumschlagsplätzen enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft.

Wien, am 9. April 1901. (940)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung eines ermässigten Frachtsatzes für Valonea.

Der im Verbandgütertarife Theil II vom 1. Januar 1901 unter Ausnahmetarif 18 (Valonea) auf Seite 27 enthaltene Frachtsatz „zwischen Triest/Fiume und Brieg“ wird von 317 ₰ auf 292 ₰ für je 100 kg herabgemindert.

Diese Verfügung tritt mit 1. Mai 1901 in Kraft.

Wien, am 9. April 1901. (941)

K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Der an der Strecke Mainz-Alzey, am Uebergang Nr. 40, gelegene Haltepunkt „Waggonfabrik“ wird am 15. April für den beschränkten Personenverkehr eröffnet. Der neue Haltepunkt, welcher keinerlei Abfertigungsbefugnisse erhält, kann nur von solchen Reisenden zum Aus- und Einsteigen benutzt werden, die in der Richtung Alzey-Mombach mit Arbeiter-Wochenkarten oder Arbeiter-Rückfahrkarten versehen sind.

Mainz, den 11. April 1901. (942)

Königl. preuss. und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

6. Generalversammlungen.

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der am Dienstag, den 30. April 1901, um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden

45. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1900.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1900.
3. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Statutenänderung.
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 21. April 1901 in Wien bei der k. k. privilegirten österreichischen Länderbank, in Prag bei der Filiale dieser Bank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Eskomptebank und der Firma E. C. Mayer & Co., in Lemberg bei der galizischen Aktien-Hypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank oder der Nationalbank für Deutschland, in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrianbank mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blankette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 1. April 1901. (943)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einladung

zur 55., als ordentlichen 48. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am 13. Mai 1901, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag, Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1900.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1900.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1901.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Lit. A oder Genussscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Aktien Lit. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Prag,
„ „ k. k. priv. allg. österr. Boden-Kredit-Anstalt in Wien,
„ „ Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt in Leipzig,
„ „ Diskonto-Gesellschaft in Berlin,
„ „ bayerischen Vereinsbank in München,
bei Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
„ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 5. Mai 1901 zu hinterlegen.

Prag, am 12. April 1901. (944)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

7. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge mit vollständig abgedeckter Grube für den Lokomotivschuppen auf Bahnhof Braunschweig soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung und zwar:

die Bedingungen nebst Angebotsbogen zum Preise von 2 ℳ,
die Zeichnung J 308 (Abdeckung) zum Preise von 0,50 ℳ,
die Zeichnungen 33—40 (Ausgabe 1900) Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge zum Preise von 4 ℳ

(in baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung einer Lokomotivdrehscheibe“

versehen zu dem auf

Freitag, den 3. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1901. (945)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von rd. 140 cbm bearbeiteter Sandsteinwerkstücken für den Umbau der inneren Stadtverbindungsbahn in Breslau — Loos I — soll vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 27. April d. J., Vormittags 11 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzureichen.

Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können einschliesslich der Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden. Die Modelle für die Pfeileraufbauten der Unterführung der Schweidnitzer Strasse können bei der Bauabtheilung besichtigt werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, Brüderstrasse 32, den 12. April 1901. (946)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Die Lieferung von 2800 t Granitbruchsteinen für den Umbau der inneren Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 26. April d. J., Vormittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermine versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, Brüderstrasse 32, den 13. April 1901. (947)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf alter Lokomotiven und Wagen.

13 alte Lokomotiven mit Tender und 4 bedeckte Güterwagen sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 30. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. k. Mts.

Magdeburg, den 10. April 1901. (948)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 31. 20. April 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Beitrag zur Auslegung des § 6 der Gewerbeordnung.

Von Ministerialrath Dr. jur. **Oesterlen** in **Stuttgart**.

In § 6 der Gewerbeordnung werden einige gewerbliche Unternehmungen, darunter der Gewerbebetrieb der Eisenbahnen, aufgeführt, auf welche die G.-O. keine Anwendung finden soll. Diese Vorschrift beruht auf der Erwägung, dass sich einzelne Bestimmungen der G.-O. wegen der Besonderheiten der in § 6 erwähnten Betriebe nicht zur Anwendung auf diese eignen. Aus diesem Grunde wurde die Regelung der gewerblichen Verhältnisse dieser Betriebe durch Spezialgesetze in Aussicht genommen, und es sind auch in der Zwischenzeit einige solche Gesetze ergangen (Seemannsordnung und das Gesetz, betreffend das Auswanderungswesen); dagegen scheint eine reichsgesetzliche Regelung des Gewerbebetriebes der Eisenbahnen vorläufig nicht geplant zu sein.[1]) Infolge des Mangels eines solchen Gesetzes tritt in der Litteratur und Praxis das Bestreben zu Tage, entweder einzelne Bestimmungen der G.-O. ungeachtet der Vorschrift des § 6 auf die Eisenbahnunternehmungen auszudehnen, oder einzelne Theile des Gewerbebetriebes der Eisenbahnen von diesem Unternehmen loszutrennen und als selbständige Betriebe der Gewerbeordnung zu unterstellen. Im folgenden soll der Nachweis versucht werden, dass beide Wege mit der Vorschrift des § 6 der G.-O. unvereinbar sind.

I. § 6 der G.-O. bestimmt:

„Das gegenwärtige Gesetz findet keine Anwendung auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen."

Nach diesem Wortlaute sollte es keinem Zweifel unterliegen, dass die Anwendung des *ganzen* Gesetzes, nicht nur einzelner Theile desselben, ausgeschlossen sein soll. Trotzdem hat es nicht an Versuchen gefehlt, einzelne Vorschriften der G.-O., insbesondere den Titel VII, auf die Eisenbahnunternehmungen anzuwenden, mit der Begründung, dass die Vorschrift des § 6 nur deshalb erlassen worden sei, weil sich *einzelne* Bestimmungen der G.-O. für die daselbst aufgeführten Unternehmungen nicht eignen, und deshalb kein Grund vorliege, auch diejenigen Vorschriften, bei welchen diese Voraussetzung nicht zutrifft, auszuschliessen.[2]) Gegen diese Ansicht spricht ausser dem Wortlaut des § 6 die Gegenüberstellung der beiden Sätze dieser Bestimmung, denn während im *zweiten* Satze einzelne Gewerbe aufgeführt werden, auf welche die G.-O. in *beschränktem Umfange* Anwendung findet, sind im *ersten* Satze die Betriebe zusammengestellt, welche der G.-O. *vollständig* entzogen werden sollen. Aber auch Zweckmässigkeitsgründe stehen einer theilweisen Anwendung der G.-O. entgegen. Denn da es an einer gesetzlichen Vorschrift darüber fehlt, welche Bestimmungen der G.-O. sich für die Eisenbahnunternehmungen eignen und welche nicht, so müssten nothwendig Zweifel und Unzuträglichkeiten entstehen, wenn dieser Gesichtspunkt für die Anwendbarkeit der einzelnen Gesetzesvorschriften maassgebend wäre. Da, wie bereits erwähnt, bei der Erlassung der Gewerbeordnung für die im § 6 aufgeführten Gewerbebetriebe Sondergesetze in Aussicht genommen waren, so lag es nahe, vorläufig die Anwendung der ganzen G.-O. auszuschliessen, und die Entscheidung der Frage, ob und welche Vorschriften der G.-O. auch auf diese Gewerbe Anwendung finden können, diesen Sondergesetzen vorzubehalten. Insolange ein solches Gesetz für den Gewerbebetrieb der Eisenbahnen nicht ergangen ist, können daher einzelne Vorschriften der G.-O. auf die Eisenbahnen nur

[1]) Vergl. Entsch. des Reichsgerichts in Civilsachen, I S. 265, VIII S. 54, XXII S. 5, ferner die Kommentare zur G.-O. von Schenkel (2. Aufl.), Band I S. 31, Landmann (2. Aufl.), Band I S. 63.

[2]) Vergl. die Aufsätze Jahrg. 1894 S. 785, Jahrg. 1896 S. 27 d. Ztg., ferner Schenkel, Band II S. 159 und 258. Schenkel geht davon aus, dass § 6 der G.-O. nur für den Eisenbahnunternehmer, nicht auch für dessen Angestellte gelte, und folgert hieraus die Anwendbarkeit des Titels VII der G.-O. für das Eisenbahnpersonal, soweit demselben nicht Beamteneigenschaft zukommt. Hierbei wird jedoch nicht beachtet, dass Titel VII nicht ausschliesslich die Verhältnisse der Arbeiter, sondern die *gegenseitigen* Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitern regelt, und deshalb die Anwendung dieser Vorschriften auf die Arbeiter auch deren Geltung für den Unternehmer zur Folge haben würde.

Anwendung finden, soweit dies durch ausdrückliche reichsgesetzliche Bestimmung zugelassen wird.[3])

II. § 6 der G.-O. bezieht sich auf den gesammten Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen ohne Unterschied zwischen den einzelnen Dienstzweigen. Weder der Wortlaut des Gesetzes, noch die Materialien zu demselben gewähren einen Anhaltspunkt dafür, dass sich die Bestimmung etwa nur auf den eigentlichen Eisenbahnbetrieb, den sogenannten äusseren Dienst, beziehen soll.[4]) Es ist daher nicht zulässig, die Vorschrift, wie es zuweilen geschieht, auf den Betriebsdienst zu beschränken, vielmehr werden durch § 6 sämmtliche Dienstzweige, welche zum Gewerbebetriebe der Eisenbahn gehören, der Anwendung der G.-O. entzogen. Hiernach ist, wenn im einzelnen Falle Zweifel über die Anwendbarkeit der G.-O. entstehen, zunächst zu prüfen, ob der betreffende Dienstzweig als selbständiges Unternehmen oder als Bestandtheil des Gewerbebetriebes der Eisenbahn anzusehen ist. Im letzteren Falle wird die Anwendung der G.-O. durch die Vorschrift des § 6 vollständig ausgeschlossen. Im ersten Falle ist wieder möglich, dass das Unternehmen einen selbständigen Gewerbebetrieb bildet, welcher als solcher der G.-O. untersteht[5]), oder dass überhaupt kein gewerbliches Unternehmen im Sinne des § 1 der G.-O. vorliegt, und aus diesem Grunde die Anwendung des Gesetzes nicht in Frage kommen kann.

Diese Grundsätze ergeben bei ihrer Anwendung auf die einzelnen Dienstzweige der Eisenbahnen folgendes Resultat:

1. Der eigentliche Betriebsdienst ist zweifellos ein Theil des Gewerbebetriebes der Eisenbahn und fällt somit nicht unter die G.-O. Dies gilt auch von dem Titel VII der G.-O. bezüglich der im Betriebsdienst beschäftigten Arbeiter. Von besonderer Wichtigkeit ist, dass hiernach auch die Vorschrift des § 152 der G.-O. auf den Eisenbahnbetriebsdienst keine Anwendung findet. Es kann daher durch Verwaltungsmaassregeln und landesgesetzliche Strafbestimmungen etwaigen Versuchen, den Bahnbetrieb durch vertragswidrige Arbeitseinstellung zu stören, entgegengetreten werden. Soweit das Bahnpersonal aus Beamten besteht, kann die Vorschrift des § 152 schon deshalb nicht in Betracht kommen, weil sie sich nur auf Personen bezieht, welche auf Grund eines Arbeitsvertrages beschäftigt werden. Andererseits ist aber auch den Eisenbahnverwaltungen der Schutz der Strafbestimmung des § 153 der G.-O. entzogen.

2. Auch der sogen. innere Dienst bildet einen Bestandtheil des Gewerbebetriebes der Eisenbahnen, weshalb die Anwendung der G.-O. auf ihn durch § 6 ausgeschlossen wird.[6]) Unerheblich ist, dass bei diesem Dienstzweige die Gründe, welche für eine Ausschliessung der G.-O. sprechen, nicht in gleicher Weise zutreffen, wie bei dem Betriebsdienst, und dass sich die Geschäftsaufgaben dieses Dienstes nicht wesentlich von dem kaufmännischen Theile eines industriellen Betriebes oder eines Schifffahrtsunternehmens unterscheiden. Denn die unbedingte Vorschrift des § 6 verbietet, einen zum Gewerbebetrieb der Eisenbahn gehörigen Dienstzweig der G.-O. zu unterstellen.

3. Weniger einfach liegen die Verhältnisse beim Eisenbahnbau.

Hier ist zunächst zu unterscheiden zwischen Eisenbahnneubauten und Bahnunterhaltungsarbeiten.

[3]) Eine solche Vorschrift ist enthalten im Art. 125 des Einführungsgesetzes zum B. G.-B., welcher bestimmt, dass durch Landesgesetz die Vorschrift des § 26 der G.-O. auf Eisenbahnunternehmungen erstreckt werden kann. Von diesem Vorbehalt wurde in folgenden Ausführungsgesetzen Gebrauch gemacht: Bayern Art. 72, Württemberg Art. 218, Hessen Art. 93, Sachsen-Weimar § 118.

[4]) Verhandlungen des Reichstages des norddeutschen Bundes von 1868, Band I S. 544, II S. 127, 1869 Band I S. 236, II S. 1054, III S. 112.

[5]) Dies ist z. B. der Fall bei den von einzelnen deutschen Staatsbahnverwaltungen betriebenen Dampfschifffahrtsunternehmungen auf Binnengewässern.

[6]) Anderer Ansicht Schenkel, Band II S. 159 und 258.

Zu den Neubauten ist nicht nur der Bau neuer Bahnlinien zu rechnen, sondern auch die Verlegung bestehender Linien, der Unterbau von Bahnhöfen, der Bau zweiter und weiterer Gleise usw. Dagegen gehören zu den Bahnunterhaltungsarbeiten neben den fortlaufenden Arbeiten, welche die Erhaltung des Bahnkörpers und der Gleisanlagen in betriebssicherem Zustande bezwecken, auch kleinere bauliche Aenderungen und Erweiterungen an Bahnhöfen, Güterschuppen usw., welche durchgeführt werden, ohne dass die betreffende Anlage dem Verkehr entzogen wird.

Bei den Neubauten ist möglich, dass diese einem Bauunternehmer im Akkord übertragen oder dass sie von der Eisenbahnverwaltung in Regie ausgeführt werden.

Im ersten Falle gehört die Bauausführung zweifellos nicht zum Gewerbebetrieb der Eisenbahn, wohl aber fällt sie unter den Gewerbebetrieb des Bauunternehmers, welcher durch die Ausführung von Bauten für fremde Rechnung einen gewerblichen Gewinn erstrebt. Da somit die Voraussetzungen des § 6 der G.-O. hier nicht zutreffen, finden die Bestimmungen der G.-O. wie bei jedem anderen gewerbsmässigen Bauunternehmen Anwendung.[7])

Wird der Bau von der Eisenbahnverwaltung in Regie ausgeführt, so fällt diese Thätigkeit nicht unter den Gewerbebetrieb der Eisenbahn, da durch die Bauausführung nur ein künftiger Gewerbebetrieb ermöglicht werden soll und diese vorbereitende Thätigkeit noch nicht als ein Theil des Gewerbebetriebes selbst anzusehen ist. Hierin wird auch dadurch nichts geändert, dass die Eisenbahnverwaltung auf anderen Strecken den Betrieb vielleicht bereits eröffnet hat. Bei dem Regiebau liegen die Verhältnisse genau so, wie wenn ein industrieller Unternehmer selbst ein Fabrikgebäude errichtet, und dass die Ausführung eines solchen Baues keinen Bestandtheil des Gewerbebetriebes bildet, welchem das zu errichtende Fabrikgebäude dienen soll, ist auch vom Reichsgericht anerkannt worden.[8])

Die Ausführung eines Eisenbahnneubaues in Regie ist aber auch kein selbständiger Gewerbebetrieb, da diese Thätigkeit nicht unmittelbar die Erlangung eines gewerblichen Gewinnes bezweckt. Wenn z. B. der Staat durch seine Organe eine Bahn baut, so kann das Verhältniss nicht anders beurtheilt werden, als wenn der Staat irgend ein anderes Bauwesen, etwa eine Staatsstrasse, in Regie ausführen lässt. Die Anwendung der G.-O. ist daher ausgeschlossen, weil überhaupt kein Gewerbebetrieb vorliegt, ohne dass die Sondervorschrift des § 6 in Betracht kommt.[9]) Eine Ausnahme besteht übrigens bezüglich der die Sonntagsruhe betreffenden Vorschriften, insofern nach § 105b der G.-O. diese Bestimmungen „für Bauten aller Art“, somit auch für die im allgemeinen nicht unter die G.-O. fallenden Bauunternehmungen gelten.[10])

Bei den Bahnunterhaltungsarbeiten ist ebenfalls zu unterscheiden, ob sie einem ausserhalb der Verwaltung stehenden selbständigen Gewerbetreibenden übertragen oder durch das Personal der Eisenbahn ausgeführt werden. Im ersten Falle gehört die Arbeit zum Gewerbebetrieb des Unternehmers und findet somit die G.-O. unbeschränkt Anwendung. Es ist hierbei übrigens zu beachten, dass nach der Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts die sogen. Kleinakkordanten,

[7]) Entsch. des Reichsgerichts in Civilsachen Band VIII S. 54.

[8]) Entscheid. in Strafsachen XXVIII S. 318.

[9]) Auch in der in Anm. [7]) erwähnten Reichsgerichtsentscheidung wird hervorgehoben, dass der Eisenbahnbau nur dann unter die G.-O. fällt, wenn er gewerbsmässig betrieben wird.

[10]) Vergl. Schenkel, Band II S. 158, Landmann, Band I S. 41, II S. 703. Dagegen nimmt Schicker, Kommentar zur G.-O. (4. Aufl.) S. 16 an, dass die G.-O. auf die Regiebauten des Staates unbeschränkt Anwendung findet. Unzutreffend ist es, wenn Schicker bemerkt, dass das Reichsgericht in einer Entscheidung vom 30. Dezember 1882 die Frage für zweifelhaft erklärt habe, da in dieser Entscheidung, auf welcher unten des näheren einzugehen sein wird, von Regiebauten überhaupt nicht die Rede ist.

welche einzelne Arbeiten, z. B. die Gleisunterhaltung auf einer bestimmten Strecke, im Akkord übernehmen und bei der Arbeit selbst mit Hand anlegen, nicht als selbständige Unternehmer, sondern als Arbeiter der Eisenbahn anzusehen sind. Die eigentlichen Bahnunterhaltungsarbeiten, welche von den eigenen Organen der Eisenbahn einschliesslich der Kleinakkordanten vorgenommen werden, um den ungestörten Betrieb der Bahn zu ermöglichen, bilden zweifellos einen Theil des Gewerbebetriebes der Bahn und fallen somit nicht unter die G.-O. Auch die Bestimmungen über die Sonntagsruhe finden auf diese Arbeiten keine Anwendung, da es sich hierbei nicht um Ausführung von Bauten handelt. Dagegen ist es zweifelhaft, ob diese Bestimmungen für die von der Eisenbahn in Regie ausgeführten Erweiterungsbauten Geltung haben. Für die Anwendbarkeit dieser Vorschriften spricht § 105 b der G.-O., wonach die Bestimmungen über Sonntagsruhe auf Bauten aller Art Anwendung finden. Andererseits bestimmt aber § 105 i, dass die Vorschriften über Sonntagsruhe für das „Verkehrsgewerbe" nicht gelten. Dass diese innerhalb des Betriebes zur Ausführung gelangenden kleineren Bauten unter den Gewerbebetrieb der Eisenbahn fallen, wird wohl kaum in Zweifel gezogen werden können. Die Entscheidung der Frage hängt daher davon ab, ob das „Verkehrsgewerbe" der Eisenbahn im Sinne des § 105 i gleichbedeutend ist mit dem Gewerbebetrieb im Sinne des § 6, oder ob unter Verkehrsgewerbe nur der eigentliche Betriebsdienst zu verstehen ist.[11])

4. In der Litteratur zur G.-O. wird allgemein angenommen, dass auf die sogen. Nebenbetriebe der Eisenbahn die Gewerbeordnung in vollem Umfange Anwendung findet, obwohl zugegeben werden muss, dass sie keinen selbständigen Gewerbebetrieb bilden.[12]) Eine nähere Begründung für diese Ansicht wird in der Regel nicht gegeben, es wird vielmehr höchstens bemerkt, dass diese Betriebe als Fabrikbetriebe der G.-O. unterstehen, und dass die Eisenbahnverwaltungen selbst in ihren Dienstvorschriften die Anwendbarkeit der G.-O. anerkannt haben.

Nach den oben aufgestellten, aus dem klaren Wortlaute des Gesetzes abgeleiteten Grundsätzen kann dieser Anschauung nicht beigetreten werden.

Die Nebenbetriebe haben die Aufgabe, entweder die zum Eisenbahnbetriebe erforderlichen Materialien und Kräfte zu liefern (Imprägniranstalten, Fahrkartendruckereien, Gas- und Elektrizitätswerke) oder die Betriebsmittel in ordnungsmässigem Zustand zu erhalten (Eisenbahnwerkstätten). Diese Anstalten bezwecken somit keinen unmittelbaren geldlichen Vortheil, sondern dienen nur dazu, einen geordneten Eisenbahnbetrieb und durch diesen die Erzielung eines gewerblichen Gewinnes zu ermöglichen. Die bezeichneten Nebenbetriebe sind daher keine selbständigen gewerblichen Unternehmungen im Sinne der Gewerbeordnung, sondern bilden nur einen Theil des Gewerbebetriebes der Eisenbahn, welcher durch § 6 der Anwendung der G.-O. entzogen ist.[13])

Nur aus diesem Abhängigkeitsverhältniss erklärt es sich, dass die in den Nebenbetrieben beschäftigten Arbeiter unbestrittenermaassen unter die Unfallversicherung der betreffenden Eisenbahn fallen, denn wenn diese Anstalten selbständige Gewerbebetriebe wären, so müssten die Arbeiter den für industrielle Unternehmungen der betreffenden Art bestehenden Berufsgenossenschaften, z. B. die Eisenbahnwerkstättenarbeiter der Eisen- und Stahlberufsgenossenschaft, angehören. Die Zugehörigkeit der Nebenbetriebe zu dem Eisenbahnunternehmen tritt ferner auch darin zu Tage, dass dieselben im Rechtsverkehr nicht als selbständige Rechtssubjekte erscheinen, sondern Verträge mit Arbeitern, Lieferanten usw. nur im Namen der betreffenden Eisenbahnverwaltung abschliessen können, soweit ihnen überhaupt eine Vertretungsbefugniss zukommt.

An diesem Verhältnisse wird dadurch nichts geändert, dass in den genannten Anstalten vielleicht nebenher auch Arbeiten für Privatpersonen oder fremde Eisenbahnverwaltungen gegen Entgelt ausgeführt oder an solche Gas und elektrische Kraft abgegeben werden. Auch wird nicht zu unterscheiden sein zwischen Hauptwerkstätten, in welchen umfangreichere Reparaturen an Betriebsmitteln ausgeführt und unter Umständen auch ganze Fahrzeuge hergestellt werden, und den sogen. Betriebswerkstätten, in welchen geringfügigere Unterhaltungsarbeiten an den Fahrzeugen vorgenommen werden, ohne dass diese dem Betrieb auf längere Zeit entzogen werden. Denn auch die Hauptwerkstätten dienen nur dem Zwecke des Gewerbebetriebes der Eisenbahn und bilden deshalb einen Bestandtheil desselben.

Diese Auffassung steht durchaus im Einklang mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts, welches wiederholt anerkannt hat, dass für Nebenbetriebe ohne Rücksicht auf deren Umfang und die Art des Betriebes der gewerbliche Charakter des Hauptbetriebes maassgebend ist, und auch schon ausgesprochen hat, dass die gesammte, mit einem Eisenbahnunternehmen verbundene Thätigkeit nur einen Gewerbebetrieb bildet.[14]) Von besonderer Wichtigkeit ist eine Entscheidung des Reichsgerichts vom 30. Dezember 1882,[15]) in welcher folgendes bemerkt wird:

„Wenn die Eisenbahnverwaltung eine Maschinenwerkstatt lediglich für die Förderung ihrer Eisenbahnunternehmung eingerichtet hat und betreibt, so lässt sich kaum sagen, dass sie in der Maschinenwerkstatt ein von ihrem Eisenbahnunternehmen getrenntes besonderes Gewerbe betreibt; die Wortfassung des § 6 der G.-O. schliesst aber die Anwendung der G.-O. von dem Gewerbebetriebe der Eisenbahnunternehmungen aus, ohne zwischen Haupt- und Hilfsgewerbe zu unterscheiden."[16])

In dieser und den in Anm. [14]) angeführten Entscheidungen handelt es sich um die Anwendung einzelner Vorschriften des Titels VII der G.-O. auf Hilfsbetriebe von nicht unter die G.-O. fallenden Hauptbetrieben. Es folgt daher aus diesen Entscheidungen die Unrichtigkeit der Ansicht, dass wenigstens der Titel VII auf diese Nebenbetriebe Anwendung finde.

Ferner beziehen sich sämmtliche Entscheidungen auf fabrikmässige Betriebe. Es geht somit aus diesen Entscheidungen mit Sicherheit hervor, dass die Fabrikmässigkeit eines Nebenbetriebes für die Frage seiner Unterstellung unter die G.-O. völlig unerheblich ist. Die in der Litteratur vielfach vertretene gegentheilige Ansicht wird hauptsächlich gestützt auf die Motive zu der durch das Gesetz vom 1. Juni 1891 neuaufgenommenen Vorschrift in Abs. 3 des § 155, da diese Be-

[11]) Verneint wird die Anwendbarkeit der Vorschriften über die Sonntagsruhe in der württemb. Ausführungsverfügung vom 24. März 1892 („Amtsbl. der württemb. Verkehrsanstalten" S. 153). Vergl. dagegen Schenkel, Band II S. 198.

[12]) Vergl. Jahrg. 1894 S. 786, Jahrg. 1896 S. 27 und 45 d. Ztg., ferner die Kommentare von Schicker S. 16, Landmann Band I S. 70, II S. 685 und 703, Schenkel Band II S. 159.

[13]) Diese nothwendige Konsequenz wird übersehen in dem Aufsatze in Jahrg. 1896 S. 28 d. Ztg., wo die Gewerbsmässigkeit der Hilfsbetriebe und demgemäss die Anwendbarkeit der G.-O. damit begründet wird, dass durch dieselben die Ausübung des Gewerbebetriebes der Eisenbahn ermöglicht werden soll.

[14]) Entsch. des R.-G. in Civilsachen, Band I S. 265, II S. 386, in Strafsachen XVIII S. 371, XXII S. 288. Da dieser Grundsatz für die Nebenbetriebe im allgemeinen auch in den Kommentaren zur G.-O. von Schenkel, Band I S. 36 und 45, II S. 161 und von Landmann, Band II S. 701 anerkannt wird, so ist nicht einzusehen, weshalb diese Schriftsteller gerade bei den Nebenbetrieben der Eisenbahn eine Ausnahme machen.

[15]) Entsch. des R.-G. in Civilsachen VIII S. 149.

[16]) Von einer ausdrücklichen Entscheidung der Frage sah das Reichsgericht ab, weil sie im konkreten Falle unerheblich war; ein Zweifel über die Anschauung des Reichsgerichts ist aber ausgeschlossen, und es ist deshalb nicht zutreffend, wenn Schicker a. a. O. S. 17 sagt, das Reichsgericht habe in dieser Entscheidung die Frage für zweifelhaft erklärt. Ganz unrichtig ist die Behauptung in dem mehrerwähnten Aufsatze S. 28 Jahrg. 1896 d. Ztg., es sei durch reichsgerichtliche Entscheidungen wiederholt anerkannt worden, dass die Nebenbetriebe der Eisenbahnen in vollem Umfange unter das Gewerberecht fallen.

stimmung damit begründet wird, dass sich die Uebertragung der Funktionen der Gewerbepolizeibehörden bei den Reichs- und Staatsbetrieben auf Organe der betr. Verwaltung empfehle, weil bei diesen Betrieben, z. B. den Fabrikbetrieben der Heeres- und Marineverwaltung, unter Umständen die Wahrung wichtiger Geheimnisse in Frage komme.[17]) Da die Fabrikbetriebe der Heeres- und Marineverwaltung keinen gewerblichen Gewinn erstreben und deshalb zweifellos keine Gewerbebetriebe im Sinne des § 1 der G.-O. darstellen, so ist zuzugeben, dass die Verfasser dieser Motive davon ausgegangen zu sein scheinen, dass wenigstens die sogenannten Schutzvorschriften der G.-O. auch auf die im übrigen nicht unter die G.-O. fallenden Fabrikbetriebe Anwendung finden. Die Bedeutung dieser Bemerkung für die vorliegende Frage wird jedoch schon dadurch erheblich abgeschwächt, dass nicht ersichtlich ist, ob hierbei überhaupt auch an die durch § 6 der G.-O. entzogenen Gewerbe gedacht werde. Bei den Verhandlungen im Reichstage wurde diese Frage nicht erörtert, und es kann daher nicht ohne weiteres angenommen werden, dass sich derselbe mit den Ausführungen in den Motiven einverstanden erklären wollte.[18]) Auch aus der im wesentlichen unveränderten Annahme des neuen Zusatzes zu § 155 kann nicht gefolgert werden, dass damit der Reichstag stillschweigend jeden Satz der Motive gebilligt hat. Das Gesetz selbst enthält weder in seiner ursprünglichen, noch in seiner neuesten Fassung eine Bestimmung, welche darauf hinweist, dass die auf die Fabriken bezüglichen Vorschriften auch auf die im § 6 aufgeführten Unternehmungen Anwendung finden sollen, falls sie fabrikmässig betrieben werden. Es wird daher ungeachtet der erwähnten Bemerkung in den Motiven zu der Gewerbenovelle daran festzuhalten sein, dass diese Vorschriften nur für die auch sonst der G.-O. unterstehenden Betriebe gelten.

Ebensowenig wie die Fabrikmässigkeit der Nebenbetriebe kann für die Geltung der G.-O. die Thatsache verwerthet werden, dass die Eisenbahnverwaltungen selbst die Unterstellung ihrer Hilfsbetriebe unter die G.-O. anerkannt haben.[19]) Denn wenn die Verwaltungen davon ausgehen, dass in ihren Nebenbetrieben die Arbeiterschutzvorschriften zu beachten sind, so folgt hieraus noch keineswegs, dass sie damit eine gesetzliche Verpflichtung zur Befolgung dieser Vorschriften anerkennen wollten. Es ist vielmehr sehr wohl denkbar, dass die Verwaltungen, um ihre Arbeiter nicht ungünstiger zu stellen, als die Arbeiter in anderen Betrieben, aus freien Stücken die Beachtung dieser Vorschriften anordneten.[20]) Wenn aber ja eine Verwaltung von der unzutreffenden Ansicht ausgegangen sein sollte, dass diese Vorschriften auf ihre Hilfsbetriebe kraft Gesetzes Anwendung finden, so wäre ein solcher Irrthum für die Frage, ob wirklich eine gesetzliche Verpflichtung dieser Art besteht, völlig unerheblich.

Wenn hiernach die G.-O. einschliesslich des Titels VII auf die Hilfsbetriebe der Eisenbahn ebensowenig Anwendung findet, wie auf den eigentlichen Eisenbahnbetrieb, so folgt hieraus, dass die Verwaltungen, falls sie freiwillig in ihren Nebenbetrieben die Arbeiterschutzvorschriften befolgen, berechtigt sind, die Grenzen zu bestimmen, innerhalb deren diese Vorschriften zur Anwendung zu kommen haben. Dieser Rechtszustand muss als durchaus zweckmässig bezeichnet werden. Denn die Verwaltungen werden aus Fürsorge für ihr Personal und um sich einen tüchtigen Stamm von Arbeitern zu erhalten, auch ohne gesetzlichen Zwang alle Vorschriften zur Anwendung bringen, welche mit den Besonderheiten des Eisenbahnunternehmens vereinbar sind. Andererseits sind aber die Verwaltungen in der Lage, Einmischungen der Gewerbepolizeibehörden und der Gemeinden in den Betrieb ihrer Hilfsanstalten zurückzuweisen.

Von den Folgerungen, welche sich hieraus auf dem Gebiete des Gewerberechts ergeben,[21]) sollen im folgenden einige der wichtigsten hervorgehoben werden:

a) § 26 der G.-O. findet auch auf die Nebenbetriebe der Eisenbahn nur insoweit Anwendung, als dies die Landesgesetze auf Grund des Art. 125 des Einführungsgesetzes zum B. G.-B. zulassen. Falls eine solche landesgesetzliche Vorschrift nicht besteht, steht es den an die Anlagen der Hilfsbetriebe angrenzenden Eigenthümern frei, bei unzulässigen Einwirkungen auf ihr Grundstück gemäss §§ 906, 907 und 1004 des B. G.-B. auf Unterlassung der Beeinträchtigung und unter Umständen sogar auf Beseitigung der Anlage zu klagen.

b) Die Anwendung des Abs. 3 des § 120a ist bei den Nebenbetrieben der Eisenbahn ausgeschlossen.[22]) Für die Arbeiter in den Eisenbahnwerkstätten usw. erwachsen hieraus keine Nachtheile, da diese Vorschrift für sie durch das Unfallversicherungsgesetz ihre Bedeutung verloren hat. Dagegen ist dieser Grundsatz von Wichtigkeit für die Angestellten der Nebenbetriebe, welche keine Beamte sind, aber auch nicht unter das Unfallversicherungsgesetz fallen.

c) Da die Anwendung des § 139 b auf die Hilfsanstalten der Eisenbahnen ausgeschlossen ist, so steht den Gewerbepolizeibehörden ein Aufsichtsrecht über diese Betriebe nicht zu, auch wenn bei Staatsbahnen von der im § 155 Abs. 3 den staatlichen Betrieben eingeräumten Befugniss, die Funktionen der Gewerbepolizeibehörden den höheren Dienstbehörden des betr. Verwaltungszweiges zu übertragen, kein Gebrauch gemacht worden ist. Ebensowenig sind die Gewerbeinspektoren zur Ausübung eines Aufsichtsrechts über diese Betriebe befugt, deren Funktionen auf Grund des Vorbehalts in § 155 auf die höheren Eisenbahnbehörden überhaupt nicht übertragen werden könnten, da sich diese Vorschrift nur auf die Gewerbepolizeibehörden, nicht auch auf die Aufsichtsbeamten bezieht.[23])

d) Die von den Gemeinden und weiteren Kommunalverbänden gemäss § 142 der G.-O. erlassenen statutarischen Bestimmungen gelten nicht für die in ihrem Bezirk gelegenen Eisenbahnwerkstätten usw. Die Gemeinden sind daher z. B. nicht berechtigt, mit Wirkung für diese Betriebe auf Grund des § 119a Abs. 2 Z. 1 der G.-O. die Fristen für die Lohnzahlungen festzustellen. Dass diese statutarischen Bestimmungen auf die

[17]) I. Anlageband zu den Reichstagsverhandlungen von 1890/91 S. 30. Auf diese Ausführungen berufen sich z. B. Schenkel, Band II S. 634, Landmann, Band II S. 685. Dagegen bemerkt Schicker a. a. O. S. 261 und 411 mit Recht, dass nicht zu den gewerblichen Arbeitern im Sinne des Titels VII gehören die Arbeiter in den Gewerben, auf welche die G.-O. keine Anwendung findet. Auch das Reichsgericht hat anerkannt, dass eine Pulverfabrik der Heeresverwaltung nicht als ein Gewerbebetrieb im Sinne der G.-O. anzusehen ist. (Entsch. in Civilsachen Band XXXVII S. 294.)

[18]) Vergl. den Kommissionsbericht, II. Anlageband S. 1484 und 1611, ferner die Protokolle über die Reichstagsverhandlungen von 1891, S. 2544 und 2807.

[19]) Vergl. z. B. Schicker a. a. O. S. 17.

[20]) Von welcher Ansicht die einzelnen Verwaltungen ausgegangen sind, ist den Verfügungen nicht mit Bestimmtheit zu entnehmen. Vergl. preuss. Ministerialerlass vom 25. Mai 1892 (Minist.-Amtsblatt f. d. gesammte innere Verwaltung S. 230) bezw. Ministerialerlass vom 29. Oktober 1892 (Amtsblatt des Staatsminist. des Innern S. 517) sowie die Verfügung des k. Minist. des k. Hauses und des Aeusseren vom 12. April 1892 (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 105), sächs. Ausführungsverordnung vom 28. März 1892 (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 30 und 393), Vollzugsverfügung des württemb. Minist. des Innern vom 26. März 1892, § 62 (Regierungsblatt S. 59), dazu Verfügung des Minist. der auswärtigen Angelegenheiten vom 24. März 1892 Amtsblatt der württ. Verkehrsanstalten S. 153).

[21]) Auch auf anderen Gebieten ist die Zugehörigkeit der Nebenbetriebe zu dem Hauptunternehmen der Eisenbahn von praktischer Bedeutung. Z. B. erstreckt sich die landesgesetzlich bestehende Befreiung der Eisenbahnen von der Gewerbesteuer auch auf die Eisenbahnwerkstätten usw. Vergl. z. B. württemb. Gesetz vom 18. Juni 1849, Art. 9 (Regierungsblatt S. 207), hierzu Verhandlungen der württemb. Kammer der Abgeordneten von 1900, Beilageband I S. 513.

[22]) Vergl. bezüglich der in § 6 neben der Eisenbahn aufgeführten Fischerei und Seeschifffahrt die Entsch. des Reichsgerichts in Civilsachen, Band XXXII S. 105.

[23]) Vergl. Schicker a. a. O. S. 411.

nicht zufällig am Sitze der Centralverwaltung gelegenen Hilfsanstalten keine Anwendung finden können, ergibt sich übrigens auch aus dem Umstande, dass die statutarischen Vorschriften nur für die innerhalb des betr. Bezirkes befindlichen Gewerbebetriebe gelten, und der Gewerbebetrieb der Eisenbahnen nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts nur am Sitze der Centralverwaltung stattfindet.[24])

e) Die Vorstände und Beamten der Hilfsbetriebe der Eisenbahn können wegen Zuwiderhandlungen gegen die Schutzvorschriften der G.-O., soweit im Verwaltungswege die Befolgung derselben angeordnet ist, nur im Disziplinarwege, dagegen nicht gerichtlich auf Grund der Strafbestimmungen in §§ 146 und 146 a der G.-O. bestraft werden.[25])

f) Die Gewerbegerichte sind für Streitigkeiten zwischen Arbeitgeber und Arbeitern, welche beim Betriebe der Hilfsanstalten der Eisenbahnen vorkommen, nicht zuständig.[26])

Nach § 1 des Reichsgesetzes, betreffend die Gewerbegerichte, vom 29. Juli 1890 (R.-G.-Bl. S. 141) erfolgt die Errichtung von Gewerbegerichten durch statutarische Bestimmung der Gemeinden oder weiteren Kommunalverbände nach Maassgabe des § 142 der Gewerbeordnung. Da nun nach dem unter Lit. d) Ausgeführten die auf Grund des § 142 erlassenen statutarischen Bestimmungen keine Geltung für die Nebenbetriebe der Eisenbahn haben, so kann auch ein durch ein solches Statut ins Leben gerufenes Sondergericht für diese Betriebe nicht zuständig sein. Die Unzuständigkeit ergibt sich übrigens auch aus § 2 des erwähnten Gesetzes, wonach als Arbeiter im Sinne dieses Gesetzes nur diejenigen Arbeiter gelten, auf welche der Titel VII der Gewerbeordnung Anwendung findet. Jeder Zweifel in dieser Hinsicht wäre wohl ausgeschlossen, wenn von Seiten der Gewerbegerichte einerseits die Vorschrift des § 6 der G.-O. und andererseits der Umstand berücksichtigt würde, dass die Hilfsbetriebe keine zur selbständigen Prozessführung befugten Rechtsobjekte sind, dass vielmehr sämmtliche Klagen, auch aus Arbeitsverträgen, die von dem Werkstättenvorstand im Namen der Verwaltung abgeschlossen wurden, gegen die Eisenbahnverwaltung selbst, und zwar bei Staatsbahnen gegen die zur Vertretung des Fiskus berufene Behörde, bei Privatbahnen gegen den Vorstand der betreffenden Gesellschaft zu richten sind. Denn das Gesetz über die Gewerbegerichte enthält in dieser Hinsicht keine von den allgemeinen Rechtsgrundsätzen abweichende Vorschriften.[27])

Soweit sich der Nebenbetrieb nicht am Sitze der Centralverwaltung befindet, oder ein besonderer Gerichtsstand, z. B. des Erfüllungsortes begründet ist, sind die Gewerbegerichte nach der in Anm. [25]) angeführten Entscheidung des Reichsgerichts auch örtlich unzuständig.

Irgend welche Nachtheile für die Eisenbahnverwaltungen oder die von denselben beschäftigten Arbeiter kann die Ausschliessung der Gewerbegerichte für die hier in Betracht kommenden Streitigkeiten nicht zur Folge haben, vielmehr lassen es verschiedene Umstände als zweckmässig erscheinen, dass diese Streitigkeiten vor den ordentlichen Gerichten zum Austrag gelangen. Der Hauptvortheil der Gewerbegerichte ist darin zu erblicken, dass diese Gerichte aus Personen zusammengesetzt sind, welche infolge ihres Berufes besondere Kenntnisse von den im einzelnen Streitfalle in Betracht kommenden gewerblichen Betrieben besitzen. Soweit nun die Beisitzer der Gewerbegerichte nicht aus Angestellten der Hilfsbetriebe der Eisenbahnen bestehen, kommt ihnen bezüglich dieser Betriebe eine besondere Sachkenntniss nicht zu, da diese Betriebe infolge ihres unmittelbaren Zusammenhanges mit dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe sich von jedem anderen industriellen Unternehmen wesentlich unterscheiden. Sollten aber je Personen, welche in diesen Hilfsbetrieben beschäftigt sind, selbst als Beisitzer der Gewerbegerichte gewählt werden, so müsste die Autorität der Verwaltung aufs empfindlichste geschädigt werden, wenn diese Beisitzer über die Berechtigung einer von ihrem direkten Vorgesetzten getroffenen Maassnahme, z. B. einer Arbeitsentlassung oder eines Lohnabzuges, zu entscheiden hätten.[28]) Es kommt ferner in Betracht, dass, insbesondere in politisch bewegten Zeiten, die Wahl der Beisitzer zu den Gewerbegerichten Anlass zu politischen Agitationen geben und bei den Wahlen weniger die besondere Befähigung des einzelnen Kandidaten zu diesem Ehrenamte, als seine Stellung innerhalb einer bestimmten politischen Partei ausschlaggebend sein kann. Den Interessen der Eisenbahnverwaltungen entspricht es aber unbedingt, dass sich ihr Personal von solchen politischen Umtrieben fernhält. Dieser Zweck wird auf einfache Weise erreicht, wenn die Gewerbegerichte für die bei den Hilfsbetrieben vorkommenden Streitigkeiten nicht zuständig sind. Denn hieraus ergibt sich die selbstverständliche Folge, dass weder die Vorstände dieser Betriebe, noch die dort beschäftigten Arbeiter aktiv oder passiv zur Theilnahme an den Wahlen der Beisitzer zu dem Gewerbegerichte berechtigt sind.

---

[24]) Entsch. des R.-G. in Civilsachen, Band II S. 386.

[25]) Diese Ansicht wird auch vertreten von Sandmann a. a. O. Band II S. 686.

[26]) Bei den Gewerbegerichten selbst besteht bezüglich ihrer Zuständigkeit Meinungsverschiedenheit, z. B. wurde die Zuständigkeit verneint von dem Gewerbegericht Stuttgart, dagegen bejaht von den Gewerbegerichten Cannstatt und Esslingen. Sehr misslich ist es, dass durch die Bestimmung in § 55 des Gesetzes über die Gewerbegerichte, wonach Berufung an die ordentlichen Gerichte nur bei einem Streitwerth von mehr als 100 *M.* zulässig ist, die Möglichkeit, die Entscheidung eines höheren Gerichtes über diese Frage zu erlangen, nahezu ausgeschlossen ist. Es würde sich zum mindesten eine Vorschrift analog § 547 der Civilprozessordnung empfehlen, dass die Berufung ohne Rücksicht auf den Streitwerth zulässig ist, soweit die sachliche Unzuständigkeit des Gewerbegerichts geltend gemacht wird. Auf die prozessualische Streitfrage, ob den Gewerbegerichten die sogenannte Kompetenz-Kompetenz zukommt, d. h. ob sie in einer für die ordentlichen Gerichte bindenden Weise über ihre sachliche Zuständigkeit entscheiden können, soll hier nicht eingegangen werden (vergl. einerseits Wach, Handbuch des deutschen Civilprozessrechts Band I S. 361, andererseits Gaupp, Kommentar zur C.-P.-O. (3. Aufl.) Band I S. 7, Wittmaack im „Archiv für die civilistische Praxis“ Band XC S. 1 ff.).

[27]) Ein unter Verkennung dieses Grundsatzes gegen eine Hilfsanstalt ergangenes gewerbegerichtliches Urtheil kann von der Eisenbahnverwaltung wegen Mangels der gesetzlichen Vertretung gemäss § 24 des Gesetzes, betreffend die Gewerbegerichte, und § 579 Z. 4 der C.-P.-O. bei dem Gewerbegerichte mit der Nichtigkeitsklage angefochten werden. Ein besonderer Werth kann diesem Rechtsbehelfe jedoch nicht beigelegt werden, weil über die Nichtigkeitsklage wieder das Gewerbegericht nach den gewöhnlichen Grundsätzen, d. h. in der Regel unter Ausschluss der Berufung an das ordentliche Gericht, zu entscheiden hat. Wichtiger ist für die Eisenbahnverwaltungen, dass sie nach § 56 Abs. 4 des Gesetzes, betreffend die Gewerbegerichte, berechtigt sind, bei dem Amtsgerichte gemäss § 766 der C.-P.-O. Einwendung gegen die Zwangsvollstreckung zu erheben, falls auf Grund eines gegen eine Hilfsanstalt ergangenen Urtheils Zwangsvollstreckung in das Vermögen der Eisenbahn eingeleitet werden sollte.

[28]) Vergl. über die in Frankreich von sozialistischer Seite ausgehenden Bestrebungen, die Staatsbetriebe den gewerblichen Schiedsgerichten zu unterstellen, den Aufsatz in Nr. 16 S. 249 d. Ztg. Dagegen scheinen nach den Notizen in Nr. 13 S. 200 und Nr. 22 S. 346 d. Ztg. in Oesterreich keine Bedenken gegen die Zuständigkeit der Gewerbegerichte für die Verkehrsunternehmungen zu bestehen.

Die transbaikalischen Eisenbahnen.

Die transbaikalischen Eisenbahnen, die östlichen Theilstrecken der sibirischen Linie jenseits des Baikalsees, bestehen aus zwei Bahnabschnitten, die den Baikal bezw. die westsibirische Bahn mit der Amúrprovinz und mit der chinesischen Ostbahn verbinden. Ausgangspunkt beider Linien bildet die Station Myssowája am Ostufer des Baikal. Die Hauptlinie ist in östlicher Richtung bis nach der Stadt Stretensk an der Schilka geführt, die Nebenlinie zweigt in südöstlicher Richtung von der Station Kaidalówo der Hauptlinie nach der chinesisch-mandschurischen Grenze ab. Ueber beide Linien sind in dem vom russischen Verkehrsministerium herausgegebenen Werk „Führer auf der grossen sibirischen Eisenbahn"*) und vom Ingeniör K. Ipsberg in Timoschkino (Transbaikalien) nähere Angaben veröffentlicht worden, die hier im Auszuge wiedergegeben werden sollen.

I. Die transbaikalische Hauptlinie.

Zur Umgehung des Chámar-Dában, dessen Gebirgszweige stellenweise steil nach dem Baikalsee abfallen, sah man sich veranlasst, die Bahn von der Station Myssowája in nordöstlicher Richtung am Ufer des Baikal entlang zu führen. Das Gebiet, welches hier bis zur Station Possolskoje (Werst 45) von der Bahn durchschnitten wird, ist zwar sehr waldreich, aber für den Ackerbau fast ungeeignet, daher auch nur sehr spärlich besiedelt. Zahlreiche kleinere Flüsse, die auf dem Chámar-Dában entspringen und die Linie kreuzen, sind in gemauerten Durchlässen durch den Bahnkörper geführt; der grösste Fluss, die Manturicha, musste mit eisernen Trägern überbrückt werden. Bei Werst 50 tritt die Bahn in das Flussthal der Selengá, welches bis Werst 125 ziemlich breit ist und daher eine bequeme Linienführung gestattete. Die Ausläufer des Chámar-Dában treten hier im allgemeinen nur selten unmittelbar bis an den Fluss heran. Hinter Werst 125 verengt sich dagegen das Flussthal mehr und mehr, es bildet schliesslich eine Schlucht, durch welche die Bahn an steilen Felshängen entlang bis Werst 130 geführt werden musste. Hier wird die Selengá mit einer eisernen Brücke überspannt, die sechs Stromöffnungen von je 40 Faden (85,34 m) und zwei Landöffnungen von je acht Faden (17,06 m) Weite besitzt. Die steinernen Brückenpfeiler sind mittelst Luftdruck gegründet. Nach Ueberschreitung der Selengá verfolgt die Bahn das rechte Flussufer bis zur Stadt Werchne-Udinsk. Auf dieser Strecke tritt stellenweise grauer und röthlicher Granit am Ufer zu Tage. Hinter Werchne-Udinsk wendet sich die Linie ein wenig nach Norden und überschreitet bei Werst 162, auf einer eisernen Brücke von 50 Faden (106,67 m) Länge, den Fluss Uda. Von der Station Onochoi (Werst 187) ist im allgemeinen die Richtung der grossen Moskauer Poststrasse (Posttrakt) bis zum Fluss Brjan eingehalten worden, der bei Werst 215 mit einer eisernen Brücke von 20 Faden (42,67 m) Länge überschritten wird. Unweit der Station Gorchon (Werst 256) beginnt der Anstieg zum Zagán-Dában, der die Wasserscheide der Nebenflüsse der Uda und des Chilok bildet. Die Bahn besitzt hier grösste Steigungen von rund 1:60 und kleinste Krümmungshalbmesser von 150 Faden (320 m). Nach Ueberschreitung des höchsten Punktes bei Werst 270 (Station Kischi, etwa 200 Faden [426,70 m] über dem Spiegel des Baikal) neigt sich die Linie ins Flussthal der Baljaga (Nebenfluss des Chilok) und erreicht bei Werst 288 die Petrowskische Eisenhütte (Besitzthum des Kaisers von Russland). Das Gebiet, welches zwischen Werchne-Udinsk und der Petrowskischen Eisenhütte von der Bahn durchschnitten wird, ist etwa 100 Werst hinter Werchne-Udinsk bereits von Uebersiedlern aus Russland bevölkert, die hier Ackerbau und Viehzucht betreiben. Weiter nach Osten, unweit der Eisenhütte, befindet sich noch Urwald; hier nomadisiren nur Burjäten. Hinter der Petrowskischen Hütte verfolgt die Bahn das Flussthal der Baljaga, überschreitet diesen Fluss bei Werst 293 und 299 mit eisernen Brücken von 15 und 20 Faden (32 und 42,67 m) Länge und wendet sich dann nach Nordosten zum Flussthal des Chilok. Am rechten Ufer des Chilok, unterhalb der Mündung des Flusses Tigni, treten Steinkohlen zu Tage. Bei Werst 324 ist der Tigni mit einer eisernen Brücke von 15 Faden (32 m) Weite überspannt. Im Thal des Chilok, soweit dasselbe von der Bahn berührt wird, hat sich eine sesshafte Bevölkerung noch nicht niedergelassen, man trifft hier nur nomadisirende Burjäten mit ihren Heerden. Das Chilokthal ist von Bergen begrenzt, die stellenweise steil zum Flussufer abfallen. Die Durchführung der Bahn erforderte hier Felssprengungen. Von Werst 381 wendet sich die Linie nach Osten und verlässt zwischen den Stationen Sachando (Werst 580) und Jablonowaja (Werst 603) das Thal des Chilok. Bei Werst 590 findet der Uebergang über das Jablonoigebirge in einem Gebirgssattel statt, der eine absolute Höhe von 487 Faden (1 039 m) besitzt. Von dieser Passhöhe bis zur Station Jablonowaja, auf etwa 12 Werst (12,8 km) Länge, beträgt das grösste Gefälle rund 1:60, der kleinste Krümmungshalbmesser 150 Faden (320 m). Bis zur Station Tschitá (Werst 674) verfolgt die Bahn die nordöstliche Richtung; bei Krutoi-Jar, etwa 4 Werst von der Linie, befinden sich Steinkohlenlager. Hinter der Station Tschitá ist die Bahn vermittelst einer eisernen Brücke von insgesammt 75 Faden (160 m) Länge (3 Oeffnungen von je 25 Faden [53,3 m] Weite) auf das linke Ufer der Ingodá übergeführt. Bei Werst 692 und 708 sind die Nebenflüsse der Ingodá (Nikiticha und Kruzina) mit eisernen Brücken von 20 Faden (42,67 m) und 25 Faden (53,3 m) Länge überspannt. Zwischen den Stationen Makawejewo (Werst 729) und Karimskaja (Werst 767) verfolgt die Bahn anfänglich die südöstliche, darauf die nordöstliche Richtung und erreicht bei Werst 783 die Station Kaidalówo, den Ausgangspunkt der transbaikalischen Zweiglinie nach der chinesisch-mandschurischen Grenze. Unweit der Station Urulga (Werst 807), wo sich eisenhaltige Mineralquellen und Steinbrüche befinden, überschreitet die Bahn den Fluss Urulga (Nebenfluss der Ingodá) auf einer eisernen Brücke von 60 Faden (128 m) Länge (3 Oeffnungen von je 20 Faden [42,7 m] Weite) und schlägt dann die Richtung nach Nordosten ein. Bei Werst 821 wird der Fluss Tologa von der Bahn geschnitten (eiserne Brücke mit 2 Oeffnungen von je 20 Faden [42,67 m] Weite), die sich dann nach Osten wendet und an der Vereinigungsstelle der Quellflüsse der Schilka (Onón und Ingodá) bei Werst 883 die Station Onón erreicht. Von hier wendet sich die Linie aufs neue nach Nordosten; sie überschreitet bei Werst 908 die Kija auf einer eisernen Brücke von 25 Faden (53,3 m) und bei Werst 921 die Nertscha auf einer eisernen Brücke von 150 Faden (320 m) Länge (5 Oeffnungen von je 30 Faden [64 m] Weite). Nachdem die Bahn bei Werst 950 die Stadt Nértschinsk berührt hat, erreicht sie bei Werst 1 033,5 (1 102,50 km) den Endpunkt, die Stadt Stretensk an der Schilka. Von Tschitá bis nach Stretensk, auf etwa 360 Werst (384 km) Länge, ist die Bahn im Thal der Ingodá und Schilka grösstentheils an steilen Felshängen entlang geführt worden. Diese Strecke verursachte die grössten Bauschwierigkeiten und erforderte umfangreiche Felssprengungen.

Die ersten Vorerhebungen für die Transbaikal-Eisenbahn wurden bereits im Sommer 1887 unter Leitung des Ingeniörs P. Wjäsemsky in Angriff genommen. Als Ausgangspunkt der Bahn sollte damals der Landungsplatz Possolskoje am Ostufer des Baikalsees dienen. Nähere Untersuchungen an Ort und Stelle zeigten aber, dass der offene und seichte, auch viel-

*) Führer auf der grossen sibirischen Eisenbahn. Ausgabe des Ministeriums der Verkehrswege. Redaktöre Dmitriew-Mamonow und Ingeniör Sdsärski. Mit Karten, Stadtplänen und zahlreichen Abbildungen. St. Petersburg. 1901.

fachen Stürmen ausgesetzte, von Schiffen nur selten berührte Landungsplatz Possolskoje vollständig ungeeignet war. Es wurde daher der weit bequemere, insbesondere vor Stürmen geschützte Hafen Myssowája als Ausgangspunkt der Bahn gewählt. Eingehende Vorarbeiten wurden 1893 und 1894 unter Leitung des Ingeniörs W. Adrianow veranstaltet. Die Aufgabe dieser Unternehmung bestand hauptsächlich in der Ermittelung einer südlichen Linie und eines geeigneten Ueberganges über den Jablonoibergrücken. Auf Grund dieser Vorarbeiten wurde in der vereinigten Sitzung des Bauausschusses der sibirischen Eisenbahn am 13. Mai 1895 die Linienführung der Transbaikal-Eisenbahn bestätigt. Die Bauarbeiten wurden am 11. April 1895 unter Leitung des Ingeniörs Putschenikow in Angriff genommen. Für den Bau waren ursprünglich 59 250 381 R. (einschliesslich Schienen und Betriebsmittel) oder 57 329 R. für die Werst (etwa 115 540 ℳ. für 1 km) angesetzt. Im Sommer 1897 entstanden in Transbaikalien durch anhaltende Niederschläge und durch ein aussergewöhnlich starkes Schmelzen der Schneemassen auf den Bergspitzen des Jablonoi grosse Ueberschwemmungen, die stellenweise arge Verheerungen an Dämmen, Brücken und Gebäuden anrichteten und auch die Betriebsmittel der Bahn beschädigten. Zur Wiederherstellung der Bauwerke wurden rund 5 700 000 R. bewilligt; die Kosten für je 1 Werst Bahnlänge sind demnach für die Transbaikal-Eisenbahn näherungsweise mit 60 000 R. oder etwa 120 925 ℳ. für je 1 km anzusetzen.

Im Januar 1900 wurde die Bahn für den zeitweiligen Verkehr, im Sommer desselben Jahres, nach Errichtung der Brücke über die Selenga, für den regelmässigen Verkehr eröffnet.

Zur Ausführung kamen 34 Stationen III. bis V. Klasse, die in der nachstehenden Tabelle näher bezeichnet sind.

Name der Station	Klasse der Station	Entfernungen von Myssowája	
		Werst	Kilometer
1. Myssowája	IV	—	—
2. Possolskoje	V	45	48,00
3. Selenga	IV	80	85,34
4. Tataurowo	IV	119	126,95
5. Werchne-Udinsk	IV	154	164,28
6. Onochoi	IV	187	199,48
7. Saigrajewo	V	207	220,82
8. Ilka	IV	229	244,29
9. Gorchon	V	256	273,09
10. Kischi	V	270	288,03
11. Petrowski-Sawod	IV	288	307,23
12. Tarbagatai	V	319	340,30
13. Talboga	IV	337	359,50
14. Bada	IV	381	406,44
15. Chilok	IV	427	455,51
16. Chuschenga	V	462	492,85
17. Taidun	V	502	535,52
18. Magson	IV	541	577,13
19. Sachando	V	580	618,73
20. Jablonowaja	IV	603	643,27
21. Ingoda	V	638	680,60
22. Tschita	III	674	719,00
23. Kruzina	IV	708	755,28
24. Makawejewo	IV	729	777,68
25. Karimskaja	V	767	818,22
26. Kaidalowo	—	783	835,28
27. Urulga	IV	807	860,89
28. Subarewo	IV	840	896,09
29. Onon	IV	883	941,96
30. Schilka	IV	907	967,57
31. Nertschinsk	IV	950	1 013,44
32. Bjänkina	IV	974	1 039,04
33. Bajan	IV	1 007	1 074,25
34. Stretensk	III	1 033,5	1 102,50

Zwischen einigen Stationen sind Ausweichstellen eingeschaltet. Der Oberbau trägt Stahlschienen von nur 18 Pfund auf 1 Fuss (24,28 kg je 1 m). Die Spurweite beträgt 0,714 Faden (1,523 m); die Bettung besitzt eine Breite von 1,45 Faden (3,093 m) und eine mittlere Stärke von 0,2 Faden (0,426 m). Die Kronenbreite der Dämme beträgt 2,6 Faden (5,547 m), der Einschnitte 2,4 Faden (5,120 m). Durch die Ausweichstellen soll die Leistungsfähigkeit der Bahn bis auf 14 Züge in 24 Stunden nach beiden Richtungen erhöht worden sein.

2. Die Zweiglinie nach der chinesischen Grenze.

Ausgangspunkt der Zweiglinie bildet die Station Kaidalówo (Werst 783) der Hauptlinie. Nach Ueberschreitung der Ingodá wird die Wasserscheide der Flüsse Aga und Ingodá mit grössten Gefällen von rund 1 : 60 überwunden. Auf dieser Gebirgsstrecke, die etwa 30 Werst (rund 32 km) umfasst, mussten Einschnitte in hartem Gestein bis 7 Faden (15 m) Tiefe ausgeführt und Dämme bis 13 Faden (27 m) Höhe errichtet werden. Der Uebergang über die folgenden Wasserscheiden zwischen den Flüssen Aga und Onón sowie zwischen dem Onón und der Túrga des Adún-Tschélon-Gebirges konnte unter günstigeren Verhältnissen mit Neigungen von nicht über 1 : 100 bewerkstelligt werden. Grössere Schwierigkeiten waren dagegen bei der Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen der Bórsja und dem Argún zu überwinden. Hier mussten wieder Einschnitte bis 7 Faden (15 m) Tiefe ausgeführt und Dämme bis 8 Faden (17,07 m) Höhe errichtet werden. Von der Station Timoschkino (Werst 258) durchschneidet die Bahn ein ziemlich ebenes Gelände, das im allgemeinen nur unbedeutende Erdarbeiten erfordert hat. Bei Werst 324,33 (345,96 km) erreicht die Bahn die chinesisch-mandschurische Grenze und geht hier in die sogen. „chinesische Ostbahn“ über.

Auf der Zweiglinie sind an folgenden Stellen eiserne Brücken errichtet worden:

Werst	Kilometer	Fluss	Brücke
—	—	Ingodá	Länge 80 Faden (170,68 m), 2 Oeffnungen von je 40 Faden (85,34 m).
75	80,00	Aga	Länge 30 Faden (64 m).
85	90,67	Chila	„ 15 „ (32 „).
127	135,48	Onón	„ 180 „ (384,03 m), 2 Oeffnungen von je 50 Faden (106,675 m), 2 Oeffnungen von je 40 Faden (85,34 m).
161	171,75	Túrga	Länge 25 Faden (53,33 m).
217	231,49	Borsjá	„ 50 „ (106,65 m).

Die Strompfeiler der Brücken über die Ingodá und den Onón sind mittelst Luftdruck gegründet.

Das Gebiet, welches von der Zweigbahn durchschnitten wird, ist nur von Kosaken und Burjäten bevölkert, die hauptsächlich Viehzucht, seltener Ackerbau betreiben. Nur an der Ingodá, am Onón und an der Borsjá trifft man einige Dörfer in unmittelbarer Nähe der Bahn, sonst liegen im allgemeinen bewohnte Ortschaften 30 bis 50 Werst (32—53,33 km) abseits der Linie. Im Winter fällt selten Schnee, die Temperatur sinkt auf —20 bis —40° C., die mittlere Jahrestemperatur beträgt nur —2¾° C. Die einheimische Bevölkerung (Kosaken und Burjäten) eignete sich nicht für den Bahnbau, es mussten daher Arbeiter aus Russland herangezogen werden; nebenbei wurden auch Soldaten und Sträflinge für die Erdarbeiten, Chinesen und Mandschuren für Steinmetzarbeiten verwendet. Bauholz konnte aus den umliegenden Wäldern gewonnen werden, Bausteine waren längs der ganzen Linie erhältlich. Cement lieferte die Kokertaische Fabrik an der Schilka; die Eisentheile für die Brücken, Schienen und die Betriebsmittel wurden in russischen Fabriken hergestellt.

Die Bahn ist unter denselben technischen Bedingungen wie die Hauptlinie ausgeführt worden, nur für die Schienen wurde ein stärkeres Profil von 24 Pfund auf 1 Fuss (32,37 kg je 1 m) gewählt. Die Stationsgebäude, Wächterhäuser, Kasernen und Hilfslokomotivschuppen (auf einzelnen Gebirgsstrecken) sind aus Holz, die Hauptlokomotivschuppen aus Ziegeln errichtet worden. Nach den Angaben des Ingeniörs Ipsberg in Timoschkino sind die angesetzten Baukosten von rund 27 000 000 R. (etwa 58 000 000 ℳ.), einschliesslich der Betriebsmittel, bereits überschritten und näherungsweise auf 90 000 R. für die Werst Bahnlänge (etwa 181 400 ℳ. für 1 km) zu veranschlagen.

F. Thiess.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preussen in den Jahren 1890—1900.** Auf den vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten an den Kaiser und König hierüber erstatteten Bericht ist folgender Allerhöchster Erlass Seiner Majestät an den Minister ergangen:

„Von dem Berichte, den Sie Mir über die Thätigkeit der in Ihrem Ministerium vereinigten Verwaltungszweige für den Zeitraum vom 1. April 1890 bis zum 31. März 1900 erstattet haben, habe Ich mit lebhaftem Interesse Kenntniss genommen. Mit Befriedigung habe Ich ersehen, dass die von Meinen in Gott ruhenden Vorgängern in der Regierung angebahnte Eisenbahnpolitik unter Ihrer Leitung in reichem Maasse die erhofften Früchte getragen hat, die es ermöglicht haben, den stark angewachsenen Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung zu tragen und daneben alljährlich reiche Ueberschüsse zur Befriedigung allgemeiner Staatsbedürfnisse bereit zu stellen. Nicht minder hat es Mich interessirt, die Leistungen des abgelaufenen Dezenniums auf dem Gebiete des Wasserbaues übersichtlich zusammengestellt zu sehen und hierbei einem verständnissvollen Eingehen auf die Anforderungen dieses für die Volkswirthschaft so wichtigen Zweiges staatlicher Fürsorge zu begegnen. Es gereicht Mir zur Freude, auch bei dieser Gelegenheit Ihnen und den Beamten Ihres Ressorts Meine Anerkennung und Meinen Königlichen Dank für Ihre treue Pflichterfüllung auszusprechen. Mit der Veröffentlichung des Berichts erkläre Ich Mich gern einverstanden.

Berlin, den 1. April 1901. Wilhelm R.

Wir werden aus dem reichen Inhalt des Berichtes im Laufe der nächsten Zeit das Wissenswertheste unsern Lesern mittheilen.

— **Auskunftertheilung im Personen- und Güterverkehr bei den preussischen Staatsbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem an die Eisenbahndirektionen gerichteten Erlass darauf hingewiesen, dass durch die neue Büroordnung für die königlichen Eisenbahndirektionen die Einrichtung von Auskunftsstellen in den Verkehrsbüros vorgesehen ist, denen vornehmlich die Auskunftertheilung in Angelegenheiten des Güterverkehrs zufallen soll. Die für Angelegenheiten des Güterverkehrs am Direktionssitz etwa bestehenden besonderen Auskunftsstellen werden mit dieser Einrichtung daher entbehrlich und sind aufzulösen oder in das Verkehrsbüro zu verlegen. Nur in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz) und bis auf weiteres auch in Frankfurt a/M. können die besonderen Auskunftsstellen mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse bestehen bleiben. In Angelegenheiten des Personenverkehrs kann die Auskunftertheilung auch den Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte übertragen werden. Anfragen, die auf Grund des vorhandenen Materials nicht beantwortet werden können, sollen von den genannten Dienststellen je nach Bestimmung der Eisenbahndirektion entweder nach Rückfrage beim Verkehrsbüro beantwortet oder dem letzteren zur Erledigung überwiesen werden. Ob nach Lage der örtlichen Verhältnisse die räumliche Verbindung der Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte mit dem Verkehrsbüro angängig und zweckmässig ist, soll von den Eisenbahndirektionen geprüft werden. Dass Telephonanlagen überall vorhanden sind, wo ihre Benutzung zur Beschleunigung der Geschäftserledigung beiträgt, setzt der Minister voraus. Anfragen, die an die äusseren Dienststellen gelegentlich der Aufgabe von Gütern usw. gerichtet werden und ohne Schwierigkeit beantwortet werden können, sollen diesen Dienststellen zur Erledigung überlassen werden.

— **Kleiderkassen.** Ueber die Zahlung der Kosten des ersten Bedarfs an Dienstkleidungsstücken der mittleren und unteren Beamten bestehen nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten bei einzelnen preussischen Eisenbahndirektionen Anordnungen, die der wirthschaftlichen Lage der Betheiligten nicht in vollem Maasse Rechnung tragen. Der Minister empfiehlt daher den Eisenbahndirektionen folgende Bestimmungen zur Einführung: „Sofern die Beamten sich nicht zur sofortigen Zahlung der vollen Kosten des ersten Bedarfs an Dienstkleidern bereit erklären, haben die etatsmässigen Beamten neben den laufenden Jahresbeiträgen eine Anzahlung von 30 ℳ. oder für Dienstkleider aus gewöhnlichem Tuche von 20 ℳ. bei der Aufnahme in die Kleiderkasse und weitere vierteljährliche Theilzahlungen von 15 ℳ. so lange zu leisten, bis die Kosten der ersten Ausrüstung durch die Abschlagszahlungen unter Einrechnung der inzwischen entrichteten laufenden Beiträge gedeckt sind. Diätare haben mit dieser Maassgabe die Kosten des ersten Bedarfs an Dienstkleidern durch Anzahlung von 10 ℳ. im Monat des Beitritts, 10 ℳ. im folgenden Monat, 10 ℳ. im dritten Monat und den Rest mit monatlich 5 ℳ. in den folgenden Monaten neben den laufenden Jahresbeiträgen zu decken.“ Nach demselben Erlass bestehen ferner Ungleichheiten hinsichtlich des Kreises der beitrittspflichtigen Mitglieder der einzelnen Kleiderkassen. Da nach dieser Richtung einheitliche Vorschriften wünschenswerth erscheinen, sollen die Eisenbahndirektionen in Breslau, Elberfeld, Erfurt und Mainz nach Benehmen mit den übrigen Eisenbahndirektionen prüfen, ob nicht hinsichtlich der Beitrittspflicht zur Kleiderkasse die Beamten in allen Bezirken gleichmässig zu behandeln sind. Nach Ansicht des Herrn Ministers dürfte die Beitrittspflicht zu umfassen haben: 1. sämmtliche Unterbeamte, 2. sämmtliche mittlere Beamte, die sich in der ersten etatsmässigen Stelle befinden oder aus dem Unterbeamtenverhältniss in den mittleren Dienst übertreten, 3. die zu diesen Beamtenklassen gehörigen Diätare. Von der Beitrittspflicht wurden somit nur die in Beförderungsstellen des mittleren Dienstes aufrückenden Beamtenklassen zu entbinden sein. Bei Prüfung dieser Frage ist auch zu erwägen, ob es zweckmässig ist, Kleiderkassen für gewisse Aufgaben, insbesondere die einheitliche Beschaffung von Tuchen und anderen Dienstkleidungsgegenständen, zu grösseren Gruppen zusammenzufassen. Ueber das Ergebniss der Prüfung ist seitens der Eisenbahndirektion in Elberfeld zu berichten.

— **Schlafwagenbetrieb zwischen Berlin und Warschau.** Die in den Zügen 51 und 52 zwischen Berlin und Alexandrowo verkehrenden Schlafwagen der preussischen Staatsbahnen werden vom 18. Mai d. J. ab bis und von Warschau durchgeführt werden, um die Reisenden der Unbequemlichkeit des Wagenwechsels in Alexandrowo zu entheben.

Für die ganze Strecke Berlin-Warschau werden Bettkarten zum Preise von 10,55 ℳ. in I. und 8,44 ℳ. in II. Klasse (einschliesslich der russischen Transportsteuer) ausgegeben werden. Daneben bleiben die bisherigen Bettkarten für die Theilstrecke Berlin-Alexandrowo zum alten Preise bestehen.

Der Vorverkauf der Bettkarten für die Richtung nach Warschau erfolgt in Berlin bei der Fahrkartenausgabestelle Bahnhof Friedrichstrasse, im amtlichen Reisebüro Potsdamer Bahnhof und im Internationalen Reisebüro (L. Siepermann), Unter den Linden 69, für die Richtung nach Berlin bei Station Warschau der Warschau-Wiener Eisenbahn. Die Vormerkungsgebühr beträgt 50 ₰. Telegraphische Vorausbestellungen auf Bettkarten beider Richtungen haben sämmtliche Stationen der preussischen Staatsbahn gegen die feste Depeschengebühr von 50 ₰ zu vermitteln.

— **Wagengestellung für Kohlen und Koks in den grösseren Kohlenbezirken im Bereiche der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen.** Aus einer uns vorliegenden entsprechenden Uebersicht über die Wagengestellung im Jahre 1900 im Vergleich zum Jahre 1899 geben wir nachstehend das Gesammtergebniss wieder:

	1899				1900				1900 gegen 1899 mehr gestellt	
	angefordert	gestellt	nicht rechtzeitig gestellt		angefordert	gestellt	nicht rechtzeitig gestellt			
				Prozent des Bedarfs				Prozent des Bedarfs		%
	Wagen zu 10 t									
Ruhrgebiet	4 628 345	4 561 624	66 721	1,4	4 965 287	4 934 954	30 333	0,6	373 330	+ 8,2
Oberschlesien	1 689 271	1 672 816	16 455	1,0	1 794 746	1 785 203	9 543	0,5	112 387	+ 6,7
Niederschlesien	327 171	324 074	3 097	0,9	350 516	349 514	1 002	0,3	25 440	+ 7,9
Aachener Bezirk	155 767	154 095	1 672	1,1	156 212	154 988	1 224	0,8	893	+ 0,6
Saarbezirk	695 501	691 751	3 750	0,5	719 736	715 721	4 015	0,6	23 970	+ 3,5
Braunkohlengruben in den Direktionsbezirken Magdeburg, Halle und Erfurt	975 237	967 684	7 553	0,8	1 188 874	1 183 918	4 956	0,4	216 234	+ 22,3
zusammen	8 471 292	8 372 044	99 248	1,2	9 175 371	9 124 298	51 073	0,6	752 254	+ 9,0

Aus dieser Statistik ergibt sich, wie günstig die Wagengestellung auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen im Jahre 1900 gewesen ist. Ueberall eine erhebliche Mehrleistung in der Gestellung: im Ruhrgebiet allein 8,2 % (373 330 Wagen), in Oberschlesien 6,7 % (112 387 Wagen), in Niederschlesien 7,9 % (25 440 Wagen) und in den mitteldeutschen Braunkohlengruben 22,3 % (216 234 Wagen). In allen Kohlenbezirken zusammen wurden gegen 1899 : 752 254 Wagen zu 10 t = 9 % mehr versandt. Trotz dieser Mehrleistung ist im Jahre 1900 noch eine weitere Verringerung der schon niedrigen Ausfälle in der Wagengestellung des Vorjahres eingetreten. Im Ruhrbezirk ist die Fehlziffer von 1,4 auf 0,6 % der Anforderung, in Oberschlesien von 1 auf 0,5 %, in Niederschlesien von 0,9 auf 0,3 % zurückgegangen. Sogar in den Braunkohlenbezirken, deren Versorgung mit Wagen besonders schwierig ist, sind nur 0,4 % (gegen 0,8 % im Vorjahr) verspätet gestellt worden. Eine bemerkenswerthe Höhe hat die Wagengestellung an der Ruhr in den Monaten November und Dezember erreicht. So wurden am 20. November 1900: 18 301 und am 7. Dezember 18 405 offene Wagen für Kohlen und Koks gestellt, das sind rund 2 000 Wagen mehr, als die höchste Gestellung des Vorjahres; die Höchstziffer hat sich also binnen Jahresfrist um 2 000 Wagen erhöht. Trotz dieser Steigerung fehlten im Dezember nur 114 Wagen, seit Dezember 1892 die niedrigste Fehlziffer. Dieses Ergebniss wurde erreicht, obwohl dem Zugverkehr im Westen durch die Sperrung der rechtsrheinischen Strecke infolge des Bergrutsches bei Vallendar sehr grosse Schwierigkeiten erwachsen waren, die wochenlang anhielten. Auch in Oberschlesien waren die Ausfälle zur Zeit des stärksten Verkehres äusserst gering; im November und Dezember hat dort nicht ein Wagen gefehlt. Selbst die Interessenvertretungen, die alle Unebenheiten in der Befriedigung des Wagenbedarfs zu verfolgen pflegen, erkennen diese Ergebnisse an. Unter anderen erklärt das rheinisch-westfälische Kohlensyndikat in seinem Jahresbericht, dass die Staatsbahn es ermöglicht habe, den an sie gestellten aussergewöhnlich hohen Anforderungen in einem Maasse zu genügen, das alle Erwartungen übertroffen habe.

— **Freie Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Eisenbahnverkehrsinteressen in Oldenburg.** In der Versammlung der Handelskammer zu Oldenburg am 30. März d. J. kam, wie die oldenburgischen „Nachr. f. St. u. L." berichten, ein von der grossherzoglichen Eisenbahndirektion vorgelegter Satzungsentwurf zur Erörterung, betreffend die Neubeordnung der seit 1877 für den Direktionsbezirk bestehenden vorgenannten Vereinigung. Der Berichterstatter, Bankherr Gramberg, gab der Meinung des Verkehrsausschusses Ausdruck, dass die vorgeschlagene Einrichtung nicht geeignet sei, den beabsichtigten Zweck zu erreichen, sondern dass der Ausschuss vielmehr eine Vertretung in der Art der preussischen Eisenbahnräthe anstrebe. Die Handelskammer als solche befürchtet eine Schmälerung ihres Einflusses durch die neue Vertretung, die aus 11 Mitgliedern der Handels-, je 6 der Landwirthschafts- und Handwerkskammer und verschiedenen Vertretern der auswärtigen Behörden, im ganzen 37, und aus den Mitgliedern der Eisenbahndirektion und verschiedenen Zugewählten, zusammen 66, bestehen soll. Berichterstatter verbreitet sich über die Zuständigkeit usw. und kommt zu dem Ergebniss, dass die preussischen Einrichtungen besser seien und dass hier ähnliches zu schaffen sei. Der Ausschuss bat somit um Ablehnung der Vorlage der Eisenbahndirektion und um Schaffung einer Einrichtung ähnlich der der preussischen Eisenbahnräthe.

Wiewohl die Vorlage durch den vortragenden Rath des Staatsministeriums, Oberbaurath Böhlk, in eingehender Weise vertreten wurde, gelangte der erwähnte Ausschussantrag zur einstimmigen Annahme.

Soweit der Bericht des Oldenburger Blattes.

Die Einrichtung der sogenannten freien Vereinigung, über deren Versammlungen auch in dieser Zeitung früher wiederholt berichtet ist, vertrat in Oldenburg die Stelle der in den meisten anderen Ländern des Vereins gesetzlich geregelten Landes- oder Bezirkseisenbahnräthe. Sie krankte an dem Fehlen geeigneter Bestimmungen über ihre Verfassung und an der übergrossen Mitgliederzahl, da sowohl aus dem Lande Oldenburg, als auch aus den umliegenden von der oldenburgischen Eisenbahn durchzogenen Gegenden zahlreiche Theilnehmer der verschiedensten Berufsstände eingeladen wurden, zum Theil darunter wohl auch solche, welche mit den Verkehrsinteressen nichts zu thun hatten und die Gelegenheit benutzten, mit freier Fahrt auf den oldenburgischen Eisenbahnen sich an dem Orte der Zusammenkunft einen guten Tag zu machen. Der Charakter der Versammlungen näherte sich daher mehr, als erwünscht, dem einer geselligen Vereinigung. Nun ist nicht zu leugnen, dass gerade die zwanglose Art der Zusammenkünfte anregend wirkte, dass auch in dem geschäftlichen Theil manches Belehrende geboten wurde durch die Mittheilungen der Eisenbahndirektion und durch Vorträge aus dem Kreise der Vertreter. Auch machte der Wechsel des Orts dieser Vereinigungen, deren vorletzte in Osnabrück, deren letzte in Jever und Wangeroog tagte, sie besonders reizvoll, wie auch unter der grossen Zahl der Theilnehmer sich immer eine Reihe hervorragender Männer befanden. So gehörten beispielsweise die jetzigen Minister v. Miquel und v. Hammerstein in ihren früheren Stellungen zu den gelegentlichen Besuchern. — Aber eine Aenderung der Organisation und eine Annäherung an die der Landes- bezw. Bezirkseisenbahnräthe machte sich mehr und mehr erforderlich. Sie ist offenbar jetzt von der oldenburgischen Regierung geplant, der Entwurf scheint aber der oldenburger Handelskammer in der Begrenzung der Theilnehmerzahl und der Befugnisse sich noch nicht genug an das preussische Vorbild anzuschliessen. Da uns der Entwurf selbst nicht vorliegt, können wir hier nicht abschliessend urtheilen, möchten aber unser aus mehrjähriger Erfahrung bei der Leitung dieser Versammlungen geschöpftes Urtheil dahin zusammenfassen, dass der frische Zug, der die namentlich auch aus Preussen und Bremen gern besuchten Versammlungen meist auszeichnete, leicht verloren gehen könnte, wenn man sich allzu ängstlich an das preussische Muster halten wollte. Denn die preussischen Einrichtungen sind auf Bezirke berechnet, welche den oldenburgischen etwa um das zehnfache an Grösse übertreffen. Betrug die Theilnehmerzahl an den oldenburgischen Versammlungen jetzt meist weit über 100, so darf sie doch in Zukunft nicht unter 30—40 sinken, wenn die Verhandlungen anregend und interessant bleiben sollen. Unbedingt erforderlich scheint uns, dass dem zu schaffenden Eisenbahnrath die bisher der freien Vereinigung mangelnde Befugniss gegeben wird, Beschlüsse zu fassen und Anträge zu stellen, über welche abgestimmt wird und deren Annahme oder Ablehnung der Regierung wenigstens einen Fingerzeig für den etwa einzuschlagenden Weg gibt. Im Zusammenhang damit müsste die satzungsmässige Beschränkung der Theilnahme an den Versammlungen auf berufene Vertreter von Verkehrsinteressen stehen, ein Begriff, den man indessen nicht zu eng zu fassen braucht, damit der Kreis nicht zu klein wird. Unentbehrlich sind für die Verhältnisse des oldenburgischen Bahnnetzes nach unserer Auffassung neben den Vertretern der Handels- und Gewerbekammern auch die Vertreter der landwirthschaftlichen Vereine, der städtischen Magistrate, der Verwaltungsbehörden. Wir zweifeln nicht, dass es gelingen würde, auf solcher Grundlage die Einrichtung neu zu beleben und segensreich zu gestalten. Wie eigenartig die Verhältnisse liegen, wollen wir nur an einem Punkte zeigen: die oldenburgischen Eisenbahnen, um deren Bezirk es sich handelt, decken sich mit dem

Land Oldenburg keineswegs. Zu dem Eisenbahnbezirk gehören vor allem auch Bremen, Wilhelmshaven, Osnabrück, Leer und eine Anzahl kleinerer preussischer Orte, wie Quakenbrück, Bramsche, Weener u. a. Schon aus diesem Grunde stösst eine straffe Organisation der zu schaffenden Einrichtung, die doch ihren Mittelpunkt in Oldenburg als dem Sitz der Eisenbahndirektion haben müsste, auf Schwierigkeiten.

— **Vertheilung der Güterwagen bei den bayerischen Staatseisenbahnen.** Vom 1. April d. J. an sind im vorgenannten Bahnbereich bezüglich der Meldung der Güterwagen und ihrer Vertheilung Aenderungen eingetreten, indem die Ausgleichstellen aufgehoben und die von ihnen bisher besorgten Geschäfte den Untervertheilungsstellen übertragen wurden. Auf Lokalbahnen nehmen die Lokalbahnbetriebsleitungen die Meldungen der untergeordneten Abfertigungsstellen über Vorrath und Bedarf an Wagen jetzt entgegen und verfügen über die innerhalb der Lokalbahnstrecke sofort möglichen Wagenverschiebungen. Die Hauptwagenvertheilung wird nunmehr von den Stationen Augsburg, München-Laim, Nürnberg, Regensburg und Würzburg besorgt; diese haben eigene Bezirke mit Untervertheilungsstellen. Solche wurden für Augsburg in Ingolstadt, Donauwörth, Nördlingen, Neuulm, Kempten und Memmingen, für München in Landshut, Mühldorf und Rosenheim, für Nürnberg in Bamberg, Ansbach, Hof, Weiden und Schwandorf, für Regensburg in Plattling und Passau und für Würzburg in Aschaffenburg und Schweinfurt C. B. errichtet.

— **Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.** Der Abschluss für das Geschäftsjahr 1900 weist einen Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben von 1 846 909 *M.* (gegen 1 840 484 *M.* im Vorjahre) aus, wovon zur Verzinsung der Schuldverschreibungen und zur Bedeckung des Saldos der Zinsenrechnung 1 239 741 (1 210 000) *M.* beansprucht werden. Der nach Ueberweisungen an den Tilgungs- und Erneuerungsbestand sowie nach Bestreitung der Abschreibungen am Fahrpark und dem Inventar mit zusammen 197 266 (192 066) *M.* verbleibende Reingewinn beträgt 474 478 (548 030) *M.* Es wird vorgeschlagen, hiervon auf das Aktienkapital von 10 000 000 *M.* eine Dividende von 4 ($4^3/_4$) % zu vertheilen und 74 478 (64 576) *M.* auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Die Zuständigkeit zur Ertheilung von Urlaub bei den württembergischen Staatseisenbahnen** ist erweitert worden wie folgt: Eine Ermächtigung zur Ertheilung von Urlaub kommt zu den Vorständen der Hilfsbüros der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, der Eisenbahnbetriebsinspektionen, der Eisenbahnbauinspektionen, der Eisenbahnbausektionen und der selbstständigen Baubüros, den Vorständen der Maschinen- und Werkstätteninspektionen, der Eisenbahnhauptkasse, der Eisenbahnhauptmagazinverwaltung, der Oberbaumaterialverwaltung, der Montirungsverwaltung, der Dampfschifffahrtsinspektion sowie der Druckerei und Drucksachenverwaltung: a) an die unter ihrer Aufsicht stehenden etatsmässig Angestellten sowie an Regierungsbaumeister und Referendäre I. Klasse bis zu 14 Tagen; b) an sonstige ständig verwendete, nicht angestellte, aber geprüfte oder den letzteren ausdrücklich gleichgestellte Beamte bis zu 10 Tagen; c) an ständig verwendete, nicht angestellte und nicht geprüfte Beamte, sofern die ständige Verwendung mindestens 1 Jahr gedauert hat, bis zu 8 Tagen, sowie d) an ständige Hilfsunterbeamte bis zu sechs Tagen je in demselben Kalenderjahr.

Die Vorstände der Bahnstationen I. und II. Klasse dürfen unter der Voraussetzung, dass Stellvertretungskosten nicht entstehen, Urlaub ertheilen: bis zu 3 Tagen den ihnen unmittelbar unterstellten Beamten, bis zu 6 Tagen den ihnen unmittelbar unterstellten Unterbediensteten einschliesslich der Hilfsbediensteten.

— **Bäderschnellzug Dresden-Teplitz-Karlsbad.** Der gewöhnlich schon in der zweiten Hälfte des Monats April sich wieder entwickelnde Besuch der böhmischen Bäder, namentlich Karlsbads, hat die sächsischen Staatsbahnen im Verein mit den österreichischen Anschlussbahnen veranlasst, den bekannten Bäderschnellzug (D-Zug) Dresden-Teplitz-Karlsbad auch in diesem Jahre bereits vom 15. April ab verkehren zu lassen. Dieser Zug hat folgende Verkehrszeiten: Nach Eintreffen der Anschlusszüge 8.00 Vorm. ab Berlin und 9.15 Vorm. ab Leipzig erfolgt die Abfahrt von Dresden Hauptbahnhof 11.50 Vorm. und die Ankunft in Teplitz 2.00 Nachm., in Karlsbad (über Komotau) 4.39 Nachm. Der Schnellzug führt durchlaufende Wagen I. bis III. Klasse von Berlin und Dresden Hauptbahnhof sowie einen Speisewagen von Dresden Hauptbahnhof nach Teplitz und Karlsbad.

— **Der Ausschuss der deutschen Bahnärzte** hielt unter dem Vorsitz des Geheimeraths Dr. Brähmer-Berlin am 12. und 13. April im Konferenzsaal des Anhalter Bahnhofes eine Versammlung ab, zu der von allen deutschen Eisenbahnverwaltungen Vertreter entsandt worden waren. U. a. erstatteten Bericht Oberstabsarzt Dr. Pannwitz über den Stand der Tuberkulosebekämpfung, Geheimerath Brähmer über die Uebernahme des Heilverfahrens und die Heilstättenfrage bei der Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatsbahnen, Sanitätsrat Dr. Schwechten-Berlin über Erholungs- und Genesungsheime für Bahnbeamte, Oberbahnarzt Dr. Zeitlmann-München über die Führung einer Morbiditätsstatistik bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen und über einheitliche Maassnahmen zur Bekämpfung der Tuberkulose im Eisenbahnverkehr.

Wir behalten uns vor, über den Inhalt der Berathungen ausführlicher zu berichten.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen wurden befördert: auf die Stelle eines Finanzraths bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen der Finanzassessor, tit. Finanzrath Müller bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten; auf Ansuchen versetzt auf die Stelle des Eisenbahnbetriebsinspektors in Rottweil der Eisenbahnbetriebsinspektor Steiner in Aulendorf; seinem Ansuchen gemäss in den Ruhestand versetzt: der Bahnhofsinspektor Kern in Ludwigsburg.

Oesterreich-Ungarn.

— Nach dem **Rechnungsabschluss der österreichischen Nordwestbahn** für das Jahr 1900 haben sich die Betriebsergebnisse beider Netze (garantirtes Stammnetz und Elbethalbahn) günstig gestaltet, und weisen dieselben trotz der ausserordentlichen Erhöhung der Betriebsausgaben ein Mehrerträgniss aus.

Die Betriebseinnahmen der garantirten Linien betragen 24 985 843 (+ 1 553 447) Kr. Die Betriebsausgaben haben sich infolge der Mehrleistungen und der Erhöhung der Kohlenpreise sowie infolge der höheren Personalkosten und Ausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen auf 15 559 984 (+ 1 043 299) Kr. erhöht. Der Reinertrag der garantirten Linie beträgt 9 425 858 (+ 510 148) Kronen. Die Staatsgarantie wird nicht nur nicht in Anspruch genommen, sondern eine Rückzahlung auf die Garantievorschüsse im Betrage von 122 470 Kr. geleistet. Der Antheil der Stammaktien an dem Erträgniss des Ergänzungsnetzes beträgt 840 277 (+ 80 265) Kr. Einschliesslich des Vortrages vom Vorjahre stehen zur Verfügung der Aktionäre des Stammnetzes 4 486 802 (+ 162 564) Kr., wovon auf die Aktie 13 Kr. als Dividende ausgezahlt werden und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Die Betriebseinnahmen der Elbethalbahn betragen 16 709 381 (+ 1 072 669) Kr.; die Betriebsausgaben stellten sich auf 8 328 711 (+ 851 483) Kr. und sind verhältnissmässig noch mehr als bei dem Stammnetze gestiegen, da die hohen Kohlenpreise bei der Elbethalbahn, welche sonst vermöge ihrer günstigen Lage über billigeres Brennmaterial verfügt, sich verhältnissmässig stärker fühlbar machten. Der Reinertrag des Ergänzungsnetzes beläuft sich auf 8 380 670 (+ 221 186) Kr. Zur Verfügung der Aktionäre stehen einschliesslich des Vortrages vom Vorjahre 800 904 (+ 93 549) Kr., wovon 25 Kr. (gegen 24 Kr. im Vorjahre) auf die Aktie als Dividende gezahlt werden. Der Rest wird auf neue Rechnung vorgetragen.

— **Der Wagenmangel bei den österreichischen Staatsbahnen.** In den Tagesblättern wurde vor kurzem von einer Zuschrift Mittheilung gemacht, welche der Bund der Industriellen an die industrielle Vereinigung im österreichischen Abgeordnetenhause gerichtet hat, und in welcher Klage darüber geführt wird, dass die Staatsbahnen unter sämmtlichen österreichischen Bahnunternehmungen die verhältnissmässig geringste Zahl von Fahrbetriebsmitteln besitzen. Die Berechtigung zu dieser Behauptung leitet der Bund der Industriellen aus der bei den Staatsbahnen auf 1 Betriebskm entfallenden Anzahl von Fahrbetriebsmitteln im Verhältniss zu den entsprechenden Ziffern bei den Privatbahnen ab. Wenn auch nicht geleugnet werden kann, dass der bisherige Stand an Fahrbetriebsmitteln bei den Staatsbahnen kein vollkommen ausreichender sei und infolge dessen ein grösserer Posten für Fahrbetriebsmittel in das Investitionsprogramm aufgenommen wurde, so kann doch wohl nicht behauptet werden, dass die Staatsbahnen in Bezug auf Fahrbetriebsmittel schlechter bestellt seien wie die österreichischen Privatbahnen. Man darf eben zur Gewinnung eines richtigen Vergleichs den Stand der Fahrbetriebsmittel nicht auf Betriebskilometer zurückführen, sondern muss einen Vertheilungsschlüssel wählen, bei welchem die Leistungen der Fahrbetriebsmittel zum Ausdruck kommen. Wählt man einen derartigen Schlüssel, so stellt sich das Verhältniss für die Staatsbahnen keineswegs als ungünstig dar. So entfallen auf

je 100 000 Zugkm bei den Staatsbahnen 4,17 Lokomotiven, dagegen bei der österreichischen Nordwestbahn nur 3,4, bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 3,86 und bei der Südbahn 3,9 Lokomotiven. Auch bei den Personen- und Güterwagen ergeben sich bei den österreichischen Staatsbahnen, wenn man dort die Personenkilometer, bezüglich der Güterwagen die Nettotonnenkilometer zum Maassstab nimmt, keine ungünstigen Verhältnisszahlen. So entfallen bei den Staatsbahnen auf je 100 000 Personenkm 0,24 Personenwagen, dagegen bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 0,17, bei der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft 0,18, bei der Südbahn 0,21 und bei der Nordwestbahn 0,22 Personenwagen. Was die Güterwagen betrifft, so entfallen bei den Staatsbahnen auf 100 000 Nettotonnenkilometer 0,93 Güterwagen, dagegen bei der Südbahn nur 0,71.

— **Die Verkehrseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Februar d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 9 528 132 Personen und 7 377 000 t Güter befördert; die hierfür erzielte Gesammteinnahme beträgt 39 446 265 Kr., d. i. für das Kilometer 2 032 Kr. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 9 358 677 Personen und 5 978 003 t Güter 37 096 375 Kronen oder für das Kilometer 1 946 Kr., daher ergibt sich für den Februar d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 4,4 %.

In der Zeit vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 19 356 367 Personen und 15 801 918 t Güter, gegen 18 602 336 Personen und 13 572 664 t Güter im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 82 966 600 Kr., im Vorjahre auf 79 639 201 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 19 409 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 037 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer im erwähnten Zeitabschnitt des laufenden Jahres auf 4 275 Kr., gegen 4 183 Kr. im Vorjahre, d. i. um 92 Kr. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1901 auf 25 650 Kr., gegen 25 098 Kr. im Vorjahre, d. i. um 552 Kr., mithin um 2,2 % günstiger.

Eine bedeutende Zunahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses in den ersten zwei Monaten des laufenden Jahres gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres ergibt sich insbesondere bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) 57,7 %, Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Lit. B 43,2 %, Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Lit. A 34,7 % und bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österreichische Strecke) 21,7 %.

Eine erhebliche Mindereinnahme weisen vor allem die Linien der österreichischen Nordwestbahn auf (garantirte Linien — 4,3 %, Ergänzungsnetz — 10,9 %, süd-norddeutsche Verbindungsbahn — 6,4 %).

— **Der Bozen-Meraner Bahn** wurde in der Konzessionsurkunde eine Steuerfreiheit in der Dauer von 20 Jahren verliehen. Da die Bahn am 5. Oktober 1881 eröffnet wurde, erlischt die Steuerfreiheit mit 4. Oktober d. J. Die Dividende der Bahn, welche in den letzten Jahren 18 Kr. für die Aktie betragen hat, wird sich infolge der Steuerpflicht voraussichtlich erheblich ermässigen. Nach der Konzessionsurkunde hätte die Staatsverwaltung schon früher das Recht gehabt, eine Ermässigung der Tarife der Bahn vorzunehmen, sie hat aber von diesem Rechte wohl im Hinblicke auf das Erlöschen der Steuerfreiheit keinen Gebrauch gemacht. Die Aussichten der Gesellschaft, den Aufwand für die Steuern durch die natürliche Entwickelung hereinzubringen, sind gleichfalls gering. Auch von dem Ausbau der Vintschgaubahn dürfte ein bedeutender Verkehrszuwachs kaum zu erwarten sein. Uebrigens hat sich die Bozen-Meraner Bahn zu einer Beitragsleistung für die Vintschgaubahn verpflichtet und müsste sonach, bevor sie selbst aus dem Ausbau einen Nutzen zieht, zunächst die Kosten für die Verzinsung und Tilgung ihres Kapitalbeitrags hereinbringen.

— **Tiroler Eisenbahnfragen.** Der Gemeinderath von Innsbruck beschloss einstimmig eine Resolution, in welcher die Regierung ersucht wird, mit aller Beschleunigung Vorstudien für den Bau einer Vollspurbahn nach Mittenwald in Bayern zu machen und die Herstellung dieser Bahnlinie auf Staatskosten bis zur Eröffnung der Tauernbahn gesetzlich sicherzustellen. Die tiroler Abgeordneten werden ersucht, diese Forderung bei der Regierung nachdrücklichst zu unterstützen und zu verlangen, dass die Bahn Innsbruck-Seefeld-Scharnitz-Landesgrenze in das Investitionsprogramm aufgenommen werde.

— **Stubaierbahn.** Das Eisenbahnministerium hat, wie verlautet, die Konzession für die Stubaierbahn bereits ertheilt; für die Linie Innsbruck-Fulpmes soll eine Beihilfe von 300 000 fl. und für die Strecke Fulpmes-Matrei eine solche von 150 000 fl. unter der Bedingung ertheilt werden, dass in 5 Jahren die Linie ausgebaut sein muss. Mit dem Bau der Bahn soll schon im nächsten Monat begonnen werden.

— **Der Umbau des Reichenberger Bahnhofes.** In der letzten Sitzung des Stadtverordnetenkollegiums von Reichenberg kam neuerdings die oft erörterte Frage des Umbaues des Reichenberger Bahnhofes zur Sprache. Es wurde lebhafte Beschwerde darüber geführt, dass der Umbau des Reichenberger Bahnhofes behufs Ermöglichung der Einfahrt der Züge von der Linie Teplitz-Reichenberg in diesen Bahnhof noch immer nicht in Angriff genommen worden sei, und dass nach wie vor eine Bahn, die mit einem Kostenaufwande von 20 000 000 fl. gebaut wurde und zwei der bedeutendsten Städte Deutschböhmens verbindet, in einem von der Stadt ziemlich weit entfernten Dorfe ausmünde. In dem Berichte, welcher an das Stadtverordnetenkollegium erstattet wurde, hob der Berichterstatter hervor, dass der Grund der Verhinderung des Ausbaues des Reichenberger Bahnhofes in dem Verhalten der sächsischen Staatsbahnen als Mitbesitzerinnen der Linie Reichenberg-Zittau liege, da mit ihnen wegen der Beitragsleistung zu den Kosten des Umbaues ein Einvernehmen bisher nicht erzielt werden konnte. Das Stadtverordnetenkollegium beschloss, eine Denkschrift an das Eisenbahnministerium zu richten und den Abgeordneten der Stadt Reichenberg zu ersuchen, in einer Interpellation an die Regierung die Angelegenheit im Reichsrathe zur Sprache zu bringen.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im Februar d. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im Februar 1901 Kr.	gegen 1900 Kr.
ungarische Staatsbahnen	14 373 200	+ 272 291
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	1 132 390	+ 43 509
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	144 053	+ 5 631
Kaschau-Oderberger Eisenb. (ung. Linie)	916 665	+ 173 575
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	92 044	— 1 636
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	87 900	+ 882
Hauptbahnen zusammen	16 746 252	+ 407 244
Lokalbahnen „	2 311 595	+ 80 519
insgesammt	19 057 847	+ 487 763

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Februar d. J. 9 376,9 (+ 27,9) km und jene der Lokalbahnen 8 187,9 (+ 132,4) km, zusammen somit 17 564,8 (+ 160,3) km. — Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 39 250 841 (+ 971 090) Kr. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 837 140 Kr. und auf die Lokalbahnen 133 950 Kr.

Uebrige europäische Länder.

— **Pilatusbahn.** Während im vorigen Jahre die Betriebseröffnung der Pilatusbahn in ihrer unteren Strecke — von Alpnach bis Aemsigenalp — erst am 16. April erfolgte, konnte in diesem Jahre der Betrieb bereits am 9. April aufgenommen werden. Es wird bis auf weiteres täglich allerdings nur ein Zug in jeder Richtung verkehren. Am Eröffnungstage fuhr eine Gesellschaft von über 100 Engländern, Damen und Herren der Osterparty der Londoner Polytechnik, nach Aemsigenalp, wo ein originelles Picknick im Schnee veranstaltet und verschiedene Rutschpartien unternommen wurden. Auf der oberen Strecke liegen zur Zeit noch gewaltige Schneemassen, und namentlich bedarf es noch schwieriger und zeitraubender Arbeit, um den Roseggeinschnitt und die Tunnels an der Eselwand frei zu machen.

— **Bewilligung von Mitteln zu Erneuerungsbauten auf den italienischen Hauptbahnen.** Das königliche Eisenbahninspektorat setzte der „Voss. Ztg.“ zufolge den Betrag für die Erneuerungsbauten der drei grossen italienischen Bahngesellschaften bis 30. Juni 1903 auf 56 000 000 L. fest. Hiervon entfallen auf die Mittelmeerbahn 26 500 000 L., auf die Südbahn 24 000 000 L. und die sizilianischen Eisenbahnen 5 500 000 L. Diese Summen sollen lediglich zu Verbesserungen der Bahnanlagen und Stationsgebäude dienen. Die Beschaffung neuen rollenden Materials ist hierin nicht inbegriffen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Die 7,70 km lange Strecke Dallgow-Döberitz-Wustermark, welche am 1. April d. J. aus dem Direktionsbezirk Hannover in den Direktionsbezirk Berlin übergegangen ist, ist den Vereinsbahnstrecken der königlichen Eisenbahndirektion Hannover ab- und den Vereinsbahnstrecken der königlichen Eisenbahndirektion Berlin zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Berlin-Blankenheim zwischen den Stationen Hettstedt und Mansfeld neuerrichtete Haltepunkt Siersleben für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Siersleben und Hettstedt 3,38 km und zwischen Siersleben und Mansfeld 5,79 km. Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Eisenbahndirektionsbezirk Mainz. Der an der Strecke Mainz-Alzey gelegene Haltepunkt Waggonfabrik ist am 15. April d. J. für den beschränkten Personenverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen von Mainz Hptbhf. bis Waggonfabrik 2,49 km und von Gonsenheim bis Waggonfabrik 3,04 km. (Vergl. Bekanntmachung der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz in Nr. 30 — Inser.-Nr. 942 — d. Ztg.)

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. An der Linie der Körös-Belovár-Verőcze-Barcser Lokalbahn zwischen den Stationen Misulinovac und Katalena — von der ersteren 3,8 und von der letzteren 7,4 km entfernt — ist am 1. März d. J. die neuerrichtete Halte- und Verladestelle Paulovac für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Frachtgüterverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Der an der Bahnstrecke Giessen-Fulda zwischen den Stationen Reiskirchen und Grünberg gelegene Haltepunkt Saasen wird am 1. Mai d. J. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. in Nr. 31 — Inser.-Nr. 953 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Königsberg i/Pr.-Labiau-Tilsit zwischen Gr.-Brittanien und Tilsit gelegene Personenhaltepunkt Alt-Weynothen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Leichen, lebende Thiere, Fahrzeuge aller Art und Sprengstoffe werden in Alt-Weynothen nicht abgefertigt.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die seit 1. März d. J. in den Abfertigungsbefugnissen eingeschränkte Station Unter-Wikow der Linie Hadikfalva-Brodina ist vom 16. April d. J. ab wieder für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Jedlersdorf und Zellerndorf.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 19 unter lfd. Nr. 32 der Frachtsatz: Richterschächte etc.-Znaim Cours b von 1 167 auf 1 267 Heller für 1 000 kg zu berichtigen.

Kattowitz, den 13. April 1901. (949)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Personenhaltepunktes Siersleben für den Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Berlin-Blankenheim zwischen den Stationen Hettstedt und Mansfeld neuerrichtete Haltepunkt Siersleben für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Magdeburg, den 11. April 1901. (950)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai d. J. werden die nachgenannten Verkehrsstellen für den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet:

1. der an der Linie Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf zwischen Berthelsdorf und Brand gelegene, zur Zeit nur dem Verkehr des in der Stecher'schen Lederfabrik beschäftigten Personals dienende Haltepunkt unter der Bezeichnung „Zug";
2. der an der Linie Beucha b. Brandis-Seelingstädt b. Brandis zwischen Beucha b. Brandis und Brandis gelegene neue Haltepunkt „Kleinsteinberg" und
3. der an der Linie Leipzig-Dresden, zwischen Coswig und Kötzschenbroda gelegene neue Haltepunkt „Zitzschewig".

Ueber die auf diesen Verkehrsstellen haltenden Personenzüge gibt der vom 1. Mai d. J. in Kraft tretende Sommerfahrplan Auskunft. Die Personen- und Gepäcktarife werden auf den genannten Haltepunkten, sowie auf den betr. Nachbarstationen mit dem sonst Erforderlichen durch Anschläge bekannt gemacht werden.

Dresden, am 18. April 1901. (951)
K. Generaldirektion
der sächs. Staatseisenbahnen.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Mai 1901 wird der an der Strecke Königsberg i/Pr.-Labiau-Tilsit zwischen Gr.-Brittanien und Tilsit gelegene Personenhaltepunkt Alt-Weynothen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Leichen, lebende Thiere, Fahrzeuge aller Art und Sprengstoffe werden in Alt-Weynothen nicht abgefertigt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 1. April 1901. (952)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Der an der Bahnstrecke Giessen-Fulda zwischen den Stationen Reiskirchen und Grünberg gelegene Haltepunkt Saasen wird vom 1. Mai d. J. ab für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eröffnet und gleichzeitig in den Gruppentarif VI und in die Gruppenwechseltarife mit der Gruppe VI aufgenommen.

Der Tarifberechnung werden die Entfernungen von Reiskirchen zuzüglich 4 km oder Grünberg zuzüglich 6 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die geringste Gesammtentfernung ergibt.

Näheres ist auf den Stationen sowie im diesseitigen Verkehrsbüreau zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 12. April 1901. (953)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Haltestelle Lissendorf für den Güter- und Thierverkehr in Wagenladungen.

Am 22. April d. J. wird die an der Strecke Ehrang-Jünkerath gelegene Haltestelle Lissendorf, die bisher nur dem Stückgutverkehr sowie der Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken diente, auch für den Güter- und Thierverkehr in Wagenladungen eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen und von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. (954)

St. Johann-Saarbrücken, 15. April 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Der an der Bahnstrecke Straussfurt-Grossheringen gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltepunkt Auerstedt wird am 1. Mai d. J. auch für den Güterverkehr (Eil- und Frachtstückgut) eröffnet werden.

Erfurt, den 13. April 1901. (955)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Bezeichnung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Mit Genehmigung des königlichen Finanzministeriums erhalten die nachgenannten Verkehrsstellen vom 1. Mai d. J. ab anderweite Bezeichnungen, und zwar: die Bahnhöfe: Meissen-Cölln „Meissen" und Thalheim „Thalheim im Erzgebirge"; die Haltestellen: Erlabrunn „Erlabrunn i. Erzgebirge", Hermsdorf „Hermsdorf b. Dresden", Neundorf i. V. „Plauen-Neundorf i. V." und Oberstützengrün „Stützengrün".

Dresden, am 16. April 1901. (956)
Kgl. Generald. d. sächs. Staatseisenbahnen.

5. Fahrplanbekanntmachungen.

Königliche Militär-Eisenbahn. Fahrplan vom 1. Mai 1901 ab.

Berlin-Jüterbog. — Jüterbog-Berlin.

1. II. u. III. Kl. Ankunft	1. Abfahrt	101. II. u. III. Kl. Ankunft	101. Abfahrt	3. II. u. III. Kl. Ankunft	3. Abfahrt	5. II. u. III. Kl. Ankunft	5. Abfahrt	Entfernung km	Stationen	2. II. u. III. Kl. Ankunft	2. Abfahrt	4. II. u. III. Kl. Ankunft	4. Abfahrt	102. II. u. III. Kl. Ankunft	102. Abfahrt	6. II. u. III. Kl. Ankunft	6. Abfahrt
	6.19		7.50		12.42		5.05	0,0	ab Berlin (Militär-Bahnhof) . an	7.46		11.47		1.25		7.00	
6.32	6.33	8 00	8.01	12.54	12.55	5.17	5 18	7,5	Marienfelde	7.33	7.34	11.34	11.35	1.14	1.15	6.47	6.48
6.42	6.43	|	|	1.04	1.06	5.27	5.28	14,5	Mahlow	7.23	7.24	11.24	11.25	|	|	6.37	6.38
6.52	6.53	|	|	1.15	1.16	5.37	5.38	22,0	Rangsdorf	7.13	7.14	11.14	11.15	|	|	6.27	6.28
7.03	7.05	8.24	8.25	1.26	1.27	5.48	5 49	30,5	Zossen	7.02	7.03	11.03	11.04	12.50	12.51	6.16	6.17
7.11	7.12	|	|	1.33	1.34	5.55	5.56	35,0	Mellen=Saalow	6.55	6.56	10.56	10.57	|	|	6.09	6.10
7.16	7.19	8.33	8.34	1.38	1.40	6.00	6.02	37,5	Rehagen=Clausdorf	6.49	6.51	10.50	10.52	12.41	12.42	6.02	6.05
7.23	7.25	8.37	8.38	1.44	1.46	6.[illegible]	6.[illegible]	40,0	Sperenberg	6.43	6.45	10.44	10.46	12.37	12.38	5 56	5.57
7.32	7.34	8.44	8.45	1.53	1.55	6 15	6.16	45,5	Schiessplatz (Cummersdorf)	6.34	6.36	10.36	10.37	12 30	12.31	5.48	5.49
7 39	7.40	|	|	2.00	2.01	6.21	6 22	49,0	Schönefeld	6.28	6.29	10.30	10.31	|	|	5.42	5.43
7.48	7.49	|	|	2.09	2.10	6.30	6.31	56,0	Jänickendorf	6.19	6.20	10.21	10.22	|	|	5.33	5.34
7.55	7.56	|	|	2.16	2.17	6.37	6 38	60,0	Kolzenburg	6.12	6.13	10.14	10.15	|	|	5.26	5.27
|	|			|	|	|	|	65,0	Werder=Zinna†)	|	|	|	|	|	|	|	|
8.10		9.11		2.31		6.52		70,5	an Jüterbog (Militär-Bahnh.) . ab		5.58		10.00		12.04		5.12

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

| Zug hält nicht.

†) Die Station Werder=Zinna wird vorläufig dem öffentlichen Verkehr noch nicht übergeben, die Beförderung von Militärpersonen und Militärgut von und nach der Station ist zulässig.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (957)

6. Güterverkehr.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Ausnahmetarif 16 für Steinkohlen usw.
(Anhang zum Tarif, Theil II, Heft 1.)

Mit dem 1. Mai n. St. 1901 wird der Karlschacht der Johann-Jacobgrube, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz, in die Tariftabelle I des oben bezeichneten Ausnahmetarifs aufgenommen.

Der Frachtsatz von Karlschacht der Johann-Jacobgrube nach Sosnowice W. W. und J. D. E. loco und transit (62 km) beträgt 0,217 ℳ für 100 kg.

Bromberg, den 15. April 1901. (958)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Verkehr.

Zum Ausnahmetarit 8 für die Beförderung von Flachs, Hanf usw. von Russland nach Belgien und Frankreich vom 1. Juli 1898 ist der Nachtrag IV erschienen.

Er enthält neue Frachtsätze für russische Stationen, anderweite ermässigte Frachtsätze für eine Reihe russischer Stationen und Aenderungen der Transportbedingungen. Druckstücke des Nachtrags können von unserem Drucksachenlager in Cöln=Deutz bezogen werden.

Cöln, den 16. April 1901. (959)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr zwischen Belgien und den Stationen der Linie Ehrang-Saargemünd des Direktionsbezirks St. Johann=Saarbrücken.

Für die Station Ans (Est) Charbonnage d'Espérance Montegnée der belgischen Staatsbahn gelangen vom 1. Mai d. J. ab die Frachtsätze der Station Ans (Est) Charbonnage du Bonnier zur Anwendung, dagegen kommen die Ueberführungskosten zwischen der Grube Espérance=Montegnée und der Station Ans (Est) in Fortfall. (960)

St. Johann=Saarbrücken, 17. April 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel vom 6. Februar 1901.

Am 15. April 1901 wird Tarifnachtrag 4 ausgegeben, enthaltend Ausdehnung des Geltungsbereichs auf den Empfang der Provinz Ostpreussen.

Druckabzüge des Nachtrages werden von der Verkaufsstelle des Tarifs auf Verlangen unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, den 15. April 1901. (961)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband.

Am 1. Mai d. J. werden die Stationen Puppen und Rudczanny des Direktionsbezirks Königsberg für den Verkehr mit der Station Kitzingen der bayerischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) mit den Entfernungen von 1 058 km für Puppen und 1 074 km für Rudczanny einbezogen.

Berlin, den 16. April 1901. (962)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für den Wechselverkehr der Gruppe V mit den übrigen preussischen und grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, mitteldeutscher Privatbahngütertarif, Heft 3, Militärbahn-Staatsbahntarif, thüringisch-hessisch-sächsischer, thüringisch-hessisch-bayerischer und niederdeutscher Verbandsgütertarif.

Am 1. Mai d. J. wird die an der Strecke Straussfurt-Grossheringen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt zwischen Eckartsberga und Grossheringen gelegene Station Auerstedt, welche bisher nur der Abfertigung von Personen und Reisegepäck dient, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eingerichtet und mit dem gleichen Zeitpunkte in die obenbezeichneten Gütertarife einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze usw. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 16. April 1901. (963)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Mittelsteine usw.

Zum vorbezeichneten Kohlenausnahmetarif tritt am 1. Juni d. J. der Nachtrag V in Kraft, der theilweise ermässigte Frachtsätze nach den bisher im oberschlesisch - mährisch - österreich - schlesischen Kohlentarif enthaltenen Stationen der Lokalbahn Zwittau-Policka-Skutsch enthält. Ausserdem werden neue Frachtsätze nach Stationen Pecek eingeführt, die Sätze nach Böhm.=Brod ermässigt und die Sätze nach Brüsau=Brünlitz und Zwittau der österreichisch - ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft theilweise erhöht.

Die Erhöhungen treten erst am 16. Juni d. J. in Kraft.

Der Nachtrag ist zum Preise von 10 ₰ für das Stück käuflich zu haben.

Kattowitz, den 13. April 1901. (964)
Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-westpreussischer Verkehr über Mlawa.
Ausnahmetarit 7 für Flachs und Hanf.

In dem mit Bekanntmachung vom 18. März d. J. veröffentlichten Nachtrage VII tritt die auf Seite 3 unter I 2 vorgesehene Bestimmung für sämmtliche Empfangsstationen erst mit Gültigkeit vom 19. Mai alten/1. Juni neuen Stils 1901 in Kraft. Infolge dessen ist die auf Seite 3 des Nachtrages in der 11. und 12. Zeile von unten enthaltene Bestimmung entsprechend zu ändern. Bezüglich der durch fraglichen Nachtrag ein-

tretenden Erhöhungen ertheilt unser Tarifbüreau nähere Auskunft.

Danzig, den 16. April 1901. (965)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-bayerischer Güterverkehr vom 1. Januar 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 wird die Station Wörth a/M. in den Ausnahmetarif Nr. 3 S (Nachtrag VIII Seite 10) mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Von	nach Wörth a/M. Klasse I	Klasse II
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Beckingen	0,74	0,46
Bous	0,71	0,44
Brebach	0,69	0,42
Burbach (Saar)	0,68	0,42
Dillingen (Saar)	0,74	0,45
Mariahütte	0,66	0,40
Neunkirchen (Saar)	0,63	0,38
Quint	0,78	0,48
Saarbrücken	0,68	0,41
Saarlouis	0,73	0,45
Schleifmühle	0,68	0,42
Trier l. Mosel	0,80	0,49
Trier r. Mosel	0,79	0,49
Völklingen	0,70	0,43

München, den 16. April 1901. (966)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 v. 1. 3. 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Oppeln des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif Nr. 42 A und B (Steine) einbezogen.

Der Theilfrachtsatz bis Oppeln beträgt vom Schnittpunkt I: 27 ₰ und vom Schnittpunkt II: 24 ₰ für 100 kg.

Die Theilfrachtsätze von den österreichischen Stationen bis zu den Schnittpunkten I und II sind aus dem Tarif zu ersehen.

Breslau, den 18. April 1901. (967)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. gelangt an Stelle des

a) vom 1. September 1898 gültigen Ausnahmetarifs für den oberschlesisch-österreichischen Kohlenverkehr über Wien und Zellerndorf nebst Nachtrag I,

b) vom 16. Juli 1899 gültigen Ausnahmetarifs für den oberschlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina

je ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. Mai 1901 in Geltung.

Exemplare dieser Tarife sind zum Preise von 60 und 76 ₰ für das Stück von den betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Kattowitz, den 15. April 1901. (968)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII). Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Am 1. Juni d. J. treten für Mannheim-Neckarvorstadt an Stelle der mit Mannheim gleichgestellten Entfernungen neue und zwar regelrecht über den kürzesten Bahnweg gebildete Entfernungen und Frachtsätze, und zwar zunächst nur für den Wagenladungsverkehr, in Kraft, die zum Theil geringe Frachterhöhungen, zum Theil auch Ermässigungen zur Folge haben. Bis zur Herausgabe der die neuen Entfernungen und Sätze enthaltenden Nachträge gibt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirektion über die eintretenden Aenderungen nähere Auskunft.

Essen, den 14. April 1901. (969)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.

Die Station Pfaffenhofen der Reichseisenbahnen wird zum 20. April d. J. mit direkten Entfernungen und Sätzen in den obengenannten Tarif aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 12. April 1901. (970)

Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898.

(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

1. In den Nachträgen III S. 7 und 11 bezw. IV S. 4 sind einige Entfernungen zu berichtigen;

2. für Mannheim Industriehafen nach und von den bayerischen Stationen Heidingsfeld und Würzburg sind mit sofortiger Gültigkeit eine Reihe von Ausnahmefrachtsätzen eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 15. April 1901. (972)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-mährisch-österreich.-schlesischer Kohlenverkehr.

Am 1. Juni d. J. tritt im vorbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer Tarif in Kraft, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. April 1899 aufgehoben wird. Der neue Tarif bringt neue direkte Frachtsätze für die zwischen Egerfeld und Czerwionka gelegene „Dubenskogrube" sowie für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen abgeänderte Sätze, theils mit Ermässigungen, theils mit Erhöhungen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis 15. Juni d. J. in Kraft.

Frachtsätze nach Stationen der Lokalbahn Zwittau-Policka-Skutsch sind in den neuen Tarif nicht mehr aufgenommen, erscheinen dagegen in dem gleichfalls zum 1. Juni d. J. einzuführenden Nachtrag V zum oberschlesisch-österreichischen Kohlentarif über Mittelwalde usw. Der neue Tarif ist bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 85 ₰ für das Stück käuflich zu beziehen.

Kattowitz, den 13. April 1901. (973)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden die Stationen Balster, Callies, Crampe, Gutsdorf, Harmelsdorf, Märk.-Friedland, Tütz und Wutzig des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg sowie die Stationen Casekow, Dramburg, Falkenburg, Polzin, Ruhnow und Wangerin des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin in den Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Getreideverkehr einbezogen.

Die Frachtsätze sind von diesen Stationen zu erfahren.

Breslau, den 16. April 1901. (974)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 1. Mai 1901 treten im obengenannten Tarifhefte für Chlorkalium etc. folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

a) Chlorkalium (Kali, salzsaures);

b) Kalidüngesalze (auch Kali, schwefelsaures, unreines).

Gültig bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.

Frachtsätze für 100 kg in Pfennig.

Nach und von	Aussig Oe. N. W. B. u. St. E. G.	Jungbunzlau B. N. B.	Kolin Oe. N. W. B. und St. E. G.	Prag, Vysocan B. N. B.	Prag, Prag Anglobank, Lieben, Wysocan Oe. N. W. B.	Prag, Bubentsch, Bubna, Lieben St. E. G.	Smichow k. k. St. B.	Smiritz S. N. D. V. B.	Schreckenstein Oe. N. W. B.
Scheune*)	99	119	132		130		130	124	99

*) Nur gültig für den Verkehr mit Stationen der Kleinbahn Casekow-Pencun-Oder.

Breslau, den 16. April 1901. (971)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 2 zum Tarif Theil II, Heft 1 in Kraft. Durch denselben gelangen u. a. ermässigte und neue Frachtsätze des Klassentarifs, der Ausnahmetarife Nr. 1 (Eilgüter, gewöhnliche), 2 (Güter der Stückgutklassen in Wagenladungen), 3 (Wolle), 4 (Kupfer), 6 (Getreide), 7 (Kleie und Oelkuchen), 8 und 9 (Holz), 10 (Holzstoff), 11 (Fette), 12 (Eisen und Stahl usw.), 13 (Graphit), 14 (Salze, Kalidüngesalze), 15 (Thon), 16 (Pfeifenerde und Porzellanerde), 24 (Dachschiefer), 30 (Gips), 34 (Braunkohlen), 35 (Isolirmasse), 36 (Obst, getrocknetes), sowie neue Ausnahmetarife Nr. 12 D (Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt usw.), 44 (Knochenleim-

allerte), 45 (Knochenmehl), 46 (Leim) nd 47 (Marmormehl) zur Einführung.
Ausserdem wird die Station Nussdorf us einer Anzahl von Ausnahmetarifen estrichen. Ferner werden die im Ausahmetarif Nr. 20 (Vitriol) unter A a und 3 a aufgeführten Frachtsätze für 5000 kg hne Ersatz aufgehoben.
Die zuletzt bezeichneten Verkehrsbechränkungen gelten erst vom 1. Juli . J. ab.
Der Nachtrag ist zum Preise von 55 ₰ der 65 Hellern ö. W. bei den Verwalungen der Endbahnen und bei den beheiligten Stationen erhältlich. Nähere uskunft ertheilt das Verkehrsbüreau er unterzeichneten königlichen Eisenahndirektion.
Breslau, den 16. April 1901. (975)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-russischer Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf.

Im Anschluss an unsere Bekanntnachung vom 1. März d. J. geben wir ekannt, dass die im X. Nachtrage zum ben genannten Tarif unter I Nr. 2—5 nthaltenen Aenderungen der Transportedingungen erst am 19. Mai alten/1. Juni euen Stils d. J. in Kraft treten; bis zu iesem Zeitpunkte behalten die alten Betimmungen ihre Gültigkeit.
Ferner weisen wir darauf hin, dass die Frachtsätze für die Station Kowrow II, vie im Nachtrage angegeben, am 18. April lten/1. Mai neuen Stils d. J. ausser Kraft reten.
Bromberg, den 13. April 1901. (976)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Mai l. J. wird der ür die Beförderung von Schieferthon wischen Langenbrücken und Mannheim estehende Ausnahmefrachtsatz von 0,16 ℳ uf 0,15 ℳ für 100 kg ermässigt.
Karlsruhe, den 13. April 1901. (977)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit dem 15. April l. J. wird die Station Strassburg-Rheinhafen mit den ür Strassburg Centralbahnhof bestehenen Entfernungen und Frachtsätzen für len Wagenladungsverkehr in las südwestdeutsch-schweizerische Tarifeft I B und in den Kohlentarif Südwestleutschland-Mittel- und Westschweiz einezogen.
Karlsruhe, den 13. April 1901. (978)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Zum Gütertarif Main-Neckarbahn-Mannheim-Weinheim - Heidelberg - Mannheimer Nebenbahn vom 1. Juli 1899 gelangt mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. der Nachrag I zur Einführung.
Derselbe enthält u. a. geänderte Entfernungen und Frachtsätze für Friedrichsfeld, Grosssachsen-Heddesheim und Ladenburg im Verkehr mit Stationen der schmalspurigen Nebenbahn. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 5. Juni l. J. in Kraft.
Darmstadt, den 15. April 1901. (979)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Einführung eines neuen Tariftheiles II.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 gelangt der Tariftheil II für Gütersendungen im Verkehre zwischen Bregenz, Buchs, Feldkirch, Lindau, Romanshorn, Rorschach, St. Margrethen einerseits und Russland andererseits, gültig vom 1. Januar 1897, nebst dem zu demselben erschienenen Nachtrage I zur Aufhebung.
Zum gleichen Termine tritt ein neuer Tarif in Kraft, welcher zum Theil Frachtermässigungen, zum Theil Frachterhöhungen gegenüber dem bisherigen aufweist und sich vom letzteren im wesentlichen dadurch unterscheidet, dass in demselben rücksichtlich des Verkehres von Russland direkte Frachtsätze nur für die Artikel Getreide etc. und Eier enthalten sind.
Exemplare des neuen Tarifes sind durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 1 Krone = 1 Francs per Stück zu beziehen.
Wien, am 11. April 1901. (980)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Häute (Felle), frische ungesalzene oder gesalzene, ferner getrocknete oder gekalkte, aber nicht weiter bearbeitete (mit Ausnahme von Pelzwerk) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg
	für den Frachtbrief und Wagen	
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Liptó-Szt. Miklós	246 ₰	237 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Liptó-Szt. Miklós	241 „	232 „
Von Dresden-Elbkai nach Liptó-Szt. Miklós	286 „	273 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.
Wien, am 13. April 1901. (981)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Beförderung von Pflastersteinen im Binnenverkehr von den Stationen der Greifswald-Grimmener Eisenbahn nach Station Grimmen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien der preussischen Staatsbahnen in Kraft und zwar nur in dem Falle, wenn innerhalb eines Jahres an einen Empfänger mindestens 100 Wagenladungen Steine befördert werden.
Die Frachtberechnung findet in der Weise statt, dass zunächst die Frachtsätze des Spezialtarifs III der Greifswald-Grimmener Eisenbahn erhoben und sodann der Unterschied zwischen diesen und den Frachtsätzen des vorbenannten Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien dem Empfänger nachträglich zurückerstattet werden, wenn die thatsächliche Beförderung der vorgeschriebenen Menge durch Verlegung der Originalfrachtbriefe nachgewiesen wird.
Die Frachtsätze sind von den Abfertigungsstellen und Zugführern der Bahn zu erfahren.
Grimmen, den 15. April 1901. (982)
Die Direktion
der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Vom 1. Mai d. J. ab werden auf der Stralsund-Tribseer Eisenbahn für den Ausflugsverkehr von Stralsund nach den Stationen Velgast und Steinhagen i/Pom. an den Sonntagen, sowie Mittwochs und Sonnabends Rückfahrkarten mit eintägiger Gültigkeit für die II. und III. Klasse zum einfachen Fahrpreis ausgegeben.
Sobald die Station Steinhagener Weiche für den Personenverkehr eröffnet ist, tritt obige Maassnahme auch für diese Station in Kraft.
Stralsund, den 15. April 1901. (983)
Der Vorstand
der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni cr. ab treten im Binnenverkehr besondere Bestimmungen über die Beförderung von Sonderzügen in Kraft.
Die Genehmigung hierzu ist gemäss der Vorschriften unter I 3 ertheilt.
Nähere Auskunft gibt die Betriebsleitung in Wernigerode.
Nordhausen, den 12. April 1901. (984J)
Die Direktion.

8. Generalversammlungen.

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die Herren Aktionäre zur 50. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Montag, den 20. Mai 1901, um 10 Uhr Vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgemeinen Beamtenvereines der österr.-ung. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25, stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1900.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1900 gewählten Revisionsausschusses.
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons.
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1901.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nicht fälligen Kupons längstens bis Montag, den 6. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der k. k. priv. allgem.

österr. Bodenkreditanstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Konsignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1901. (985)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt!

9. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge mit vollständig abgedeckter Grube für den Lokomotivschuppen auf Bahnhof Braunschweig soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung und zwar:

die Bedingungen nebst Angebotsbogen zum Preise von 2 ℳ,
die Zeichnung J 308 (Abdeckung) zum Preise von 0,50 ℳ,
die Zeichnungen 33—40 (Ausgabe 1900) Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge zum Preise von 4 ℳ

(in baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung einer Lokomotivdrehscheibe“

versehen zu dem auf

Freitag, den 3. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1901. (986)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von rd. 140 cbm bearbeiteter Sandsteinwerkstücken für den Umbau der inneren Stadtverbindungsbahn in Breslau — Loos I — soll vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 27. April d. J., Vormittags 11 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzureichen.

Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können einschliesslich der Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden. Die Modelle für die Pfeileraufbauten der Unterführung der Schweidnitzer Strasse können bei der Bauabtheilung besichtigt werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, Brüderstrasse 32, den 12. April 1901. (987)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Die Lieferung von 2800 t Granitbruchsteinen für den Umbau der inneren Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 26. April d. J., Vormittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermine versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, Brüderstrasse 32, den 13. April 1901. (988)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Die Lieferung von rd. 4 Millionen Hartbrand- bezw. Klinkerziegeln als Hintermauerungssteine für den Umbau der inneren Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 29. April d. J., Vormittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ — nicht in Briefmarken — eben daher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau (Brüderstrasse 32), den 17. April 1901. (988a)

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verdingung von 190000 Bündeln Reisigholz (Reiserwellen) in 3 Loosen für die königl. Eisenbahndirektion Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 30. April 1901, Vormittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Mai 1901.

Berlin, den 17. April 1901. (989)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Erd- und Maurerarbeiten etc. einschliesslich theilweiser Materiallieferung für den Umbau der inneren Stadtverbindungsbahn in Breslau von der Neudorf- bis zur Höfchenstrasse — Loos I—III — soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 30. April d. J., Vormittags 12 Uhr, stattfindenden Verdingungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen nebst sämmtlichen Zeichnungen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können einschliesslich der Zeichnungen für die Unterführungen gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, den 17. April 1901. (990)
(Brüderstrasse 32.)

Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Eisenbahn Bütow-Lauenburg i/P.

Die Erd-, Böschungs- und Rodungsarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers von Station 187 + 90 bis Station 368 + 7, das Verlegen der Rohrdurchlässe sowie die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung der gemauerten Durchlässe, der Wege-Ueber- und Unterführungen sollen in 3 Loosen verdungen werden:

Loos III umfassend rd. 129000 cbm Bodenbewegung, 900 cbm Mauerwerk,
Loos IV umfassend rd. 169000 cbm Bodenbewegung, 1050 cbm Mauerwerk,
Loos V umfassend rd. 137000 cbm Bodenbewegung, 900 cbm Mauerwerk.

Höhen- und Lagepläne, Zeichnungen sowie Bedingungen liegen im Büreau der Bauabtheilung zu Lauenburg i/P., Markt Nr. 9 I, zur Einsichtnahme aus. Angebotsbogen und Bedingungen können vom Unterzeichneten gegen portofreie Einsendung von 4 ℳ (nicht in Briefmarken) für jedes Loos bezogen werden.

Angebote sind bis spätestens zum Eröffnungstermin, den 6. Mai 1901, Vorm. 10½ Uhr, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Erd- und Maurerarbeiten“ versehen an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Zuschlagsfrist beträgt 4 Wochen.

Lauenburg i/P., den 13. April 1901. (991)

Der Vorstand der königl. Bauabtheilung.

10. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Am Dienstag, den 7. Mai, Vormittags 10 Uhr beginnend, versteigern wir hier von dem Bahn- und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferte alte Metallwaaren, nämlich:

Kupfer von Feuerbüchsplatten, Kupferabfälle, Kupferspähne, Roth- und Gelbgussspähne, Zinkblech, Blei, Kompositionsasche und eiserne Brückenträger.

Bis zu genanntem Termin werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Zuschlagsfrist: „Zehn Tage“.

Karlsruhe, den 10. April 1901. (992)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

11. Offene Stellen.

Jüngerer Büreaugehülfe

zum baldigen Eintritt gesucht. Gute Handschrift und Stenographie Bedingung. Gesuche mit Lebenslauf und Gehaltsanspr. zu richten an die Direktion der Kreis Altenaer Schmalspurbahnen in Altena in Westfalen. (993)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 32. 24. April 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 12 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preussen 1890 bis 1900.

Der unter dieser Ueberschrift von dem Minister der öffentlichen Arbeiten Sr. Majestät dem Kaiser und König erstattete Bericht, für den Ersterem der von uns in voriger Nummer mitgetheilte kaiserliche Dank zu Theil geworden ist, liegt uns jetzt in einem trefflich ausgestatteten, mit zahlreichen graphischen Darstellungen versehenen, 330 Druckseiten umfassenden Bande vor, von dem 80 Seiten Text und die sämmtlichen Anlagen S. 244—330 dem Eisenbahnwesen gewidmet sind. Obgleich dieser Theil, wie in einer Vorbemerkung gesagt ist, die Entwickelung des Eisenbahnwesens nur in ihren Hauptzügen darstellt, da alle Einzelheiten aus den alljährlich dem Landtag vorgelegten Betriebsberichten hervorgehen, so enthält er doch eine so reiche Fülle wichtiger und interessanter Ergebnisse, dass bei räumlicher Beschränkung die Auslese einigermaassen schwer wird. Um so schwerer, als naturgemäss die mitgetheilten Zahlen und Thatsachen selbst vielfach bekannt sind und das Eigenartige des Werks mehr in der Gruppirung und der Darstellungsweise, namentlich aber in den Vergleichen zwischen dem Anfang und dem Ende des zehnjährigen Zeitraumes liegt.

Gleich bei dem vom Bahngebiet handelnden Abschnitt begegnen wir einer interessanten Betrachtung über die Vertheilung der Neubaulinien des Jahrzehnts auf Osten und Westen des Staatsgebietes. Von den in ihm eröffneten neuen Staatsbahnlinien in der Gesammtlänge von 3 923 km entfallen auf die 6 östlichen Provinzen 2 433 km, auf die 6 westlichen Provinzen 1 490 km. Das Staatsbahnnetz erweiterte sich im ganzen durch Neubau in Preussen um 17,7 %, in den 6 östlichen Provinzen um 22,2 %, in den 6 westlichen um 13,3 %. Dieser Zuwachs besteht allerdings zumeist in Nebenbahnen, die im Osten verhältnissmässig stark überwiegen. Der Bestand des preussisch-hessischen Staatseisenbahnnetzes umfasste am 1. April 1900 zusammen 30 348 km, von denen fast 66 % Hauptbahnen, 33,5 % vollspurige Nebenbahnen und 0,58 % Schmalspurbahnen waren. Von den in Preussen belegenen 26 914 km entfallen nahezu zu gleichen Theilen auf die östlichen Provinzen 13 585 km, auf die westlichen 13 329 km. Auf 10 000 Einwohner kommen im Osten 8,30 km, im Westen 7,97 km Eisenbahnen; auf 100 qkm Flächeninhalt im Osten 6,73 km, im Westen 9,15 km, was bei der viel dichteren Bevölkerung der westlichen Provinzen nicht Wunder nehmen kann. (Einwohnerzahl 1899 auf das Quadratkilometer in Preussen 95, im Osten 80, im Westen 115.)

In dem Abschnitt über den Bauzustand finden wir zunächst Nachrichten über den Ausbau zweiter, dritter und vierter Gleise. Vom Staatsbahnnetz waren zwei- und mehrgleisig bei den Hauptbahnen am 1. April 1890: 48,4 %, am 1. April 1900: 59,9 %; bei Haupt- und Nebenbahnen zusammen 35,6 % und 39,8 %.

Unter den Fortschritten im Oberbau wird hervorgehoben, dass dank der Vervollkommnung der Walztechnik die bis 1890 übliche Schienenlänge von 9 m seither auf 12 m und nach Bedarf auf 15 bis 18 m gebracht werden konnte, wodurch die Zahl der Schienenstösse in erwünschter Weise eingeschränkt werden konnte. Nach Versuchen mit einer schwereren Schiene von 41 kg auf das Meter und einer Kopfbreite von 72 mm gegenüber dem Gewicht der älteren Schiene von 33,4 kg und ihrer Kopfbreite von nur 58 mm ist im Jahre 1899 die grundsätzliche Einführung der schwereren Schiene für alle wichtigen Schnellzug- oder sonst stark belasteten Linien im Rahmen der Erneuerung und für den Neubau erfolgt. Bis zum Frühjahr 1900 war der

Oberbau von rund 2 340 km Hauptgleisen mit den schwereren Schienen erneuert. Die Zahl der Querschwellen ist seit 1894 für Schnellzugstrecken grundsätzlich um etwa 10 % für die Längeneinheit des Gleises vermehrt, die Länge der Querschwellen von 2,50 auf 2,70 m festgesetzt, ausserdem sind vielfache Verbesserungen des Kleineisenzeugs und der Bettung vorgenommen. Rund 15 100 km durchgehende Hauptgleise sind in dem 10 jährigen Berichtszeitraum vollständig aus neuem Material hergestellt.

Beim Brückenbau wird neben den neu entstandenen Weichselbrücken insbesondere der Kaiser Wilhelm-Brücke bei Müngsten als des hervorragendsten Erzeugnisses der neuesten deutschen Brückenbaukunst gedacht. — Die Zahl der Stationen hat sich seit 1890 um 45,1 %, darunter die Zahl der Haltestellen um 107,3 %, der Haltepunkte um 61,3 % vermehrt. Die Vermehrung kam besonders den kleineren Städten und dem platten Lande zu Gute. Die Gesammtzahl der Stationen ist jetzt 5 323.

Die Bewilligungen für den Neubau und die Erweiterung von Stationen, Rangirbahnhöfen und Anschluss- (Hafen-) Bahnen betrugen zusammen 401 851 500 ℳ. Hierunter befinden sich sehr hohe Einzelbeträge; wir erwähnen nur die von fast 18 000 000 ℳ für die Berliner Bahnhofsbauten (Görlitzer, Stettiner, schlesischer und Ostbahnhof), 36 533 000 ℳ für Hamburg, 10 500 000 ℳ für Neuss, 10 900 000 ℳ für Wiesbaden. Neue Werkstätten sind an einer Reihe von Orten mit einem Kostenaufwand von 16 000 000 ℳ errichtet. Die Zahl der in den Werstätten beschäftigten Arbeiter betrug im Jahre 1899: 45 828, sie hat seit 1890 um 23 % zugenommen. Für elektrische Beleuchtungsanlagen ist seit 1886 ein Betrag von 6 000 000 ℳ aufgewendet. Es sind jetzt etwa 7 800 Bogenlampen und 31 000 Glühlampen im Gebrauch; die meisten Bahnhofsanlagen von Bedeutung und zahlreiche weniger wichtige Bahnhöfe sind mit eigenen Elektrizitätswerken ausgerüstet oder an städtische Stromerzeugungsanlagen angeschlossen.

In dem der Organisation und Verwaltung gewidmeten Abschnitt, der die Umgestaltung des Jahres 1895 erörtert, wird die dadurch beseitigte Einrichtung der Betriebsämter als zweckmässig für die dermalige Einfügung der neu erworbenen Privatbahnen in das Staatsbahnnetz bezeichnet. Durch die Neuordnung von 1895 wurde neben der besseren, rascheren, einfacheren Geschäftserledigung eine so erhebliche Verringerung des Personals erzielt, dass noch jetzt trotz der Steigerung des Umfangs und des Verkehrs 7 000 000 ℳ weniger für die innere Verwaltung verausgabt werden, als im Jahre 1894.

Die Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter betrug im Jahre 1899 rund 345 500, etwa 35 % mehr als im Jahre 1889. Während mit Rücksicht auf das Wachsen des Verkehrs die Personenzahl auf 1 km Betriebslänge etwas gestiegen ist, ist sie im Verhältniss zu den in Wagenachskilometer sich ausdrückenden Betriebsleistungen seit 1891 ziemlich stetig gesunken. Die gesammten persönlichen Ausgaben sind erheblich gewachsen, sowohl an sich, wie im Verhältniss zu den Leistungen, sonstigen Einnahmen und Ausgaben. Ihr Gesammtbetrag war 1899 rund 370 768 000 ℳ, d. i. 47,8 % der Gesammtausgabe und 27,7 % der Betriebseinnahme, gegen 45,8 bezw. 25,2 % im Jahre 1889. Die Steigerung der persönlichen Ausgaben in diesem Zeitraum betrug 72,3 %! — Besonders stark gewachsen ist die Zahl der etatsmässigen Beamten, um mehr als 62 %. Im Jahre 1899 waren etatsmässig von der Gesammtzahl der Beamten 88,9 %, im Jahre 1889 nur 82,2 %. Der durchschnittliche Gehaltsaufwand für einen Beamten stieg von 1 215 ℳ im Jahre 1889 auf 1 459 ℳ im Jahre 1899 oder um 20 %. Besonders zugenommen hat der Aufwand für Stellenzulagen an Bedienstete, die auf besonders schwierigen, verantwortlichen oder gefährlichen Posten stehen, und von Theuerungszulagen für Unterbeamte an besonders theueren Orten. Die Ausgabe hierfür betrug 1899 rund 4 460 000 ℳ, im Jahre 1889 nur 350 000 ℳ. Die Gehaltsvertheilung nach festen Dienstaltersstufen ist zuerst von allen Zweigen des Staatsdienstes bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1883 versuchsweise allmählich erweitert und 1894 allgemein eingeführt.

Die im Jahre 1898 erfolgte Aufhebung der Amtskautionen hatte die Rückzahlung von mehr als 19 000 000 ℳ Amtskautionen an 23 273 Eisenbahnbeamte zur Folge.

Der Bericht hebt die im Jahr 1899 erfolgte Einführung einer einheitlichen Fachprüfung für den mittleren nichttechnischen Eisenbahndienst und die grossen Erleichterungen des Dienstes durch mehrfache Kürzungen der Dienstdauer, schliesslich durch die im Jahre 1900 in Kraft getretenen neuen Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Betriebsbeamten hervor. Diese Wohlthaten werden am besten durch die Thatsache beleuchtet, dass, wenn heute die Dienst- und Ruhezeiten des Betriebspersonals dieselben wären, die vor 1892 bestanden, der Verwaltungsaufwand sich um rund 10 000 000 ℳ geringer stellen würde. Aus einer sehr anschaulichen bildlichen Darstellung ersieht man deutlich die seit 1892 eingetretene Verminderung der Dienstdauer und Vermehrung der Zahl der Ruhetage. Besonders ausgiebig wird für Sonntagsruhe gesorgt. Der Güterverkehr ist bekanntlich an Sonntagen in der Zeit von 4 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends fast vollständig eingestellt, so dass infolge dessen seit 1894 rund 25 000 Bedienstete Sonntagsruhe erhielten, denen sie früher versagt war. Im Ganzen ist etwa ein Drittel sämmtlicher Bediensteten grundsätzlich alle Sonntage dienstfrei.

Die Zahl der Dienstwohnungen für Beamte ist von 19 954 im Jahre 1889 auf 24 010 im Jahre 1899 gestiegen, ausserdem sind etwa 1 500 Wohnungen namentlich an untere Beamte als Miethswohnungen vergeben.

Die Zahl der Arbeiter betrug Ende 1899 rund 228 000, 27 % mehr als 1889. Der Durchschnittslohn der Werkstättenarbeiter ist in diesem Zeitraum von 869 auf 1 128 ℳ, der der Betriebs- und Streckenarbeiter von 631 auf 839 ℳ gestiegen, d. h. um rund 30 bezw. 33 %. Die Zahl der Belohnungen, die an Arbeiter für 25 jährige, 35 jährige und 50 jährige ununterbrochene Dienstzeit gezahlt werden, steigt fortwährend. Im Jahre 1892 betrug sie 1 461, 1899 aber 3 231.

Der Bericht schildert weiter die Einrichtungen der Alters-, Unfalls- und Krankenversicherung für die Arbeiter. Die seit 1891 bestehende Arbeiterpensionskasse Abtheilung B gewährt über die gesetzliche Verpflichtung hinaus Zusatzrenten, Wittwen- und Waisen- sowie Sterbegelder; die Eisenbahnverwaltung zahlt auch zu dieser Kasse einen Zuschuss in voller Höhe der Mitgliederbeiträge. Diese Wohlthat der besseren Versorgung trägt wesentlich dazu bei, dass eine immer grössere Anzahl von Arbeitern ihre Beschäftigung bei der Eisenbahn als dauernde ansieht und der Abtheilung B angehört. Am 1. Januar 1900 waren dies 72 %, am 1. Januar 1892 erst 52 % sämmtlicher Arbeiter. Die Pensionskasse besass Ende 1899 ein Vermögen von mehr als 65 000 000 ℳ. Sie betheiligte sich seit 1898 an der Unterbringung lungenkranker Mitglieder in Heilstätten und hat zur Erbauung eigener Heilstätten Einleitungen getroffen.

Die Krankenfürsorge für die Arbeiter und ihre Hinterbliebenen erfolgt durch die Eisenbahnbetriebskrankenkassen, deren Leistungen sämmtlich weit über die gesetzlichen Mindestbeträge hinausgehen. Die Mehrzahl (86 %) gewährt das Krankengeld auf die Dauer von 20 bis 40 Wochen, 14 % sogar für ein Jahr, 86 % gewähren ein Krankengeld von mehr als der Hälfte des Tagesverdienstes.

Die Zahl der von der Staatseisenbahnverwaltung beschafften Wohnungen für Arbeiter ist von 965 im Jahre 1889 auf 5 200 im Jahre 1899 gestiegen, ausserdem sind zur Linderung der Wohnungsnoth in den grösseren Städten und den Industriegegenden bis 1. April 1900 an 112 Orten rund 2 600 Wohnungen für Arbeiter und gering besoldete Beamte hergestellt, und überdies theils aus besonders bewilligten Fonds, theils aus den Mitteln der Arbeiterpensionskasse Baudarlehne von zusammen mehr als 9 000 000 ℳ bewilligt und daraus bis jetzt rund 5 200 Wohnungen hergestellt.

Ueber die bei den Werkstätten und Gasanstalten der Eisenbahnverwaltung seit 1892 bestehenden Arbeiterausschüsse als Beiräthe für bestimmte auf das Arbeitsverhältniss bezügliche Angelegenheiten äussert sich der Bericht dahin, dass sich ihre Wirksamkeit als nützlich erwiesen habe.

Ein weiterer Abschnitt des Berichts ist dem grossen Gebiete des Betriebes gewidmet. Bis 1890 waren die dreiachsigen Lomokotiven sowohl im Personenzug- wie im Güterzugdienst vorherrschend, jetzt ist die Staatsverwaltung im allgemeinen für den Personenzugdienst nach amerikanischem Muster zu vierachsigen Lokomotiven mit zwei zu einem Drehgestell vereinigten Laufachsen, im Güterzugdienst gleichfalls zu vierachsigen Lokomotiven übergegangen. Auf Strecken mit ungünstigen Neigungsverhältnissen kommen fünfachsige Personenzuglokomotiven mit 3 Kuppelachsen, 2 Laufachsen im Drehgestell und 4 Dampfcylindern, und u. a. viercylindrige Güterzugmaschinen mit 2 festen und 2 Drehachsen und fünffach gekuppelte Tendermaschinen zur Verwendung. Bei den Personenwagen ist die wichtigste Neuerung die bekannte Einführung der vierachsigen Wagen auf 2 Drehgestellen, die sowohl als Abtheilwagen wie als sogenannte D-Wagen gebaut werden und sich durch ihren ruhigen Lauf, wie durch ihre Widerstandsfähigkeit bei Unfällen auszeichnen. Soweit ohne wesentliche Beeinträchtigung dieses wichtigen, auf der Bauart beruhenden Vorzugs möglich, sind Verbesserungen in der Bauart zur Erleichterung des Verkehrs im Innern der Wagen wie ihrer schnelleren Entleerung in Fällen der Gefahr in Aussicht genommen. Die Beleuchtung der Personenwagen erfolgt neuerdings durch Einführung eines Gemisches von Fettgas und Acetylen. Versuche mit elektrischer Zugbeleuchtung haben zu einem günstigen Ergebniss bis jetzt nicht geführt. Natürlich erwähnt der Bericht auch alle anderen Verbesserungen der Personenwagen, insbesondere die Einführung der Luftdruckschnellbremse, der Heizungs- und Lüftungsvorrichtungen usw. Eine zweckentsprechende Einrichtung zur Absonderung des Staubes ist noch nicht gelungen. Bei den Güterwagen wird namentlich die Erhöhung der Tragfähigkeit von 10 auf 12,5 t und die Festsetzung einer solchen von 15 t bei Neubeschaffungen hervorgehoben. Für besondere Zwecke sind auch Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von 30 t, auf 2 Drehgestellen zu je 2 Achsen laufend, beschafft.

Aus den dem Bericht beigefügten Nachweisungen über den Bestand der Betriebsmittel ergibt sich, dass sich im Berichtszeitraum die Lokomotiven um 36,6 %, die Personenwagen um 55,3 %, die Gepäck- und Güterwagen um 51,5 %, deren Tragfähigkeit um 87,8 % vermehrt hat, während die Betriebslänge um 22 %, die Zahl der Personenkilometer um 94,5 %, der Tonnenkilometer um 63,7 % stieg.

Sehr eingehend sind die seit 1890 eingeführten Maassregeln für die Erhöhung der Betriebssicherheit behandelt. Wir übergehen das in dieser Beziehung bekannte und erwähnen, dass von den für die elektrische Streckenblockung in Aussicht genommenen rund 9 500 km Bahnen des preussischen Staatsbahnnetzes mit besonders dichter Zugfolge am 1. April 1900 6 400 km mit jener versehen waren, das sind 35,4 % der Hauptbahnen, während bei den sächsischen Staatsbahnen 37 %, bei den württembergischen 8,7 %, bei den bayerischen 4,3 % die Streckenblockung hatten. In Baden war mit der Einrichtung noch nicht begonnen.

Besonders interessant ist, was der Bericht über die Unfälle sagt. Mit grösster Sorgfalt sind statistische und graphische Darstellungen ausgearbeitet, aus denen folgendes Ergebniss gezogen wird. Ungeachtet der bekannten beklagenswerthen Unfallszeit von 1897 hat in den letzten 10 Jahren bei den preussischen Staatsbahnen doch die Zahl der Unfälle wie der dabei verunglückten Reisenden und Beamten im allgemeinen stetig abgenommen. Die Gesammtzahl der Eisenbahnbetriebsunfälle betrug im Jahre 1890 in Preussen 2 461, in Deutschland 3 618, dagegen 1899 nur 1 951 bezw. 3 368. Auf 1 000 000 Zugkilometer entfielen 1890 in Preussen 11,72, in Deutschland 11,30 Unfälle, dagegen 1899 in Preussen nur 6,50, in Deutschland 7,35. Der Versuch, auch die englischen Bahnen zum Vergleich heranzuziehen, stösst auf die Schwierigkeit, dass die englische Statistik nicht die Unfälle überhaupt, sondern nur die Zusammenstösse und Entgleisungen aufführt. Da indessen auch dort die Zahl der getödteten Reisenden und Beamten angegeben wird, so lässt sich hierfür ein brauchbarer Vergleich aufstellen. Es sind überhaupt verunglückt (getödtet und verletzt) Reisende:

1890 auf 1 000 000 in Preussen 0,54; in Deutschland 0,66; in England 2,80;
1899 auf 1 000 000 in Preussen 0,45 in Deutschland 0,47; in England 2,08.

Unverschuldet durch Zugunfälle verunglückt sind Reisende:

1890 auf 1 000 000 in Preussen 0,32; in Deutschland 0,43; in England 0,63;
1899 auf 1 000 000 in Preussen 0,26; in Deutschland 0,25; in England 0,64.

Unverschuldet durch Zugunfälle getödtet sind Reisende im Jahre 1899 in Preussen 0 (1897: 23), in Deutschland 2, in England 14; auf 1 000 000 Reisende in Preussen 0,00; in Deutschland 0,00; in England 0,01.

Die Zahl der verunglückten Beamten und Arbeiter ist leider überall noch eine recht hohe, sie hat sich aber in Preussen und Deutschland seit 1890 in höchst erfreulicher Weise vermindert, sowohl an sich trotz der Zunahme der Betriebslänge und des Verkehrs, wie verhältnissmässig, während in England die Zahl an sich erheblich gestiegen ist und die Verhältnisszahl eine nur verschwindende Abnahme zeigt. Das Steigen der Zahl in England seit 1895 hängt allerdings zum Theil mit einer damals eingeführten Aenderung in den statistischen Erhebungen zusammen. Es sind verunglückt (getödtet und verletzt) Beamte und Arbeiter:

1890 in Preussen 1 764; in Deutschland 2 465; in England 3 621;
1899 in Preussen 1 136; in Deutschland 2 020; in England 5 164;

auf 1 000 Beamte und Arbeiter der Betriebsverwaltung

1890 in Preussen 7,52; in Deutschland 7,22; in England 9,28;
1899 in Preussen 3,82; in Deutschland 4,56; in England 9,27.

Sehr viel geringer sind alle diese Zahlen, wenn man nur die unverschuldet Verunglückten berücksichtigt. Es entfallen dann im Jahre 1899 auf 1 000 Beamte und Arbeiter in Preussen nur 0,50; in Deutschland 0,52; in England 0,39.

Für die Leistungsfähigkeit des preussischen Staatsbahnnetzes spricht besonders beredt eine Angabe des Berichtes über die militärischen Leistungen während der Manöver. Es wurden beispielsweise 1898 zum Kaisermanöver bei Hannover befördert am 10. und 11. September: 126 Sonderzüge mit 3 939 Wagen für den Transport von 3 288 Offizieren, 89 471 Mannschaften, 4 325 Pferden, 1 183 Rädern, 288 Fuhrwerken und 467 t Gepäck. Die Gesammtbeförderung zu den Manövern 1899 erreichte die Zahl von 1 141 Sonderzügen mit 20 718 Wagen für den Transport von 20 256 Offizieren, 495 069 Mannschaften, 21 577 Pferden, 4 285 Rädern, 789 Fuhrwerken und 4 259 t Gepäck.

Besondere Aufmerksamkeit wurde auf die einheitliche Ausrüstung der Eisenbahnwagen für den Mannschafts- und Pferdetransport im Mobilmachungsfall verwendet, so dass diese Arbeiten ebenso wie die Bezeichnung der Wagen für militärische Transporte nunmehr vollständig durchgeführt sind. Aus dem weiteren Bericht über den Verkehr und die Finanzwirthschaft des preussischen Staatsbahnnetzes sowie über die Privatbahnen und Kleinbahnen werden wir in der nächsten Nummer das Wissenswertheste mittheilen.

(Schluss folgt.)

Die Herabminderung der Ausgaben für Verlust und Beschädigung von Gütern.

Während in Preussen im Rechnungsjahre 1895/96 für verlorene, verdorbene und beschädigte Güter sowie für Lieferfristüberschreitungen nur 438 350 ℳ verausgabt wurden, ist diese Etatsposition für die preussisch-hessische Gemeinschaft nach dem vor kurzem erschienenen Betriebsbericht für das Rechnungsjahr 1899 auf 1 055 888 ℳ angewachsen. Es liegt auf der Hand, dass die eingetretenen Gebietserweiterungen sowie die allgemeine Verkehrszunahme an dieser Erscheinung nur in bescheidenem Maasse betheiligt sind. Die Ursachen liegen vorwiegend auf anderem Gebiet. Schon die nächste Zukunft dürfte hierüber Aufschluss bringen. Es muss sich jetzt zeigen, welchen Einfluss die neu geschaffene Güterausgleichstelle — die sich hoffentlich nach und nach zu einer Vermittelungsstelle für das ganze Reich erweitern wird — auf die Herabminderung eines Theiles dieser Ausgaben in der natürlichen Weise ausübt. Allein schon der Umstand, dass rasch ausgeglichen wird, hat viel für sich; es werden sich alte Ladenhüter nicht mehr bei den Dienststellen halten können. Auf alle Fälle ist eine Verminderung der Beschwerden und Reklamationen wegen Lieferfristüberschreitungen zu erwarten.

Reklamationen sind von jeher als unangenehme Reibungspunkte zwischen Eisenbahn und Publikum betrachtet worden, und mit Recht. Jeder Kaufmann, jeder Verfrachter versendet sein Gut in der Absicht, solches in kürzester Frist und wohlbehalten in den Händen des Adressaten zu wissen. In 99 Fällen geht das auch gut, in einem nicht. Aber dieser eine Fall wirkt so unangenehm als möglich. Briefe, Depeschen fliegen — oft zwischen mehreren Parteien, z. B. im Speditionshandel — hin und her, Rückfragen werden gehalten bei den Rollfuhrleuten, bei den Abfertigungsstellen, Nachforschungen losgelassen, bis man endlich allseitig zu der Erkenntniss kommt: das Gut ist verloren; viel Zeit, viele Mühe ist umsonst verschwendet.

Viel ist ja geschehen, um insbesondere die Kaufleute zur Mitarbeit an der Herabminderung der bezeichneten Unregelmässigkeiten heranzuziehen. Thatsächlich kann es nicht als unbillig bezeichnet werden, wenn die Eisenbahn von den ihr zustehenden Rechten schärferen Gebrauch macht, wenn sie namentlich eine sorgfältige und dauerhafte Bezeichnung des Gutes, vor allem aber dessen deutliche Beschreibung mit der Empfangsstation verlangt. Die Thätigkeit einer Güterausgleichstelle kann nur empfindlich gelähmt werden, wenn sie täglich mit Hunderten von Stücken ohne oder mit mangelhafter oder zweifelhafter Marke arbeiten muss. Nun kann man aber — so ist eingewendet worden — doch annehmen, dass der Kaufmann, der Gewerbtreibende, der Fabrikant jene ihm obliegenden Verpflichtungen mit Sorgfalt erfüllt. „Habt ihr das Gut nicht als wohlbeschaffen und transportfähig angenommen? Liegt die Ursache der Unregelmässigkeiten nicht vielmehr in der Behandlung auf dem Transport?“ Man muss, die Augen niederschlagend, bekennen: die Leute haben so Unrecht nicht. Bleibt also als grosser Sündenbock das sogen. Gelegenheitspublikum. Hier hat sich ja allerdings im Laufe der Zeit die Legende herausgebildet, ein mit der Eisenbahn zu versendendes Stück dürfe nur eine Marke, d. h. zwei Buchstaben und eine Nummer, beileibe aber keine Adresse tragen; jeder Bauer glaubt, seine Wurstkiste müsse mit A. B. 1 gezeichnet sein, um richtig anzukommen! Hier kann nur die Presse, wie dies in dieser Zeitung ja auch schon mehrfach hervorgehoben ist, aufklärend einwirken. Auch in den bahnseitig herausgegebenen örtlichen Aushängen über die günstigste Stückgutbeförderung könnte eine kurze Anweisung für das Volk Platz finden, wie ein Frachtstück beschaffen sein soll; überhaupt grösstmöglichste Oeffentlichkeit muss hier herrschen! Gut abgefasste, packende Artikel über einzelne Vorkommnisse müssten in die Eisenbahn- und Volkskalender hineingebracht werden; sie würden mehr wirken, als die Belehrung am Annahmeschalter durch oft ungeeignete Kräfte. Und was die Kaufmannsgüter betrifft: wäre es z. B. nicht wunderschön, bei der Centralstelle oder sonstwo ein Mittel an der Hand zu haben, um im Nothfalle auf Grund der Marke die Herkunft eines Frachtstückes mit ziemlicher Sicherheit sogleich festzustellen, zu wissen, dass eine Kiste mit dem Zeichen G. St. und einer bestimmten Nummer von dem Hause Gebrüder Stollwerck versandt ist?

Kann man die rasche Ausgleichung auf der einen und die sorgfältige dauerhafte Bezeichnung auf der anderen Seite gewissermaassen als die grossen Mittel zur Einschränkung der Unregelmässigkeiten aus dem Kapitel verschleppter und verlorener Güter bezeichnen, so wird es eines solchen „grossen“ Mittels bei der zweiten Hauptgruppe der Entschädigungen, derjenigen für Beschädigung, Minderung usw., ermangeln. Die oft bedeutenden Ausgaben aus Anlass von Betriebsunfällen aller Art, von Bränden, Einbrüchen, Diebstählen sind, wie deren Ursachen, ein schwer zu bekämpfendes Uebel. Sie müssen als ausserhalb des Rahmens dieser Arbeit stehend betrachtet werden. Beiden Hauptgruppen, Verlust und Beschädigung, gemeinsam ist aber eine Reihe kleiner und kleinster Kampfmittel, die wohl geeignet sind, einer Unzahl von schädigenden, mehr oder weniger versteckten Eingriffen mit Erfolg entgegenzuwirken.

Es ist gut, die Grundursachen kennen zu lernen, durch welche die Ausgaben verursacht werden. Nehmen wir ein Beispiel aus der Praxis. In einem Bahnbezirk sind in einem Jahre in 183 Fällen Entschädigungen gezahlt. Davon entfallen auf Verlust 80 Fälle, auf Entschädigung 79 Fälle und auf Lieferfristüberschreitung 24 Fälle. Die letzteren 24 Fälle sollen gleich von vornherein ausgeschieden werden; bleiben also noch, fast gleichmässig auf die obengenannten beiden Hauptgruppen vertheilt, 159 Fälle übrig.

Es erschien zweckmässig, die Verlustfälle auf Waarengattungen zu vertheilen. Sonach entfallen auf:

1. Schinken, Speck, Wurst, Käse, Eier, Teigwaaren, Bier . . . . 32 Fälle,
2. Eisen, Stahl, Kupfer, Maschinentheile . . . 16 „
3. Leinen, Tuch, Woll- und Baumwollwaaren . 6 „
4. leere Verpackungen . . . . 6 „
5. Obst, Kartoffeln, Gemüse . . . . 5 „
6. Kolonialwaaren . . . . 3 „
7. Fahrräder . . . . 2 „
8. leere Säcke . . . . 2 „
9. Kleider . . . . 2 „
10. sonstige Waaren . . . . 6 „

Bei den Entschädigungsfällen treten die bekannten oder muthmaasslichen Ursachen unmittelbar in die Erscheinung. Es sind zu rechnen auf

1. Fall, Stoss, Reibung, Beschädigung durch mitverladene Güter . . . . 24 Fälle,
2. Beraubung, Diebstahl . . . . 15 „
3. Witterungseinflüsse, Rattenfrass . . . . . 11 „
4. Lecken bei Flüssigkeiten . . . . 10 „
5. muthmaasslich starkes Rangiren . . . . . 10 „
6. Verstreuung, Mängel der Fahrzeuge . . . 6 „
7. Brand . . . . 3 „

Auf den ersten Blick werden dem Leser die verhältnissmässig hohen Zahlen für Verlust von Verzehrsgegenständen auffallen, welchen sich dann auch die Zahlen unter Beraubung — die Beraubungen sind erfahrungsmässig fast immer gegen Verzehrsgegenstände gerichtet — entsprechend anschliessen. Nächst diesen Schinkenbällchen usw. sind es die Leinen- und Tuchsendungen, die Kolonialwaaren-, Kleider- und Wäschesendungen, welche diesem Schicksal verfallen. Dass auch Fahrräder verschwinden, ist nichts neues mehr; in einem Falle waren sogar die Papiere mitverschwunden. Wenn alles

mit rechten Dingen zuginge, müsste ja zuguterletzt jedes fehlende Frachtstück irgendwo überzählig sein, sofern es nicht etwa ganz unkenntlich gemacht sein sollte; dass dies in der Mehrheit der Fälle nicht zutrifft, beweist, dass eine grosse Zahl von Gütern durch unbefugten Eingriff aus dem Bahnbereich hinausgelangt, und aus der Natur der beseitigten Waaren lassen sich nicht nur gewisse Schlüsse ziehen, sondern es ist auch der Weg gezeigt, wie jenen Eingriffen im Einzelfalle entgegenzutreten ist. Die leeren Verpackungen, die (oft theueren!) leeren Säcke, die Obst-, Kartoffel- und Gemüsesendungen sind in dem uns beschäftigenden Falle sicherlich ein Opfer der ihnen anhaftenden Mängel hinsichtlich der Bezeichnung geworden; nicht besser ist es mit der Untergruppe Eisen und Stahl gewesen.

Hinsichtlich der beschädigten Güter muss vorausgeschickt werden, dass die eigentlichen Ursachen der Minderung usw. sehr oft, wie bei der Untergruppe 1, nur muthmaasslich bezeichnet werden können. Feststehend sind diese nur bei den Untergruppen 3, 4, 6 und 7. Bezüglich der Untergruppe 2 sind die bekannten Kniffe zu verzeichnen, die fast gleichmässig allenthalben angewendet werden; bei Spirituosensendungen in Körben: Auseinanderbiegen und geschicktes Wiederzusammendrücken des Geflechtes nach Entnahme einer Flasche; Beweis: die leere Flaschenhülse. Bei Cigarrenkisten: Loslösung eines Boden- oder Seitenbrettes ohne Verletzung der Schnur; bei Tabakballen, Kaffeesäcken: Lösen und Wiederverschluss der Naht, bei Weinfässern: Anbohren, bei Butterkisten: Oeffnung des Deckels, bei Schliesskörben: Beiseitebiegen der Weiden, bei Koffern, Kisten mit Vorhängeschloss: Anwendung eines Nachschlüssels usw. Bei der Untergruppe 5 entsteht fast immer die Streitfrage: war die Verladung — hier kommen fast ausschliesslich Ladungen in Betracht — zweckmässig und tadellos oder war der Stoss ordnungswidrig, der Anprall zu stark? Das immer mehr in Aufnahme kommende Ablassen von Wagen von den Rangirbergen und die Auflegung von Hemmschuhen erscheinen hier als einflussreiche Gebahrungen, deren Wechselwirkung auf Wagen und Gut meist schwer zu übersehen ist. Wer will hier den ersten Stein aufheben?

Abgesehen von Brand und den offenkundigen Beraubungsfällen liegen hiernach bei der Hauptgruppe „Beschädigung“ die eigentlichen Ursachen der Zahlungsverpflichtungen in den dem Betriebe — im weitesten Sinne — anhaftenden Mängeln. Sie können vermindert werden durch allmähliche und sachgemässe Verbesserungen in den einzelnen Betriebszweigen, durch sorgfältige Prüfung der Regendichtigkeit und sonstiger Mängel der Fahrzeuge, Entfernung von Raubzeug, durch gute Schulung und Ueberwachung des Ladepersonals, des Zugbegleitpersonals der Ausladezüge, der Rangirer und des Lokomotivpersonals.

Weniger klar liegt die Sache bezüglich der Güterverluste. Es wäre Unrecht, zu sagen, dass damit immer das Personal in Verbindung zu bringen sei. Auch böser Wille ist sehr oft nicht vorhanden. Es wird an die gar nicht seltenen Fälle erinnert, dass der Rollfuhrmann eine Sendung nach irgend einem Geschäft verschleppt oder gar auf seinem Lager hat, dass sich ganz werthvolle Sendungen plötzlich auf einem Anschlusswerke wiederfinden, wie dies namentlich bei Eisenwaaren, Stahlbarren, Oelfässern, Säureballons oft zutrifft. Das bringt der gegenseitige Verkehr ja so mit sich, und umgekehrt ist vielleicht auch das gleiche der Fall. Aber das mit einer gewissen Regelmässigkeit wiederkehrende Verschwinden von handlichen Schinken- und Leinenbällchen, oft auch der zugehörigen Papiere, lässt doch tief blicken. Hier wird man die Thäter unter Eingeweihten, „Wissenden“ vermuthen müssen, d. h. nicht nur unter den augenblicklich im Lohn stehenden, sondern auch unter der grossen Zahl derer, welche der Eisenbahn Valet gesagt haben. Es werden die betroffenen Güter immer solche sein, die der Behandlung durch verschiedene Personen an verschiedenen Dienststellen unterliegen. Erst meist nach geraumer Zeit wird, falls auch die Papiere verschwunden, diese Thatsache festgelegt durch die Nachfragen, welche die Betheiligten nach ihrem Gute halten. Es ist ja nun meistens ausserordentlich schwierig, auch nur annähernd Anhaltspunkte für einen Verdacht zu gewinnen. Und wie leicht ist es, hier Fehlgriffe zu thun, Unschuldige mit Unrecht zu bezichtigen. Andererseits kommen viele von diesen Fällen bei der grossen Zahl der zur Regelung zuständigen Behörden gar nicht recht zur Würdigung. Vor Jahren wurde ein einschlägiger Fall durch das Strafgericht klargelegt. Der Dieb, ein Eisenbahnbediensteter, sass auf einer grossen Station mit vereinigtem Orts- und Durchgangsverkehre. Er vernichtete zu denjenigen Gütern, die er als Beute ausersehen hatte, die durchgehenden Papiere und schmuggelte dafür gefälschte Frachtbriefe, die regelrecht kartirt wurden, an eine erdichtete Adresse ein; auf Grund des gleichzeitig ausgefertigten Duplikats erfolgte auf der Bestimmungsstation die Auslieferung ohne Beanstandung.

Bei solchen Schwierigkeiten wird man oft jahrelang so zu sagen im Dunkeln tappen. Da gibt es nur ein Mittel: man muss, um etwas zu erreichen, Interessenkreise schaffen, und unter den treibenden Ursachen, die diese Kreise veranlassen, sich für etwas ins Zeug zu legen, stehen obenan Belohnungen. Man sollte solche in ausgiebigem Maasse zubilligen, nicht allein für die Aufdeckung von Diebstahl, sondern auch für die Ermittelung von Verschleppungen von Eisenbahngut in Privathände, für Herbeischaffung besonders werthvoller Sendungen und in ähnlichen besondere Aufmerksamkeit und Umsicht erfordernden Fällen; man sollte schliesslich auch den Laderotten, die sich besonders tadellos führen, den Zugbegleitern der Ausladezüge und ihren Leuten bei längerem Wohlverhalten von Zeit zu Zeit Belohnungen ertheilen. Das ermuntert die Leute und reizt zur Nacheiferung. Den Rollfuhrunternehmern und Anschlussinhabern müsste vertraglich zur Pflicht gemacht werden, alle etwa zufällig in ihre Hände gelangenden fremden Eisenbahngüter schleunigst an die Verwaltung zurückzugeben. Sehr zu empfehlen würde auch sein die Einstellung besonderer Revisoren mit grösserem Bezirk, wozu sich ältere Abfertigungsbeamte mit weitem Blick und langjähriger Erfahrung besonders eignen. Sie hätten die Aufgabe, nicht allein die Güterschuppen, die Lade- und Säurebühnen und deren Einrichtungen nachzusehen, die ordnungsmässige Abhaltung des „Bodensturzes“, die Behandlung der Orts- und Durchgangspapiere, das Rangirwesen zu beaufsichtigen, sondern auch etwaigen Diebstählen nachzugehen, Spuren zu verfolgen, Material gegen Verdächtige zu sammeln. Unterstützend würden hierbei die Beraubungs- und Verlustlisten wirken, wie sie jetzt schon vielfach von den Bezirksbehörden geführt werden. Thatsache ist, dass schon das blosse Erscheinen eines gewiegten Revisionsbeamten, das Bewusstsein, dass Ueberwachung geführt wird, abschreckend wirkt. Im übrigen kann auch das alte Vorhängeschloss da, wo es angezeigt erscheint, wieder zu seinem Rechte kommen.

Jedenfalls muss der weitverbreiteten Ansicht, dass die Vermehrung der Gütersendungen ohne weiteres auch eine Vermehrung der Unregelmässigkeiten und somit der Ausgaben für Verluste usw. zur Folge habe, entgegengetreten werden. Hier lässt sich entschieden, ohne jemanden zu benachtheiligen, noch sehr viel sparen, und das liegt, wie wir eingangs gesehen haben, nicht nur im Eisenbahninteresse; auch das verfrachtende Publikum hat Gewinn davon.

—d.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat März 1901 ergibt für 71 Bahnen, die schon im März 1900 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 817,24 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	%
für alle Bahnen im März 1901					
aus dem Personenverkehre	35 269 763	+ 2 077 086	822	+ 37	+ 4,71
aus dem Güterverkehre . .	97 347 266	— 2 481 409	2 228	— 90	— 3,88
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1900 bis Ende März 1901					
aus dem Personenverkehre	432 690 368	+ 30 064 002	11 882	+ 632	+ 5,62
aus dem Güterverkehre . .	1 016 439 084	+ 39 732 493	27 403	+ 603	+ 2,25
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende März 1901					
aus dem Personenverkehre	13 527 981	+ 47 144	2 155	— 16	— 0,74
aus dem Güterverkehre . .	31 653 109	— 2 058 992	4 962	— 382	— 7,15

— **Preussische Kanalvorlage.** In der Kanalkommission des preussischen Abgeordnetenhauses fand am 20. d. Mts. in Gegenwart der Minister v. Miquel, v. Thielen und v. Hammerstein eine wichtige Verhandlung statt. Zunächst erklärte Frhr. v. Zedlitz, dass er infolge eingehender Studien zu der Ueberzeugung gekommen sei, die Finanzen würden wohl in der Lage sein, die Ausfälle in den Einnahmen der Eisenbahnen zu tragen, die sich bei der Ausführung der Kanäle und der dadurch nothwendig werdenden Tariferleichterungen ergeben würden. Die Entwickelung der Eisenbahnen sei so günstig gewesen, dass, während früher im Jahre 1887/1888 95—96 % für Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden verwandt werden mussten, im Jahre 1899 nur 57 % für diesen Zweck gebraucht wurden, während 40 % für allgemeine Staatszwecke zur Verfügung standen. Versuche man für die Zukunft ein Bild zu entwerfen, wie sich die Verhältnisse gestalten würden, so gelange man zu dem Ergebniss, dass man im Jahre 1916 mit einem Ueberschuss von 960 000 000 ℳ. zu rechnen habe, oder wenn man noch einige Sicherheitskoeffizienten hinzufüge, so könne man den Ueberschuss mit Sicherheit auf 800 000 000 ℳ. ansetzen. Redner begründet diese Angaben an der Hand des von ihm in der Kommission am 27. Februar übergebenen Schriftstückes nebst den Erläuterungen vom 6. und 7. März und betont dann besonders, dass für Tariferleichterungen genügende Mittel zur Verfügung ständen. Auch wenn man annähme, dass die Eisenbahnen durch die Kanäle einen Ausfall von 60 000 000 ℳ. zu erwarten hätten, würden noch 140 000 000 verwandt werden können. Ein Moment der Unsicherheit käme in diese Rechnung durch das Finanzverhältniss Preussens zum Reich. Würden die Zuschüsse Preussens wachsen, so müsste man allerdings auf eine Verkehrspolitik verzichten, die unsere Einnahmen schädigte. Die Bedenken könnten überwunden werden, wenn durch den neuen Zolltarif die Einnahmen des Reiches stiegen. Nach dieser Richtung sei aber jetzt noch keine Gewähr gegeben. Daher müsste man Bedenken tragen, jetzt in die vorgeschlagenen Kanalbauten zu willigen.

Warm trat für den Kanalbau im Interesse einer nothwendigen Ermässigung der Tarife für die Industrie der nationallib. Abg. Macco ein. Auf den französischen Kanälen mit elektrischem Betrieb stellten sich die Transportkosten auf nur 0,2 ₰ für das Tonnenkilometer. Graf Kanitz wünschte die erforderlichen Erleichterungen der Industrie durch Eisenbahntarifermässigungen herbeigeführt zu sehen und machte eine etwas märchenhafte Rechnung auf, wonach sich am Ende dieses Jahrhunderts die Eisenbahneinnahmen bei Fortdauer des jetzigen Zustandes auf 16 Milliarden Mark stellen würden! Auch Abg. Gamp sprach für die Herabsetzung der Eisenbahntarife namentlich für Kohlen. Minister v. Thielen erklärte seine Ueberzeugung, dass die Eisenbahnen den bevorstehenden Ausfall infolge der fortgesetzten Steigerung ihrer Einnahmen würden ertragen können. Selbstverständlich könnte man eine solche Betrachtung nicht auf die Zeit bis zum Ende des Jahrhunderts ausdehnen. Die Erfahrung, die man bei den Flussläufen und Kanälen bis jetzt gemacht habe, sei durchaus günstig. Die natürliche Kraft des Verkehrs sei bald imstande gewesen, einen anfänglichen Ausfall an Einnahmen zu decken. Durch den Kanal würden Stoffe, die bis dahin nicht befördert werden konnten, den Charakter von Werthobjekten erhalten. Für unsere wirthschaftlichen Verhältnisse sei eine Ermässigung der Transportkosten erforderlich, wenn die Industrie wettbewerbsfähig bleiben wolle, und da es sich um Massentransporte handele, so käme nur der Bau von Kanälen in Betracht. Für die Eisenbahntarifermässigung liege die Grenze ziemlich hoch, da die Ueberschüsse aus den Eisenbahnen durch den Staatsbedarf festgelegt seien. Ziffernmässig das zu beweisen, sei schwierig, da bei den Eisenbahnen die Frage der Selbstkosten schwer zu beantworten sei. Bei den Nothstandstarifen sei die Grenze der Selbstkosten wohl schon annähernd erreicht, ebenso bei der Ermässigung von 20 % für Düngestoffe. Bei einem Satze von 1,5 ₰ für das Tonnenkilometer für Kohlen, wie Abg. Gamp wolle, würde ein Ausfall von 100 000 000 ℳ. zu erwarten sein. Der Ausfall von 70 000 000 ℳ., von dem Gamp ausgegangen sei, werde nicht eintreten. Die Staatsregierung müsse es ablehnen, sich für die Zukunft in Bezug auf eine Tarifermässigung zu binden. Russland werde von der Ermässigung der Transportkosten durch die Kanäle keinen Nutzen haben. Das Getreide werde denselben Weg gehen wie früher, da die Weichsel kein günstiges Fahrwasser habe.

Finanzminister v. Miquel bemerkte in Bezug auf die Berechnungen des Abgeordneten v. Zedlitz, dass sie, wie dieser auch selbst zugegeben habe, keinen sehr hohen Grad von Zuverlässigkeit bieten. Die Annahmen seien so unsicher und hingen von so vielen Umständen ab, dass sich darauf weder eine zustimmende, noch eine ablehnende Haltung gründen liesse. Die persönlichen Ausgaben würden steigen, dagegen würde die Bevölkerung darauf dringen, die Tarife zu ermässigen. Aehnlich sei es bei der Landwirthschaft; auch hier könne man die Preise nicht erhöhen, da diese vom Weltmarkt abhängen, während die Produktionskosten sich beständig vermehren. Das sei ein Gesichtspunkt, der bei der Festsetzung des Schutzzolls in Betracht käme. Dass die Eisenbahnrente stetig steigen werde, sei wohl anzunehmen. Es hänge dies aber selbstverständlich auch von den Maassregeln der Verwaltung ab. Es käme auch auf die Entwickelung der anderen Finanzquellen an. Ein gesicherter Finanzzustand gebe der Bevölkerung durch Befriedigung berechtigter Wünsche Zufriedenheit und gebe dem Staate Macht. Bei dem geplanten Kanal sei aber nicht zu befürchten, dass sein Bau oder seine Unterhaltung den Staat zu schwer belasten werde. Die Provinzen trügen ja auch erheblich dazu bei. Es sei aber sehr wohl möglich, dass sich eine Herabsetung der Tarife erreichen lasse. Dabei kämen aber nicht blos die finanziellen Gesichtspunkte in Betracht, sondern auch die etwa zu erwartende Verkehrsverschiebung. Endlich habe man auch auf die Verbindung Preussens mit dem Reiche hingewiesen. Dies Bedenken liege bei allen grossen Ausgaben vor. Es werde z. B. demnächst dem Abgeordnetenhause eine Vorlage zugehen, in der den Provinzen vom Staate 10 000 000 M. bewilligt würden. Man könne Preussen nicht zum Stillstande verurtheilen und alle bedeutenden Unternehmungen zurückstellen. Auch würde man im Reichstage das Gefühl haben, die neuen Ausgaben seien durch eigene Einnahmen des Reiches zu decken. Das werde auch durch den neuen Zolltarif geschehen. Es sei nicht richtig, wenn man vielfach annehme, dass die Eisenbahn mit ihren Tarifen auf die Sätze des Kanals zurückgehen werde. Wenn man glaube, er halte die Sache nicht für eilig, so sei das durchaus ein Irrthum. Der Bau des Kanals durch das Kohlenrevier sei ausserordentlich eilig und dürfte nicht aufgeschoben werden. Der Minister verwies dann auf das grosse Unternehmen der Eisenbahnverstaatlichung, die dem ganzen Staate grossen Nutzen gebracht habe, nicht blos einzelnen Landestheilen, in denen die verstaatlichten Eisenbahnen gelegen hätten. Das Wachsthum des Wohlstandes im Westen sei für den Osten von dem grössten Vortheil. Ein Unternehmen, wie der Mittellandkanal, das Bromberg mit dem Rhein verbinde, trage keinen einseitigen Charakter. Er hoffe, man werde die Bedenken überwinden und für den Kanal stimmen.

Die nachfolgenden Redner verbreiteten sich hauptsächlich über die Tariffrage. Abgeordneter Schmieding wies auf den Einfluss der Mainkanalisation auf die Ermässigung der Transportkosten hin; wichtig war, dass der Centrumsabgeordnete Herold sich für den Bau des Kanals aussprach. Auch der Kanal bei Münster habe grossen Verkehr, ohne dass die Eisenbahneinnahmen darunter gelitten hätten. Die weitere Berathung wurde bis zum 22. d. Mts. vertagt.

Die „Natlib. Korr." urtheilt über den Verlauf der Sitzung, dass sich die Aussichten für das Zustandekommen der Vorlage ganz erheblich gebessert haben; die Verhandlungen hätten zu einem Wendepunkt geführt, der nach aller Voraussicht auf die Annahme der Vorlage hinweise.

— **Landwirthschaft und Gütertarife.** Unter diesem Titel schreibt die halbamtliche „Berl. Korresp.“:

„In einem ‚Kein fremdes Brot mehr‘ überschriebenen Artikel vom 16. d. Mts. behauptet die ‚Kreuzzeitung‘, dass man auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens seit langem der Landwirthschaft Kompensationen schulde gegenüber dem, was für Handel und Industrie bisher geschehen sei. Diese Behauptung steht mit den Thatsachen in direktem Widerspruch. Wer nur irgendwie die Entwickelung des Gütertarifwesens in Preussen und Deutschland während der vergangenen Zeit mit einiger Aufmerksamkeit verfolgt hat, weiss, dass das Gegentheil der Fall ist. Die wichtigsten, in den letzten Jahren eingetretenen Tarifermässigungen betreffen gerade landwirthschaftliche Erzeugnisse oder solche Artikel, welche für den Betrieb der Landwirthschaft nothwendig sind. Der niedrigste allgemeine Ausnahmetarif, der Rohstofftarif, enthält neben Erzen und Schlacken zunächst Brennstoffe, die in Gestalt von Holz und Torf unmittelbare Erzeugnisse der Land- bezw. Forstwirthschaft, und in Gestalt von Kohle von grösster Bedeutung für die landwirthschaftlichen Betriebe sind. Sonst sind in demselben nur Artikel der vorbezeichneten Art aufgenommen, d. h. Düngmittel, Erden, Kartoffeln, Rüben, Holz des Spezialtarifs III, Torfstreu und Torfmull. Der Ausnahmetarif für Kali — in der Hauptsache landwirthschaftlichen Zwecken dienend (zum Düngen) — ebenso wie die Ausnahmetarife für Düngekalk, Mergel, Seeschlick gehören zu den niedrigsten und billigsten aller bestehenden Ausnahmetarife. Ausserdem wird für Düngemittel, welchem Tarife sie auch angehören, noch eine weitere Ermässigung von 20 % gewährt und damit zum Theil bereits die Grenze der Selbstkosten nahezu erreicht. Die weitergehende Forderung des Verfassers jenes Zeitungsartikels, Düngemittel überhaupt frei auf den Eisenbahnen zu befördern, ist freilich für die Staatsregierung nicht diskutirbar. Zu den vorstehenden Tarifermässigungen sind in den letzten Jahren an wichtigeren Maassregeln die Detarifirung der Futtermittel und der Feld- und Gartenfrüchte aus Spezialtarif II nach III, des denaturirten Spiritus von I nach III, vom 1. April d. J. ab (auf den preussischen Staatsbahnen) diejenige von Zucker aller Art zur Ausfuhr ebenfalls von I nach III, sodann — schon vor einigen Jahren die allgemeine Ausdehnung des östlichen Viehstaffeltarifs auf sämmtliche preussische Bahnen getreten, Maassnahmen von weittragender Bedeutung für die Erleichterung der kleinen und grossen landwirthschaftlichen Betriebe.

Wir kennen — abgesehen von der oben schon erwähnten, aber jedenfalls im Interesse der L a n d w i r t h s c h a f t gelegenen Aufnahme von Kohlen, Koks und Briketts in den Rohstofftarif — keine im Interesse von H a n d e l und I n d u s t r i e gelegene Tarifermässigung der letzten Jahre von gleicher Bedeutung. Die Landwirthschaft ist daher nichts weniger als stiefmütterlich behandelt worden oder ins Hintertreffen gerathen, sondern hat ihren vollen Antheil an der allmählich sich vollziehenden allgemeinen Ermässigung der Eisenbahntarife anderen Erwerbszweigen gegenüber erhalten.

Aehnlich steht es mit der weiteren Behauptung, dass bis vor fünf Jahren, d. h. bis zum Erscheinen eines Kreuzzeitungsartikels über ‚Zolltarif und Eisenbahntarif‘, die Eisenbahnverwaltung sich nicht genügend klar darüber gewesen sei, dass der Transportschutz der heimischen Erzeugung mindestens ebenso wichtig sei wie der Zollschutz, und dass das Zugeständniss von unternormalen Sätzen auf den preussischen Bahnen für die Einfuhr von ausländischem Vieh und ausländischen Bodenerzeugnissen nach Deutschland in den Verbandstarifen mit den ausländischen Eisenbahnen im Osten und Südosten Deutschlands als Kompensation für Tarifermässigungen, welche diese Bahnen für die Einfuhr deutscher Industrieerzeugnisse in ihr Gebiet gewährt hätten, den Produkten der einheimischen Landwirthschaft einen schweren Mitbewerb auf den inländischen Absatzmärkten bereite.

Es hat nicht erst jenes Artikels der ‚Kreuzzeitung‘ vor fünf Jahren bedurft, um der preussischen Eisenbahn-Tarifpolitik nach dieser Richtung hin die richtigen Wege zu weisen. Von jeher hat sie den Grundsatz befolgt, sich in enger Fühlung und Uebereinstimmung mit der Zoll- und Handelspolitik des Staats und des Reichs zu halten. Die Genehmigung zur Einführung von Differentialtarifen für fremde Erzeugnisse ist bereits durch zwei Erlasse vom Jahre 1878 ausdrücklich und grundsätzlich an die Voraussetzung geknüpft worden, dass entweder eine Benachtheiligung inländischer wirthschaftlicher Interessen überhaupt nicht zu besorgen ist, oder doch überwiegende Interessen anderer Zweige der inländischen Volkswirthschaft für die Tarifermässigung sprechen.“

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat M ä r z d. J. stellen sich auf 110 381 000 *M.* und waren um 1 981 000 *M.* geringer als im gleichen Monat des Vorjahres. Der Personenverkehr brachte 26 686 000 (+ 1 639 000) *M.*, der Güterverkehr 77 468 000 (— 1 337 000) *M.* und aus sonstigen Quellen flossen 6 227 000 (— 2 283 000) *M.* Die Gesammteinnahme seit dem 1. April v. J. stellt sich auf 1 383 849 000 *M.* und ist um 55 793 000 *M.* höber als im Vorjahre. Der Personenverkehr ergab ein Mehr von 25 755 000 *M.*, der Güterverkehr ein solches von 37 334 000 *M.*, aus sonstigen Quellen flossen 7 296 000 *M.* weniger als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Abstand fester Gegenstände von den Gleisen.** Zur weiteren Erhöhung der Sicherheit des Betriebspersonals hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die königl. Eisenbahndirektionen und die Eisenbahnkommissare folgenden Erlass gerichtet: „Nach Mittheilung des Reichseisenbahnamtes sind auf den deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — mit mehr als 50 km Länge in der Zeit vom 1. Juli 1899 bis Ende August 1900 59 Eisenbahnbeamte beim Hinauslehnen aus den Fahrzeugen während der Fahrt durch Anstossen an feste Gegenstände verunglückt. Nur in drei Fällen ragten Hindernisse in die Umgrenzungslinie des lichten Raumes. Mehr als die Hälfte der Verunglückten waren Beamte des Lokomotivdienstes.

Wenn auch nach den vorliegenden Berichten solche Hindernisse auf den preussischen Bahnen nicht vorhanden sind, so ist es doch geboten, die in Beziehung auf die Freihaltung des in der Betriebs- und Bahnordnung vorgeschriebenen lichten Raumes neben den Gleisen angeordneten und durch Erlass vom 5. November 1898 in Erinnerung gebrachten Prüfungen von Zeit zu Zeit zu wiederholen, damit auch aus Versehen entstandene schädliche Hindernisse bald entdeckt und beseitigt werden können. Ausserdem aber ist es geboten, die Bediensteten im Lokomotiv-, Zugbegleitungs- und Rangirdienst in regelmässiger Wiederholung immer wieder auf die Gefahren hinzuweisen, die ihnen erwachsen, wenn sie sich während der Fahrt zu weit aus den Fahrzeugen hinauslehnen.

Man wird indess zur Erhöhung der Sicherheit dieser Bediensteten noch mehr thun können. Wenn es auch nicht wohl möglich ist, die Breite der Betriebsmittel einzuschränken oder den lichten Raum neben den Gleisen allgemein zu vergrössern, so empfiehlt es sich doch, alle festen Gegenstände, die neben den Gleisen aufgestellt werden müssen, wie Vorsignale, Signalmaste, Laternen, Telegraphenstangen u. dergl., überall da, wo es die Verhältnisse gestatten, über die Vorschrift hinaus so aufzustellen, dass, wie bereits durch den Erlass vom 21. Februar v. J. angeordnet worden ist, neben den von Zügen und Lokomotiven befahrenen Gleisen von der Gleismitte ab ein Raum von 2,5 m freibleibt. Dies ist auf Bahnhöfen oder an anderen Stellen, wo feste Gegenstände der bezeichneten Art zwischen Gleisen aufgestellt werden müssen, deren normaler Abstand 4,5 m beträgt, nicht möglich. Hier wird aber darauf zu achten sein, dass die festen Gegenstände nur da aufgestellt werden, wo der volle Gleisabstand vorhanden ist, und dass sie in ihren Breitenabmessungen, soweit als irgend thunlich, namentlich in der Höhe von 0,76 bis 3,0 m über Schienenoberkante, eingeschränkt werden. Auch sind die ausladenden Theile, wie z. B. Kandelaber- und Signallaternen, Tafeln u. dergl., so hoch, andere, wie Weichenlaternen, so tief anzubringen, dass die auf den Lokomotiven und in den Wagen oder beim Rangiren auf den Trittbrettern stehenden Bediensteten auch beim Hinauslehnen nicht daran stossen können. Nach diesen Gesichtspunkten sind fortan feste Gegenstände der bezeichneten Art neben den Gleisen aufzustellen, wenn sie neu aufgestellt, oder sei es wegen Aenderung der Gleislage, sei es aus anderen Gründen versetzt oder verändert werden müssen. Auch im übrigen ist dies in's Auge zu fassen, soweit es die Verhältnisse gestatten und die erforderlichen Kosten aus verfügbaren Geldmitteln gedeckt werden können.

Ich beauftrage die königlichen Eisenbahndirektionen, hiernach das Erforderliche zu veranlassen, und die Herren Eisenbahnkommissare, bei den ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnen auf die Beachtung der vorstehenden Anregungen hinzuwirken.“

— **Fahrpreisermässigungen anlässlich der internationalen Ausstellung für Feuerschutz und Feuerrettungswesen.** Zur Erleichterung des Besuches dieser Ausstellung, welche in Berlin auf einem am Kurfürstendamm in der Nähe von Halensee gelegenen weiten Platze stattfinden und voraussichtlich Mitte Mai eröffnet werden wird, wird der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten auf Grund Allerhöchster Ermächtigung den Offizieren und Mannschaften der freiwilligen und Berufsfeuerwehren, die sich als solche ausweisen, die Fahrt auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen vom Wohnorte nach Berlin und zurück gegen zehntägige Rückfahrkarten in III. Wagenklasse zum Preise der IV. und in II. Wagenklasse zum Preise der III. Klasse während der Dauer der Ausstellung gewähren. Die Sonderrücktahrkarten werden nur an Stationen, die mehr als 50 km von Berlin entfernt sind, für den Weg ausgegeben, für den die Karten des gewöhnlichen Verkehres berechtigen. Sie gelten für alle Züge. Bei Benutzung der D-Züge ist ausserdem die Platzgebühr zu zahlen. Je einmalige Fahrt-

unterbrechung ist wie bei gewöhnlichen Rückfahrkarten gestattet. Die kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, die Direktion der Main-Neckarbahn und die preussischen Privatbahnen haben die Ermächtigung erhalten, gleichfalls auf ihren Strecken Fahrterleichterungen eintreten zu lassen.

— **Nothstandstarif für Futtermittel.** Mit Rücksicht auf die Anfeindungen, welche dieser Tarif in der Presse und den Vertretungen des Handelsstandes erfahren hat, bringt die halbamtliche „Berliner Korresp." im Anschluss an ihre hierauf bezügliche, in Nr. 30 S. 473 d. Ztg. wiedergegebene Ankündigung folgende Erklärung:

„Die aus der ‚Ostsee-Zeitung' in andere Blätter übergegangene Mittheilung, dass der Handelsminister vor der Einführung des Nothstandstarifs befragt worden und dass die Einführung der Vergünstigung auf Grund der ausdrücklichen Zustimmung dieses Ministers erfolgt sei, ist bereits richtiggestellt worden. Ein Benehmen mit dem Handelsminister bei der Einführung von landwirthschaftlichen Nothstandstarifen, die durch Missernten in einzelnen Landestheilen veranlasst und auf die Zeit bis zur nächsten Ernte oder bis zur Verwendung des Saatgutes beschränkt sind, hat weder bisher, noch in dem vorliegenden Falle stattgefunden. In den zahlreichen derartigen Fällen sind die Tarife lediglich aus einer Verständigung zwischen den Ministern für Landwirthschaft und der öffentlichen Arbeiten hervorgegangen.

Die Bedingungen für die Anwendung der ermässigten Tarife sind im wesentlichen stets dieselben gewesen; auch im vorliegenden Falle ist eine Aenderung derselben nicht eingetreten. In Bezug auf diese Bedingungen ist ein Einspruch oder eine Beschwerde, welche dem Handelsminister Anlass geboten hätte, mit dem Arbeitsminister wegen Aenderung dieser Bedingungen sich auseinanderzusetzen, bisher niemals seitens des Handelsstandes erhoben worden. Es muss daher auf einem Missverständniss beruhen, wenn in der Presse verbreitet wird, der Arbeitsminister habe der bei ihm erschienenen Deputation von Händlern mitgetheilt, dass auch der Handelsminister seine Zustimmung zu der Tarifmaassregel ausdrücklich und auf vorheriges Befragen gegeben habe. Eine solche Aeusserung ist nicht erfolgt, vielmehr ist nur erklärt worden, dass auch der Handelsminister Einwendungen gegen die Form und die Bedingungen derartiger Nothstandstarife bisher nicht geltend gemacht habe.

Solche aus einer räumlich und zeitlich begrenzten Zweckbestimmung gerechtfertigte Ausnahmetarife dürfen nicht weiter ausgedehnt werden, als es diese Zweckbestimmung erfordert. Es würde aber dem ausgesprochenen Zweck der Frachtvergünstigung widersprechen, wollte man dieselbe uneingeschränkt dem Handel zur Verfügung stellen. Denn alsdann würde die Vergünstigung, anstatt dem aus dem Futtermittelmangel herzuleitenden Nothstande der Landwirthe abzuhelfen, vielfach ganz oder doch zum Theil dem Handel zu gute kommen, dem es auf diese Weise überlassen wäre, ob überhaupt bezw. in welchem Umfange die Ermässigung den Landwirthen zu gute kommen solle.

Sollten die Vertreter des Handels in der Lage sein, der Regierung Vorschläge zu unterbreiten, die die sichere Erreichung des beabsichtigten Zweckes der Maassregel, nämlich die Zuwendung der ganzen Tarifermässigung an die nothleidende Landwirthschaft, gewährleisten, so würden die zuständigen Ressorts sich einer Prüfung der Frage, ob in Zukunft der Handel bei landwirthschaftlichen Nothstandstarifen betheiligt werden soll, nicht entziehen. Dass im übrigen die Einführung solcher Ausnahmetarife mit beschränkter Zweckbestimmung mit der gleichmässigen Behandlung der Interessenten nicht im Widerspruch steht, ist niemals bezweifelt worden. Die gegentheilige Annahme, bei der übersehen wird, dass in solchen Fällen der Begriff der ‚Interessenten' (§ 26 des Eisenbahngesetzes) durch die beschränkte Zweckbestimmung des Tarifs selbst eine Einschränkung erleidet, würde eine weitgehende, dem Verkehrsinteresse nicht entsprechende Einengung des Gebietes der Ausnahmetarife zur Folge haben. Auch die Bestimmungen der Verkehrsordnung stehen einer Einführung solcher beschränkten Nothstandstarife keineswegs entgegen. Die Mittheilung an den Landeseisenbahnrath aber erfolgt nach § 16 des Gesetzes vom 1. Juni 1882 in dringlichen Fällen nachträglich."

— **Staffeltarife und Wasserfrachten für Getreide aus den östlichen preussischen Provinzen nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet.** Von Vertretern der Landwirthschaft der preussischen Ostprovinzen ist die Behauptung aufgestellt, dass die Wiedereinführung der 1894 aufgehobenen Staffeltarife für Getreide im Verkehr nach dem Westen für sie vortheilhafter sein würde, als die Herstellung einer leistungsfähigen Wasserstrasse zwischen Weichsel und Rhein. Die „Berl. Pol. Nachr." weisen diese Annahme als einen doppelten Irrthum zurück. Sie schreiben:

„Zunächst würde auch bei Einführung jener Staffeltarife der Eisenbahntransport von Getreide nach dem rheinisch-westfälischen Industrierevier sich noch erheblich theurer stellen, als dies auf der erwähnten durchgehenden Wasserstrasse der Fall sein würde, denn nach dem früheren Staffeltarif würde sich die Fracht für Getreide von Bromberg bis Herne immer noch bis auf 23,7 ℳ. für die Tonne stellen, während die Kanalfracht zwischen beiden Ortschaften auf 13 bis 14 ℳ. für die Tonne zu schätzen ist. Demnach würde sich der Wassertransport um rund 10 ℳ. für die Tonne billiger gestalten, als der Eisenbahntransport zu den früheren Staffeltarifen. Es ist selbstverständlich, dass dieser Vortheil der Wasserfracht sich in dem Maasse vermindern würde, wie Bahnfracht von den Produktionsstellen zu der Wasserstrasse oder von der Wasserstrasse zu den Verbrauchsorten zu zahlen wäre. Als Anhalt für die Beurtheilung, welcher Landstrich demzufolge von der Benutzung des Wasserweges zur Versorgung des westlichen Industriereviers mit Getreide noch mit grösserem Nutzen Gebrauch machen könnte, als bei Wiedereinführung der früheren Staffeltarife, mögen folgende Daten dienen. Von Deutsch-Eylau beträgt die Getreidefracht bis zu dem nächsten, 66 km entfernten Umschlagshafen Graudenz 3,40 ℳ. für die Tonne, von Konitz zu dem 75 km entfernten Umschlagshafen Nakel 3,80 ℳ., von Schivelbein zu dem 112 km entfernten Umschlagshafen Stettin 5,90 ℳ., von Bentschen zu dem 51 km entfernten Umschlagshafen Schwerin an der Warthe 3,20 ℳ. Aus diesen Angaben erhellt, dass ein sehr beträchtlicher Theil der Provinzen Pommern, Westpreussen und Posen ungleich grösseren Vortheil von der Wasserstrasse zwischen Rhein und Weichsel haben wird, als von einer etwaigen Wiedereinführung der 1894 aufgehobenen Staffeltarife. Es kommt aber ferner hinzu, dass der Widerspruch, welcher sich in weiten Theilen unseres Landes, namentlich Mittel-, West- und Süddeutschlands, gegen jene Staffeltarife damals wirksam geltend gemacht hat, noch in unverminderter Stärke fortbesteht, und daher Aussicht auf Wiedereinführung jener Getreidestaffeltarife nicht besteht. Gegen die Verbilligung der Getreidefrachten durch Herstellung der west-östlichen Wasserstrasse wird sich aber ein solcher Widerspruch sicher nicht erheben, weil die Wirkung dieser billigeren Getreidefrachten sich im wesentlichen auf das Hauptabsatzgebiet am Niederrhein und in Westfalen beschränkt, und weil ihre Wirkung infolge der Höhe der Getreidefrachten von der Wasserstrasse landeinwärts eng begrenzt ist, während die Getreidestaffeltarife ihre Wirkung gleichmässig bis nach Thüringen, Hessen und Süddeutschland erstreckten und sich so den Getreide erzeugenden Landwirthen jener Gegenden unliebsam fühlbar machten. Die Verbilligung der Getreidefrachten durch die Herstellung der Rhein-Weichselstrasse wird daher der Landwirthschaft der östlichen Provinzen grössere Vortheile bringen, als sie von den im Jahre 1894 aufgehobenen Staffeltarifen genossen hat, dagegen die Landwirthschaft des Westens und Südens in ungleich geringerem Maasse empfindlich berühren, als dies unter der Herrschaft jener Staffeltarife geschehen ist."

— **Teutoburger Waldbahn.** In der kürzlich stattgehabten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre dieser Bahn ist deren Fortsetzung nach H ö v e l h o f beschlossen und der darauf bezügliche Bau- und Betriebsvertrag mit der Firma Vering & Wächter genehmigt worden.

— **Lösung von Platzkarten auf den bayerischen Staatseisenbahnen.** Bezüglich der Erhebung der Platzkartengebühr in D-Zügen auf b a y e r i s c h e n Staatseisenbahnstrecken scheinen in den Kreisen des Publikums immer noch Zweifel zu bestehen, und es scheint daher angezeigt, bei herannahender Reisezeit auf die bestehenden Bestimmungen von neuem aufmerksam zu machen. Verpflichtet zur Lösung einer Platzkarte ist in Bayern n u r der Reisende, der mit einem direkten Fahrtausweis (Fahrkarte, Rundreise- oder Fahrscheinheft) einen D-Zug zur ununterbrochenen Fahrt von einer bayerischen nach einer sächsischen oder preussischen Station benutzt. Berechnet wird die Platzkartengebühr nach der Entfernung von der bayerischen Abgangs- bis zur Bestimmungsstation. Nicht verpflichtet zur Lösung von Platzkarten sind Reisende, die Fahrtausweise des inneren bayerischen Verkehrs nach einer bayerischen Zwischen- oder Grenzstation besitzen. Eine Verpflichtung zur Lösung von Platzkarten tritt für die bayerische Staatsbahnstrecke auch dann nicht ein, wenn derartige Reisende den gleichen D-Zug mit einem anderen Fahrtausweis zur Weiterfahrt über die bayerische Grenzstation hinaus benutzen; es ist hierbei gleichgültig, ob dies mit schon früher gelösten Fahrkarten geschieht oder ob die Fahrkarten erst auf der Grenzstation gelöst werden. Nicht verpflichtet zur Lösung von Platzkarten sind ferner Reisende, die im Besitze eines direkten Fahrtausweises sind, dem Schaffner jedoch erklären, dass sie den D-Zug nur bis zu einer bayerischen Zwischen- oder Grenzstation benutzen wollen. Entschliessen sich solche Reisende jedoch zur Weiterfahrt mit dem gleichen D-Zuge, über die bayerische Grenzstation hinaus,

so wird von ihnen nachträglich die Platzgebühr ab der bayerischen Zugangsstation erhoben. Eine Kontrole hierüber kann von dem Schaffnerpersonal, das die D-Züge ohne Rücksicht auf die Grenzen auf der Gesammtstrecke begleitet, leicht geübt werden. In allen Fällen, in denen eine Verpflichtung zur Lösung von Platzkarten nicht besteht, wenn also ein D-Zug nur auf einer Strecke der bayerischen Staatsbahn benutzt wird oder wenn der D-Zug zwar über die bayerische Grenzstation hinaus nach einer sächsischen oder preussischen Station benutzt wird, der Reisende aber zunächst nur mit einem Fahrtausweis des inneren bayerischen Verkehrs versehen ist, besteht jedoch die Möglichkeit, sich durch Lösung und Bezahlung einer Platzkarte einen bestimmten Platz — auch im Vorverkaufe — für die ganze Reise zu sichern, was namentlich während der Reisezeit, wenn die Züge stark gefüllt sind, von Interesse sein wird. In solchem Falle ist die Platzgebühr selbstverständlich für die ganze von der bayerischen Zugangsstation aus ununterbrochen im D-Zuge zurückgelegte Strecke zu entrichten.

— Eisenbahnprojekt von Gmund nach Schliersee und Bayerischzell. Die dem Fabrikbesitzer Zettler in München ertheilt gewesene Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine elektrische Eisenbahn von Gmund am Tegernsee nach Schliersee und Bayerischzell ist auf die weitere Dauer eines Jahres verlängert worden.

— Betriebseinnahmen der sächsischen Staatsbahnen. Die Einnahmen betrugen im März 10 196 747 *M.* oder 360 465 *M.* weniger als im gleichen Monate des Vorjahres. Hiervon erbrachte der Personenverkehr 2 800 989 (+ 129 821) *M.*, der Güterverkehr 6 099 758 (— 393 149) *M.* und aus sonstigen Quellen stammten 1 296 000 (— 97 137) *M.* Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis mit 31. März beziffert sich auf 28 260 556 (— 1 264 298) *M.*

— Für den neuen Luxuszug von Berlin nach der Schweiz liegen jetzt der „B. B.-Ztg." zufolge die endgültigen Fahrpläne der preussischen Eisenbahndirektionen vor. Der Luxuszug Berlin-Luzern verlässt danach den Anhalter Bahnhof 3.40 Nachm. Er hält bis Frankfurt a/M. nur fünfmal, in Halle, Erfurt, Bebra, Elm und Offenbach. Frankfurt a/M. erreicht er 11.42 Abends, also nach einer Fahrt von nur 8 Stunden 2 Minuten. Er fährt bis zu 2 Stunden 5 Minuten ohne Aufenthalt, und zwar zwischen Berlin und Halle. Ausser in Erfurt sind die späteren Aufenthalte lediglich aus Betriebsrücksichten eingesetzt. Von Frankfurt a/M. wird der Zug über Worms-Strassburg-Basel nach Luzern geleitet. In Frankfurt a/M. und in Basel trifft der Berlin-Luzerner Express mit dem Express Amsterdam-Rhein-Frankfurt-Mannheim-Karlsruhe-Basel-Chur zusammen, so dass die Fahrgäste von einem auf den anderen übergehen können. Auf der Rückfahrt verlässt der Luxuszug Luzern-Berlin Frankfurt a/M. 6.5 Morgens. Er hält wieder nur in Offenbach, Elm, Bebra, Erfurt und Halle, um 2.10 nach einer Fahrt von 8 Stunden 5 Minuten in Berlin einzutreffen. Alle übrigen Züge Berlin-Frankfurt a/M. brauchen etwa 9 Stunden.

— Reichsgesetz, betr. Unfallfürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes. Den in unfallversicherungspflichtigen Betrieben beschäftigten Reichsbeamten und Personen des Soldatenstandes wurde durch das Reichsgesetz vom 15. März 1886 die Sicherheit gegeben, dass ihnen bei einer durch Betriebsunfälle herbeigeführten Dienstunfähigkeit eine Fürsorge zu Theil werde, die derjenigen mindestens gleichwerthig war, die ihnen nach den Unfallversicherungsgesetzen zustehen würde. Das Gleiche galt von den Beamten, welche in Betriebsverwaltungen eines Bundesstaates oder eines Kommunalverbandes angestellt sind, soweit nicht eine mindestens gleichwerthige Unfallfürsorge durch die Landesgesetze für sie getroffen war. Seitdem nun mit dem 1. Oktober 1900 die Unfallversicherungsgesetze eine neue, den Betheiligten günstigere Fassung erhalten haben, besteht diese Gleichwerthigkeit zwischen der durch sie gewährten Fürsorge mit derjenigen des Beamtenfürsorgegesetzes nicht mehr, und es ist daher geboten, das letztere Gesetz in einigen Beziehungen zu erweitern. Zu diesem Zwecke ist im Bundesrathe ein Gesetzentwurf ausgearbeitet worden und an den Reichstag gelangt, der zugleich einige bei der Handhabung des Gesetzes vom 15. März 1886 aufgetauchte Zweifel beseitigen soll und im wesentlichen folgende neue Bestimmungen enthält:

Während der jährliche Höchstbetrag, welcher nach § 1 jenes Gesetzes im Falle dauernder Dienstunfähigkeit zu gewähren ist, auf 66²/₃ % des betreffenden jährlichen Diensteinkommens bemessen war, sollen forthin 100 % des letzteren so lange gewährt werden können, als der Verletzte infolge des Unfalls derart hilflos geworden ist, dass er ohne fremde Hilfe nicht bestehen kann. — Das Sterbegeld wird in der Weise aufgebessert, dass als Mindestbetrag in der Folge nicht 30 *M.*, sondern 50 *M.* gewährt werden. — Der zulässige Mindestbetrag der einer Wittwe zu gewährenden Rente wird von 160 *M.* auf 216 *M.*, der zulässige Meistbetrag von 1 600 *M.* auf 3 000 *M.* erhöht. Das den Kindern eines Verstorbenen zu gewährende Waisengeld soll in der Folge der Wittwenrente (20 % der Dienstbezüge des Verstorbenen) durchweg gleichstehen, während es früher, so lange die Mutter lebte, nur 75 % der ihr zustehenden Rente betrug; jedoch soll es nicht niedriger als 160 *M.* und nicht höher als 1 600 *M.* sein. Dürftigen Verwandten in aufsteigender Linie, denen bisher ein Anspruch nur zustand, wenn der Verstorbene ihr einziger Ernährer war, soll eine Rente auch dann gewährt werden, wenn ihr Lebensunterhalt vom Verstorbenen auch nur überwiegend bestritten worden war. Ein gleicher Anspruch wird im Bedürftigkeitsfalle auch elternlosen Enkeln bis zum Ablaufe desjenigen Monats gewährt, in welchem sie das 18. Lebensjahr erreichen. — Ausserdem soll sich die Fürsorge auch auf die Folgen von Unfällen erstrecken, die sich die Betreffenden bei häuslichen und anderen Diensten zuziehen, zu denen sie neben der Beschäftigung im Betriebe von ihren Vorgesetzten herangezogen werden.

— Personalnachrichten. Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Ameke, bisher in Saarbrücken, ist in den Bezirk der preussisch-hessischen Eisenbahndirektion in Mainz versetzt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Ausdehnung der Wirksamkeit des Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes. Dem österreichischen Abgeordnetenhause wurde in der Sitzung vom 18. d. Mts. die bereits angekündigte Regierungsvorlage unterbreitet, durch welche das Gesetz vom 5. März 1869, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen für die beim Verkehre sich ereignenden körperlichen Verletzungen und Tödtungen, insofern eine Ausdehnung seiner Wirksamkeit erfährt, als dasselbe nicht mehr, wie bisher, auf Ereignungen im Verkehre von mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen beschränkt bleiben, sondern auf Ereignungen im Verkehre aller mit elementarer Kraft betriebenen Bahnen, also auch elektrischer Voll- und Strassenbahnen, Anwendung finden soll. Der Entwurf lautet:

„§ 1. Die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869 über die Haftung der Unternehmungen, die Eisenbahnen mit Anwendung von Dampfkraft betreiben, werden auf alle mit Anwendung einer elementaren Kraft betriebenen Eisenbahnen ausgedehnt.

§ 2. Hat die Ereignung im Verkehre der Eisenbahn auf einem von der Bahn mitbenutzten, dem allgemeinen Verkehre dienenden Theile eines öffentlichen Weges stattgefunden, so gelangen — ohne Unterschied der Betriebskraft der Bahn — die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869 nicht zur Anwendung, wenn die körperliche Verletzung oder die Tödtung eines Menschen weder unmittelbar durch die Betriebskraft der Bahn bewirkt, noch durch die Beschaffenheit der Betriebseinrichtungen verursacht wurde, vielmehr nur eine Folge des aus der allgemeinen Strassenbenutzung sich ergebenden Verkehres ist.

§ 3. Insoweit zufolge Artikel 7, Absatz 4 des Gesetzes vom 20. Juli 1894, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 keine Anwendung findet, bestehen auch nach dem gegenwärtigen Gesetze keine Haftpflichtansprüche. Die im Artikel 7, Absatz 5 des Gesetzes vom 20. Juli 1894 mit Rücksicht auf das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 verfügte Erhöhung von Versicherungsansprüchen tritt jedoch auch dann ein, wenn ein Entschädigungsanspruch auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes zustehen würde.

§ 4. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, das mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Justizminister beauftragt."

Die Begründung weist darauf hin, dass zur Zeit der Erlassung des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 nur zwei Arten von Eisenbahnen, nämlich Dampfbahnen und Pferdestrassenbahnen, bestanden. Seit jener Zeit sei jedoch durch die Entwickelung der Technik das Eisenbahnwesen zum Theile auf neue Grundlagen gestellt worden. Die Strassenbahnen werden in einzelnen Strecken seit längerer Zeit mit Dampfkraft betrieben. Die Dampfstrassenbahnen gehen jedoch der Umwandlung in elektrische Bahnen entgegen, die Pferdebahnen werden bald nur die Bedeutung einer Episode in der Entwickelung der Strassenbahnen besitzen. Das Haftpflichtgesetz mit den geänderten Verhältnissen in Einklang zu bringen, sei der Zweck des Gesetzentwurfes. Es werde für die Frage der Haftpflicht keinen Unterschied begründen, ob eine Eisenbahn mit Dampf oder einer anderen elementaren Kraft betrieben wird. § 2 trifft besondere Bestimmungen für die Strassenbahnen und stellt sie

in Bezug auf die Haftung bei Ereignungen, die unmittelbar durch die Betriebskraft hervorgerufen werden, allen anderen Bahnen gleich.

— **Rechnungsabschluss der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Nach dem Abschluss für das Jahr 1900 betrugen die Roheinnahmen 14768458 (— 442965) Kr. Der Einnahmeausfall ist hauptsächlich auf den durch den Kohlenarbeiterausstand hervorgerufenen Rückgang des Kohlenverkehres zurückzuführen. Die Gesammtausgaben beliefen sich auf 9282536 Kr.; die Steuern und Abgaben erreichten die Höhe von 2438236 (+ 156307) Kr.; der Antheil der Staatsverwaltung am Reingewinne beträgt 442961 Kr. Es verbleibt somit ein reiner Ueberschuss von 5042961 Kr. nebst einem Gewinnvortrag von 1568319 Kr. Der Geschäftsbericht bespricht abermals die ausserordentliche Steigerung der Steuern und Abgaben, die im Jahre 1900 der Gesellschaft vorgeschrieben wurden. Diese sind gegenüber dem Jahre 1897 um rund 600000 Kr. höher. Der Bericht knüpft an diese Ziffern die folgenden Bemerkungen: „Bis heute ist die dringend nothwendige Beseitigung der durch das neue Steuergesetz, insbesondere aber durch die zu diesem Gesetze ergangenen Vollzugsvorschriften geschaffenen, ohne gleichen dastehenden Härten nicht erfolgt. Unsere Rekurse gegen die Vorschreibungen der Erwerbsteuer für die Jahre 1898 und 1899 sind, trotzdem seit der Ueberreichung ein Zeitraum von mehr als zwei Jahren bezw. einem Jahre verstrichen ist, bisher noch immer nicht erledigt worden. Gegen die Vorschreibung der Erwerbsteuer für das Jahr 1900 haben wir ebenfalls den Rekurs überreicht, und es erübrigt nichts anderes, als an dieser Stelle zu wiederholtem Male der Hoffnung Ausdruck zu geben, dass endlich diese ungerechtfertigten Härten der neuen Steuergesetzgebung seitens der maassgebenden Faktoren beseitigt oder zum mindesten gemildert werden.“ Der Betriebsausfall der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg für das Jahr 1900 beträgt 86811 Kr. gegen 196059 bezw. 261721 Kr. in den beiden Vorjahren. Die Dividende soll nach den Vorschlägen des Verwaltungsrathes gleichwie in den Vorjahren mit 150 Kr. für die Aktie bemessen werden.

— **Verzeichnisse der Ladeflächen und Ladegewichte der Güterwagen.** Einem vielseitig aus den Kreisen der Verfrachter ausgesprochenem Wunsche Rechnung tragend, haben die österreichischen Staatsbahnen sowie auch die Privatbahnen Verzeichnisse von Ladeflächen und Ladegewichten der Güterwagen zum Zwecke des Verkaufes an das Publikum aufgelegt.

— **Kaschau - Oderberger Eisenbahn.** Der Abschluss des Uebereinkommens zwischen der österreichischen Regierung und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn über die Feststellung eines Investitionsprogrammes und die Bedeckung der diesfälligen Kosten steht, wie gemeldet wird, unmittelbar bevor. Dieses Uebereinkommen, welches auch der ungarischen Regierung zur Genehmigung unterbreitet werden dürfte, lehnt sich an das zwischen der Gesellschaft und der österreichischen Regierung abgeschlossene Investitionsübereinkommen vom Jahre 1889 im wesentlichen an. Die Gesellschaft erhält für das neu aufzunehmende Anlehen im Betrage von 12000000 Kr. eine entsprechende Erhöhung der Staatsgarantie, wobei indess eine thatsächliche Belastung des Staatsschatzes im Hinblicke auf die ansehnlichen Ueberschüsse der österreichischen Linie ausgeschlossen erscheint. Der Erlös des Anlehens wird zur Rückzahlung der für Investitionszwecke bisher aufgenommenen schwebenden Schulden sowie zur Legung des zweiten Gleises auf der österreichischen Linie in ihrer ganzen Ausdehnung, zur Erweiterung der Stationen und der Gleisanlagen in denselben sowie zu einer durch die Steigerung des Verkehres nothwendig gewordenen Vermehrung des Fahrparkes verwendet werden. Nach Abschluss des Uebereinkommens ist die Einbringung einer entsprechenden Gesetzesvorlage im Reichsrathe zu gewärtigen.

— **Personalnachrichten.** Die Inspektoren der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, Regierungsrath B a r d a s, B a l l a k und kaiserlicher Rath v. R y b i c k i, sind zu Oberinspektoren der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen unter Belassung in ihrer dermaligen Verwendung (im Eisenbahnministerium) ernannt, und den Inspektoren derselben Behörde v. N i s c h e r und G r a f ist der Titel und Charakter von Oberinspektoren verliehen worden.

Rumänien.

— **Betriebsergebnisse der rumänischen Eisenbahnen.** Dem Rechenschaftsberichte für das Jahr 1899 entnehmen wir folgende Mittheilungen. Die Durchschnittslänge des Netzes war 3081 km. Im P e r s o n e n v e r k e h r war die Anzahl der Reisenden 7051539, der Personenkilometer 407110101, die Einnahme 18961394 Fr. Im G e p ä c k v e r k e h r war das Gewicht 9804 t, Zahl der Tonnenkilometer 1227354, Einnahme 523638 Fr.; im E i l g u t v e r k e h r das Gewicht 35667 t, Anzahl der Tonnenkilometer 6571319, Einnahme 1458451 Fr.; im F r a c h t g u t v e r k e h r befördertes Gewicht 3576636 t, Anzahl der Tonnenkilometer 521325504, Einnahme 24676422 Fr.; verschiedene Einnahmen 2919451 Fr. Die G e s a m m t e i n n a h m e beträgt 48539356 Fr. Die Waaren, die hauptsächlich als Frachtgut zur Beförderung gelangten, sind: G e t r e i d e, H ü l s e n f r ü c h t e und M e h l mit Nebenerzeugnissen 967561 t, Einnahme 5265583 Franken; K o h l e n u n d K o k s 163035 t, Einnahme 897315 Fr.; B a u- u n d N u t z h o l z 441901 t, Einnahme 3327232 Fr.; B r e n n h o l z 406525 t, Einnahme 1367338 Fr.; C e m e n t und dergl. 32859 t, Einnahme 272368 Fr.; S t e i n e b e a r b e i t e t 199628 t, Einnahme 1083353 Fr.; B r u c h s t e i n e 427640 t, Einnahme 759285 Fr.; P e t r o l e u m, T h e e r u. dergl. 176231 t, Einnahme 955775 Fr.; S a l z 79401 t, Einnahme 550117 Fr. Die A n z a h l d e r b e f ö r d e r t e n Z ü g e war: 11211 Eilzüge, 30079 Personenzüge, 41555 gemischte Züge, 33835 Güterzüge und 6085 Materialzüge. Anzahl der A c h s k i l o m e t e r (auf eigenen Linien) für Wagen aller Art: auf den normalspurigen Linien 347567635, auf den breitspurigen Linien 464704 und auf den schmalspurigen Linien 1661744; insgesammt 349694083. D i e A u s g a b e n b e t r a g e n: Centralverwaltung 949303,09 Fr., Betriebsdienst 9182760,89 Fr., Zugförderungsdienst 8635587,73 Franken, Werkstättendienst 5396645,99 Fr., Bahnerhaltungsdienst 11187721,75 Fr., Materialverwaltung 744142,67 Fr., Fachschulen 116657,36 Fr. und Generalspesen 3705907,94 Fr.; insgesammt 39918727,42 Fr.

— **Die Einnahmen der rumänischen Staatsbahnen** betrugen im Januar d. J. aus dem Personenverkehr 1157878 Fr., aus dem Gepäckverkehr 22312 Fr., aus dem Eilgutverkehr 71592 Fr. und aus dem Frachtgutverkehr 1341336 Fr., insgesammt 2593118 Fr. Im Vergleich mit dem gleichen Monat des Vorjahres ergibt sich eine Mehreinnahme von 267036 Fr. Die Gesammteinnahmen vom 1. April 1900 bis Ende Januar 1901 betragen 42737165 Fr.

— **Personalnachrichten.** Der Vorstand des Bahnerhaltungsdienstes Generalinspektor M a n e s c o, der Vorstand des Zugbeförderungsdienstes Generalinspektor G a f e n c o, der Vorstand der Ausgabenkontrole Oberingeniör L u p a s c o, der Vorstand der Hauptbuchhaltung W i n k l e r und der Vorstand des Hauptsekretariats W a r t i a d i sind am 1. April d. J. in den Ruhestand getreten.

Uebrige europäische Länder.

— **Beseitigung der Schrankenwärterinnen auf den belgischen Eisenbahnen.** Nach dem Reglement kann die Aufsicht über gewisse U e b e r g ä n g e der belgischen Eisenbahnen F r a u e n anvertraut werden, wobei der Mann Maassnahmen treffen muss, dass der Schrankendienst immer regelmässig versehen wird. Die Verwaltung hat sich überzeugt, dass hieraus Missstände erwachsen, und deshalb grundsätzlich beschlossen, die Frauen als Schrankenhüterinnen zu beseitigen und sie nach und nach durch Männer zu ersetzen.

— **Die belgischen Eisenbahnen im Jahre 1899.** Die Eisenbahnen Belgiens hatten am Schlusse des Jahres 1899 nach einer in der „Revue générale“ veröffentlichten Statistik eine Gesammtlänge von 4551 km, darunter 1679 km zweigleisige und 2872 km eingleisige Strecken. Von dem Gesammtnetze wurden vom Staate betrieben 4020 (4013*) km, ausschliesslich von 40 (40) km, auf denen der Betrieb von der Staatsbahnverwaltung gemeinschaftlich mit Privatverwaltungen geführt wird. Es standen also im Staatsbetriebe 88 % der vorhandenen Bahnen.

Bei den belgischen S t a a t s b a h n e n betrug am Jahresschlusse das Anlagekapital 1856486378 (1810431558) Fr., darunter für Betriebsmittel 382256414 (367507957) Fr. und an Bauzinsen 21451280 (20746612) Fr. An Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 2688 (2630) Lokomotiven [darunter 71 (59) Dampfwagen und elektrische Motorwagen], 1750 (1705) Tender und 60548 (57801) Güterwagen. Zum Einstellen in Personenzüge eigneten sich 6956 (6772) Fahrzeuge, darunter 5004 (4892) Personenwagen. An Lokomotivkilometern wurden geleistet 78832902 (71479730), an Zugkilometern 55528882 (51572936). Es wurden befördert insgesammt 114580941 (101957734) Reisende,

*) Die eingeklammerten Zahlen sind die betreffenden des Vorjahres und dem „Archiv f. E.“, Jahrg. 1900, S. 1352 ff. entnommen.

darunter in I. Klasse 729 959 (2 083 775), in II. Klasse 12 685 118 (10 189 175) und in III. Klasse 101 165 864 (89 684 784). Die Betriebseinnahmen stellten sich im Personenverkehr auf 64 853 772 (60 185 764) Fr., im Gepäckverkehr auf 2 028 675 (1 896 282) Fr., im Stückgutverkehr (petites marchandises) auf 13 492 828 (12 187 611) Fr., im Frachtverkehr (grosses marchandises) auf 113 758 904 (103 128 218) Fr., für Geldsendungen auf 349 982 (315 453) Fr., für Kutschwagen auf 86 818 (78 072) Fr., für Vieh und Pferde auf 2 141 216 (1 925 421) Fr., an sonstigen Beträgen auf 4 517 024 (4 233 837) Fr., im ganzen auf 201 229 219 (186 244 045) Franken. Für 1 Betriebskm beziffern sich die Einnahmen auf 49 814 (49 397) Fr., für 1 Zugkm auf 3 617 (3 631) Fr. Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug 32,2 %, die aus dem Güterverkehr 67,8 % der Verkehrseinnahmen. Die Gesammtausgabe stellte sich auf 118 661 089 (112 902 679) Fr., d. i. für 1 Betriebskilometer auf 29 678 (29 411) Fr., für 1 Zugkm auf 2 155 (2 162) Fr. Der Ueberschuss der Ausgaben über die Einnahmen war 82 568 130 (73 341 366) Fr. oder für 1 Betriebskm 20 136 (19 986) Fr., für 1 Zugkm 1,462 (1,496) Fr. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen betrug 58,97 (59,13) %. Zieht man von dem obigen Ueberschuss diejenigen Beträge ab, welche mit 5 749 948 Fr. an Pacht für fremde Strecken gezahlt werden mussten, so ergibt sich ein Reinertrag von 76 818 182 Fr., durch welchen das in den Staatsbahnen steckende Anlagekapital mit 4,18 (4,10) % verzinst wurde.

Die auf belgischem Gebiete im Betriebe befindlichen Privatbahnen hatten eine Länge von 531 km, von denen 86 km im gemeinsamen Betriebe von zwei oder mehreren Verwaltungen standen. An Betriebsmitteln besassen die Privatbahnen 276 (300) Lokomotiven, 181 (203) Tender und 10 (10) Dampfwagen, ferner 416 (451) Personenwagen, 220 (234) Gepäckwagen und 6 057 (6 273) Güterwagen. Von den Zügen wurden 5 832 838 (5 965 610) Zugkm geleistet. An Reisenden gelangten insgesammt 14 177 905 (14 524 644) zur Beförderung, davon in I. Klasse 393 731 (441 907), in II. Klasse 1 698 837 (1 673 937) und in III. Klasse 12 085 337 (12 408 800). Die Einnahmen betrugen im Personenverkehr 7 162 847 (7 519 768) Fr., im Gepäckverkehr 303 150 (307 847) Fr., für Stückgut 1 362 510 (1 109 355) Fr., für Frachtgut 14 118 985 (13 867 869) Fr., für Geldsendungen 32 226 (30 788) Fr., für Kutschwagen 20 136 (10 245) Fr., für Vieh und Pferde 106 922 (121 719) Fr., für andere Gegenstände 2 132 843 (1 868 112) Fr., zusammen 25 239 619 (24 835 703) Fr. Da die Betriebsausgaben 10 578 765 (10 827 142) Fr. betrugen, so verblieb ein Reinertrag von 14 660 854 (14 008 561) Fr. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen war 41,91 (43,59) %. Für 1 Betriebskm beziffert sich die Einnahme auf 42 976 (40 280) Fr., die Ausgabe auf 18 013 (17 560) Fr. und die Reineinnahme auf 24 963 (22 720) Fr.; für 1 Zugkm beträgt die Einnahme 4,327 (4,163) Fr., die Ausgabe 1,814 (1,815) Fr. und die Reineinnahme 2,513 (2,348) Fr.

Im Jahre 1899 ereigneten sich auf sämmtlichen belgischen Strecken zusammen 52 (46) Zusammenstösse und 63 (49) Entgleisungen, zusammen also 115 (95) Zugunfälle, von denen 27 (19) die Verunglückung von Personen zur Folge hatten. Getödtet wurden im ganzen 176 (123) Personen, darunter 28 (11) Reisende, 59 (44) Bahnbedienstete und 89 (68) sonstige Personen, verletzt wurden im ganzen 1 788 (1 188) Personen, darunter 390 (173) Reisende, 1 325 (970) Bahnbedienstete und 73 (45) sonstige Personen.

— **Platzkarten in Frankreich.** Die Verwaltung der französischen Staatsbahnen hat auf ihrem Netze die in Deutschland in den D-Zügen seit Jahren übliche, immer mehr als wohlthätig empfundene Einrichtung getroffen, dass sich die Reisenden für die Schnellzüge und gewisse Expresszüge im voraus bestimmte Plätze sichern können. Dies kann auf dem Bahnhofe Paris-Montparnasse während des ganzen Jahres, in Royan während des Sommerbetriebes und in Bordeaux während des Winterbetriebes gegen Bezahlung von 1 Fr. für alle Klassen geschehen. Die nach der Bildung des Zuges und bis zum Augenblick der Abfahrt noch verfügbaren Plätze können zum Preise von 50 Cts. für die I. und II. Klasse und für 25 Cts. für die III. Klasse im voraus gesichert werden. Das „Journal des chambres de Commerce", das diese Mittheilung enthält, fügt hinzu, dass dieses System Deutschland entnommen sei. Dort seien alle Plätze numerirt (!), der Reisende erhielte dort vom Zugführer für 12½ Cts. (!) eine Karte, die mit der Nummer des erwählten Platzes übereinstimme und ihm das Recht sichere, in den Wagen mit Seitengängen nach Belieben auf- und abgehen und während des Aufenthaltes der Züge beliebig aus- und einsteigen zu können, ohne sein Recht auf den von ihm gewählten Platz zu verlieren. Dieser Bericht über unsere Platzkarteneinrichtung ist recht bezeichnend für die mangelhafte Kenntniss der Franzosen von unseren Eisenbahneinrichtungen.

Uebrigens beabsichtigen nach derselben Quelle die anderen grossen französischen Eisenbahngesellschaften, dem Beispiele des Staates zu folgen und das System in noch vollkommenerer Weise auf ihren Netzen einzuführen.

— **Generalabonnements auf den schweizerischen Eisenbahnen.** Nachdem die Generalabonnements vom 1. Januar d. J. an eine Preiserhöhung erfahren haben, zeigt ihr Gesammtergebniss für das erste Vierteljahr 1901 mit 791 264 Fr. ein geringes Mehr von 12 661 Fr. gegen die gleiche Vorjahrszeit. Die Einnahmen sind ungefähr gleich geblieben. Die Halbmonats- und Monatsabonnements haben zugenommen, dagegen sind die Jahresabonnements zurückgegangen; von letzteren wurden übrigens schon im vorigen Dezember viele erneuert, um noch die alte Preisvergünstigung zu geniessen. Im allgemeinen hat der Verkehr etwas abgenommen. Vollständige Schlüsse lassen sich also betreffs der Wirkung der Preiserhöhung aus dem Ergebniss des ersten Vierteljahres nicht ziehen.

— **Zweite Eisenbahnverbindung mit dem Chamonixthal.** Während bisher das weltberühmte Chamonix am Fusse des Montblanc der Eisenbahnverbindung entbehrte, in diesem Jahre aber von Westen, von Genf bezw. der französischen Seite die Bahn bis Chamonix durchgeführt sein wird, soll nun noch eine zweite Verbindung von Osten, vom schweizerischen Rhonethal, hergestellt werden. Der schweizerische Bundesrath beantragt die Ertheilung einer Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Martigny über den Col du Forclaz nach Chatelard (Grenze), die auf der savoyischen Seite nach Chamonix weitergeführt werden soll.

— **Berninabahn.** Nachdem die adriatische Bahngesellschaft 3 000 000 ℳ gezeichnet hat, soll die geplante Strassenbahn Tirano-Samaden in finanzieller Beziehung sichergestellt sein.

— **Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen.** Es haben neuerlich Verhandlungen des Bundesraths mit der Jura-Simplonbahn und der Nordostbahn stattgefunden. Amtlich wird aus Bern die Nachricht vom Abbruch der Unterhandlungen mit der erstgenannten Verwaltung als unrichtig bezeichnet; ein solcher Abbruch seitens des Bundesraths käme bei der jetzigen Sachlage einem Verzicht auf den freihändigen Rückkauf gleich, an einen solchen Verzicht aber denke der Bundesrath nicht. Der Rückkauf der Jura-Simplonbahn wird auf Grund des Anlagekapitals erfolgen, da nach den Konzessionen der Bund den kapitalisirten 25fachen Reinertrag, mindestens aber das Anlagekapital zu erstatten hat. Bei der Jura-Simplonbahn bleibt der kapitalisirte Reinertrag hinter dem von der Gesellschaft mit 300 000 000 Fr. berechneten Anlagekapital zurück. Wie bisher verlautet, wird die Jura-Simplonbahn eine Gesammtsumme erhalten und deren Vertheilung unter die Stammaktien, Prioritätsaktien und Subventionsaktien für den Simplontunnel selbst besorgen. Wegen letzterer hat eine Verständigung mit den betheiligten Kantonen stattzufinden. Auch die Verhandluugen mit der Nordostbahn sollen auf beiden Seiten in entgegenkommender Weise geführt sein, und zwar auf der Grundlage, dass die Verstaatlichung das gesammte Netz der Nordostbahn umfasst. Ein Abschluss ist in beiden Fällen nicht so bald zu erwarten; übrigens ist auch noch Zeit, da der Rückkauf auf Grundlage der Konzession erst zum Mai 1903 stattfinden würde.

— **Albulatunnel.** Am 12. d. Mts. wurde, der „Schweiz. Bauztg." zufolge, auf der Nordseite, 1 208 m vom Tunneleingang entfernt, im Firststollen der längst erhoffte Casannaschiefer angefahren. Damit erhalten die bisher im Zellendolomit aufgetretenen Schwierigkeiten ihren Abschluss und es kann die rechtzeitige Tunnelvollendung als gesichert angesehen werden.

— **Verkehrsbeschränkung nach Sardinien infolge Ausstandes.** Die Verwaltung der italienischen Mittelmeerbahn gibt nach Mittheilung der „B. B.-Ztg." bekannt, dass während der Dauer des Ausstandes in Genua weder Personenfahrkarten nach Sardinien ausgegeben werden, noch eine Annahme von Gütern dorthin stattfinden könne.

— **Die Centrallondonbahn** erwartet die Genehmigung der beiden Häuser des Parlaments zur Ausführung bedeutender Erweiterungsbauten und Neuanlagen, deren Baukosten nach dem von den Ingeniören der Gesellschaft, B. Baker und B. Mott, aufgestellten Anschlage, wie die „Railway News" berichten, sich auf rund 9 500 000 ℳ belaufen. Hiervon entfallen auf die Erweiterung von der Bank bis zur Liverpoolstrasse rund 8 200 000 ℳ, wovon 836 400 ℳ für die Erweiterungsarbeiten auf der gegenwärtigen Station am Mansion House und rund 5 000 000 ℳ allein für das Gelände der Stationsanlage an der Liverpoolstrasse auszugeben sind. Die Baukosten der Schleife am Endbahnhof Shepherds Bush, auf der die Züge wenden, sind mit etwa 1 220 000 ℳ und die Kosten für die Anlage eines Nebengleises unter der Throgmortonstrasse mit 135 533 ℳ veranschlagt. Die erforderlichen Geldmittel für all' diese Arbeiten sollen durch Ausgabe neuer Aktien im Betrage von 12 240 000 ℳ, worin 1 000 000 ℳ Bauzinsen einbegriffen sind, beschafft werden.

— **Eisenbahnunfall bei Saratow.** Auf der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn fuhren bei Saratow an der Wolga 14 Kesselwagen, die von der Maschine losgerissen waren, auf einen Personenzug auf. Vier Personenwagen und der Postwagen wurden zertrümmert. 5 Personen wurden getödtet, 6 erlitten schwere, 15 leichte Verletzungen.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnen in französisch Indo-China.** Der Generalguvernör von französisch Indo-China (Tonking usw.), Herr Doumer, der sich gegenwärtig in Frankreich befindet, schildert die Entwickelung der Kolonie in den blühendsten Farben. Bekanntlich wurde vor 20 Jahren das Ministerium Ferry gestürzt, weil es Frankreich in das vermeintlich nur die Kräfte des Landes zersplitternde, von der „Revanche“ ablenkende tonkinesische „Abenteuer“ gestürzt habe. In den letzten Jahren hat laut Doumer der Staatshaushalt Indo-Chinas Ueberschüsse von 7 und 8 000 000 Fr. geliefert, und es ist eine Reserve von 23 000 000 Fr. geschaffen worden. Die jährliche Ausgabe für öffentliche Arbeiten wurde verdreifacht; 170 km Eisenbahnen sind schon im Betrieb; eine nach dem Norden gebaute Linie misst 132 km, nächsten Monat soll die Binnenstrecke nach dem Yünnan zum Bau ausgeschrieben werden. In 5 Jahren würden 500 km Eisenbahnen mit dem Mittelpunkt Hanoi errichtet sein.

— **Otaviminen- und Eisenbahn-Gesellschaft.** Das „Deutsche Kolonialblatt“ veröffentlicht die Konzession, welche der vorgenannten Gesellschaft zum Bergbau und Eisenbahnbau im nördlichen Theile des südwestafrikanischen Schutzgebietes vom deutschen Reichskanzler als einer deutschen Kolonialgesellschaft verliehen ist, sowie den Bundesrathsbeschluss vom 14. Februar d. J., durch den ihr die Fähigkeit ertheilt ist, unter ihrem Namen Rechte, insbesondere Eigenthum und dingliche Rechte an Grundstücken zu erwerben, Verbindlichkeiten einzugehen und vor Gericht zu klagen und verklagt zu werden. Der Sitz der Gesellschaft befindet sich in Berlin. Ihr Grundkapital beträgt zunächst 1 000 000 ℳ. und ist eingetheilt in 10 000 Antheile der ersten Serie zum Nennwerthe von je 100 ℳ.; dasselbe kann jedoch auf Beschluss des Verwaltungsraths auf 40 000 000 ℳ., eingetheilt in 400 000 Antheile zum Nennwerthe von je 100 ℳ., erhöht werden. Die zunächst auszugebenden Antheile der ersten Serie sind von den Gründern der Gesellschaft übernommen und vollgezahlt worden, und zwar übernahmen die South West Africa Company, Limited in London 500 Antheile, die Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin 4 750 Antheile, die Exploration Company, Limited in London 4 750 Antheile. Bei der Erhöhung des Grundkapitals sind die Inhaber der Antheilscheine erster Serie berechtigt, sich an der Erhöhung nach Verhältniss ihres Besitzes zu betheiligen. Für die Otaviminen- und Eisenbahn-Gesellschaft gelten hinsichtlich der ihr übertragenen Berechtigungen durchweg dieselben Bedingungen, unter welchen diese Berechtigungen seinerzeit der South West Africa Company, Limited, durch die Damaralandkonzession vom 12. September 1892 und die dazu gehörigen Protokolle und Uebereinkommen ertheilt worden sind. Mit der Erklärung zum vollen Eintritt in den von ihr mit der South West Africa Company abgeschlossenen Vertrag vom 29. September 1899 übernimmt die Otaviminen- und Eisenbahn-Gesellschaft der deutschen Regierung gegenüber die Verpflichtung zur Ausführung einer Eisenbahn vom Otavigebiete bis zum Kuneneflusse an der Grenze der portugiesischen Provinz Angola im Anschluss an eine von dort nach dem Hafen der Tigerbai zu erbauende Eisenbahn. Die Bauzeit der von der Gesellschaft zu erbauenden Bahn ist auf fünf Jahre festgesetzt, von dem Tage an gerechnet, an welchem sich die Gesellschaft zum Eintritt in den Vertrag mit der South West Africa Company, Limited, mit allen Rechten und Pflichten erklärt haben wird. Sollten aber unvorhergesehene Hindernisse den Bau ohne Verschulden der Gesellschaft verzögern, so wird die deutsche Regierung eine entsprechende Verlängerung der Frist gewähren. Die Frist, innerhalb welcher die Gesellschaft nach vollem Eintritt in den Vertrag mit der South West Africa Company die Einführung eines regelmässigen Bergwerksbetriebes nachzuweisen hat, ist auf sieben Jahre bemessen. Nach vollem Eintritt in jenen Vertrag verleiht die Regierung der Otaviminen- und Eisenbahn-Gesellschaft unentgeltlich das Eigenthum an dem Grund und Boden zu beiden Seiten der Bahnlinie vom Otavigebiete nach dem Kunene in Blöcken von je 20 km Breite und 10 km Tiefe mit einem Abstande von je 10 km Breite von einander nebst den Wasserrechten auf diesen Blöcken, soweit dies Eigenthum mit den Wasserrechten zu ihrer Verfügung steht. Innerhalb 10 Jahren vom vollen Eintritt in den Vertrag mit der South West Africa Company, Limited, wird der Otaviminen- und Eisenbahn-Gesellschaft das Vorrecht gewährt auf Uebernahme einer Konzession zu einem Eisenbahnbau nach der östlichen Grenze des Schutzgebietes zum Anschluss an ein etwaiges transafrikanisches Eisenbahnsystem. Im Falle der Uebernahme einer solchen Konzession wird die Regierung der Gesellschaft den erforderlichen Grund und Boden und ferner das Land mit den Wasserrechten zu beiden Seiten der Bahn in Blöcken von 20 km Breite und 10 km Tiefe mit einem Abstand von je 10 km Breite sowie auch die Minenrechte in je 30 km breiten Zonen zu beiden Seiten der Bahn unentgeltlich überweisen, soweit der Grund und Boden nebst den Wasserrechten und Minenrechten zur Verfügung der Regierung stehen.

— Ueber einen **Prunkzug der rhodesischen Bahnen,** der von den Lancaster Railway Carriage and Wagon-Works kürzlich abgeliefert wurde, ist den „Railway News“ folgendes zu entnehmen. Der Zug ist nach Entwürfen von Douglas Fox und C. Metcalfe gebaut und besteht aus sechs Wagen von 16,5 bis 17 m Länge, einem Post- und Gepäckwagen, einem Speise- und Küchenwagen, drei Wohn- und Schlafwagen und einem Speise- und Bibliothekwagen. Im Innern sind die Wagen durchweg mit abwechselnd hell und dunkel gehaltener Täfelung aus Eichenholz bekleidet; die Tapeten sind aus hochrothem, hübsch gemustertem Leder. Aussen sind die Wagen stark lackirt und mit dem Wappen der Chartered Company geschmückt. Beleuchtung und Lüftung erfolgen durch Elektrizität. Zur Versendung nach Afrika wurden die Wagen zerlegt und in Kisten, 40 für jeden Wagen, verpackt. Der Luxuszug soll zwischen Kapstadt und Buluwayo verkehren, später auch nach den Viktoriawasserfällen fahren; gegenwärtig ist Buluwayo die Endstation. Gegen Ende des laufenden Jahres wird Buluwayo mit Salisbury, der Hauptstadt von Süd-Rhodesia, eine Eisenbahnverbindung erhalten. Salisbury hat bereits eine solche mit dem Beirahafen, so dass es in Zukunft möglich sein wird, mit der Eisenbahn von Kapstadt bis Beira durchzufahren. Die beliebteste Turistenstrecke wird voraussichtlich die über Kimberley, Mafeking und Buluwayo nach den Viktoriawasserfällen und dem Zambesi werden.

— **Brand des Bahnhofsgebäudes in St. Louis (Nordamerika).** Eine gewaltige Feuersbrunst zerstörte dem „Hamb. Korresp.“ zufolge kürzlich das Bahnhofsgebäude in St. Louis. Dabei verbrannten mehrere hundert Eisenbahnwagen mit 200 000 Säcken Getreide.

— **Bau einer Bahn von Larda nach Arrowhead (Kanada).** Die Canadian Pacific Railway Company hat den Bau einer Zweigbahn von fast 60 Meilen Länge begonnen, die von Larda am Nordende des Kootenaysees über Duncan und am Troutsee vorbei nach Arrowhead, dem Endpunkte der von Revelstoke ausgehenden Zweiglinie der kanadischen Pacificbahn, führen soll. Der Bau dieser Bahn wird die reichen Silber- und Bleischätze des Slocandistriktes erschliessen und die Versendung der Erze ermöglichen, die in den zahlreichen, jetzt in diesem Distrikte betriebenen Minen gewonnen werden. Die wichtigste dieser Minen ist die Paynemine.

Allgemeines.

— **Beseitigung von Bäumen und Sträuchern an den Bahnstrecken.** Mit Bezug auf den Aufsatz über diesen Gegenstand in Nr. 22 S. 342 d. Ztg. erhalten wir von geschätzter Seite eine Zuschrift, die darauf aufmerksam macht, dass seitens des Verfassers der schädliche Einfluss auf die elektrischen Telegraphenanlagen nicht berücksichtigt ist, und hierzu folgendes bemerkt: Bäume und Sträucher sind Todfeinde der längs der Bahnstrecken geführten Telegraphenleitungen. Jede Berührung beider veranlasst Ableitung des elektrischen Stromes der Leitungen und infolge dessen Störungen des Telegraphenbetriebes. Diese Thatsache ist allerdings bekannt, aber es geschieht viel zu wenig, um dergleichen Störungen fernzuhalten. Bäume und Sträucher sollten in der Nähe der Telegraphenleitungen überhaupt nicht gelitten werden, da diese nur eine fortlaufende Quelle für Beobachtung und Arbeit bilden. Ist es dagegen in einzelnen Fällen nicht angängig, die Bäume usw. ganz auszurotten, so sollte wenigstens, aber unter allen Umständen, unter und (von der Bahn aus gesehen) vor den Leitungen kein Baum oder Strauch geduldet werden. Hinter den Leitungen würde dann eine vollkommen freie Zone von etwa 1,5 m Breite zu beanspruchen sein. Nur auf diese Weise werden Berührungen nachhaltig vermieden, und es ist den betheiligten Beamten jederzeit eine freie Uebersicht behufs Kontrole der Leitungen gegeben.

Möchten doch die leitenden Organe der Verwaltungen hierauf Rücksicht nehmen, damit der vielbelastete Telegraphenbetrieb nicht Störungen ausgesetzt ist, die durch Ausrotten un-

nützer Bäume und Sträucher und regelmässiges Ausästen und Ausschneiden zu schonender Bäume so leicht zu vermeiden sind.

— **Neuere Eisenbahnwerkzeuge.** Wir werden von betheiligter Seite wiederum auf einige neuere Werkzeuge hingewiesen, welche die Firma Thofehrn in Hannover für Eisenbahnzwecke verfertigt: zunächst auf einen Wagenschieber, der nach dem uns zugegangenen Bericht das Abschieben der Eisenbahnwagen von einem Zuge und das Verschieben einzelner Wagen erleichtert, insoweit der Apparat bequem von der Seite angesetzt werden kann und nicht allein die Lauffläche, sondern auch den Reifen mit erfassen kann. Das Werkzeug hat eine entsprechend geformte, gezahnte und um die Achse drehbar gelagerte Klaue, die zur Vermeidung unbeabsichtigten Abgleitens vom Rade während der Arbeit mit der Lauffläche des Rades in Berührung bleibt. Mit dieser gezahnten Klaue kann nach Bedarf auch die Hohlkehle zwischen Lauffläche und Flansch oder dieser letzteren allein gefasst werden, so dass nicht nur schwere, sondern auch solche Eisenbahnwagen, deren Räder theilweise verdeckt sind, bequem vom Platze gebracht werden können.

Sodann wird die Aufmerksamkeit gelenkt auf eine Schienennagel- und Gleiswinde, die mit einer kräftig wirkenden Nagelklaue ausgerüstet ist und die Schienennägel vermittelst einer Schraubenspindel senkrecht aus den Schwellen herauszieht, so dass sie nicht verbogen werden und ihre Wiederverwendung ohne weiteres erfolgen kann. Durch Auswechselung der Schienennagelklaue gegen eine auf Wunsch mitgelieferte Schienenzange kann das Werkzeug ohne Mühe in eine Gleishebewinde umgewandelt werden, so dass die Vorrichtung zwei Zwecken zugleich dient.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnlinie Metz-Diedenhofen ausgeführte Haltepunkt Woippy, welcher 3,043 km von der Station Devant-les-Ponts und 6,383 km von der Station Maizières entfernt ist, wird am 1. Mai d. J. für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Eilstückgutverkehr eröffnet werden.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. werden die nachgenannten Verkehrsstellen für den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet:

1. der an der Linie Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf zwischen Berthelsdorf und Brand gelegene, zur Zeit nur dem Verkehr des in der Stecher'schen Lederfabrik beschäftigten Personals dienende Haltepunkt unter der Bezeichnung „Zug“;
2. der an der Linie Beucha b. Brandis-Seelingstädt b. Brandis zwischen Beucha b. Brandis und Brandis gelegene neue Haltepunkt „Kleinsteinberg“ und
3. der an der Linie Leipzig-Dresden, zwischen Coswig und Kötzschenbroda gelegene neue Haltepunkt „Zitzschewig“.

(Vergl. Bekanntmachung der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen in Nr. 31 — Inser.-Nr. 951 — d. Ztg.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltepunkt Auerstedt an der Bahnstrecke Straussfurt-Grossheringen wird am 1. Mai d. J. auch für den Güterverkehr (Eil- und Frachtstückgut) eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Auf der Station Mischline ist eine Rampe für Kopf- und Seitenverladung am 1. April d. J. eröffnet worden. Die in den Gütertarifen für die genannte Station enthaltene Beschränkung bezüglich der Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen ist daher aufgehoben.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Am 22. April d. J. ist die an der Strecke Ehrang-Jünkerath gelegene Haltestelle Lissendorf, die bisher nur dem Stückgutverkehr sowie der Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken diente, auch für den Güter- und Thierverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen und von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Bezeichnung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die nachgenannten Verkehrsstellen erhalten vom 1. Mai d. J. ab anderweite Bezeichnungen, und zwar: die Bahnhöfe: Meissen-Cölln „Meissen“ und Thalheim „Thalheim im Erzgebirge“; die Haltestellen: Erlabrunn „Erlabrunn i. Erzgebirge“, Hermsdorf „Hermsdorf b. Dresden“, Neundorf i. V. „Plauen-Neundorf i. V.“ und Oberstützengrün „Stützengrün“.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1473 vom 6. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Feststellung von Bestimmungen über die Vornahme von Versuchen mit selbstthätigen Kuppelungen, Begleitschreiben zum Protokoll über die zu Heidelberg am 15. März d. J. abgehaltene Sitzung des Unterausschusses (abgesandt am 23. April d. J.).

Nr. 1509 vom 17. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Wahl eines Ersatzmitgliedes für den Preisausschuss (abgesandt am 22. April d. J.).

Nr. 1525 vom 16. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. April d. J.).

Nr. 1595 vom 15. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Ueberprüfung der Bremsbestimmungen in den technischen Vereinbarungen, Begleitschreiben zum Protokoll der in Heidelberg am 14. März d. J. abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 19. April d. J.).

Nr. 1611 vom 16. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die vom 1. Juni 1901 ab gültigen neuen Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften usw. (abgesandt am 18. April d. J.).

Nr. 1639 vom 18. April d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Sonderabdruck der Seite II des 2. Entwurfes eines vom 1. Juni 1901 ab gültigen arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses (abgesandt am 22. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Eröffnung der Station „Bruck an der Mur Frachtenbahnhof“ und Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station „Bruck an der Mur“.

Am 1. Mai l. J. wird die auf der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Kapfenberg und Bruck an der Mur neuerrichtete Station „Bruck an der Mur Frachtenbahnhof“ für die Auf- und Abgabe jeder Art eröffnet, wogegen vom obbezeichneten Tage an die Befugnisse der Station Bruck a/M. auf die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Eilgütern beschränkt wird.

Wien, am 19. April 1901. (994)

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Mischline.

Auf der Station Mischline ist eine Rampe für Kopf- und Seitenverladung am 1. April d. J. eröffnet worden.

Die in den Gütertarifen für die genannte Station enthaltene Beschränkung bezüglich der Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen wird daher aufgehoben.

Kattowitz, den 19. April 1901. (995)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge eines Felsabsturzes im Klm. 9,9 der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz war der Gesammtverkehr der Strecke Sittova-Haje-Rochlitz vom 13. bis 18. April l. J. eingestellt.

Wien, am 18. April 1901. (996)

4. Fahrplanbekanntmachungen.

Brohlthal-Eisenbahn.

Vom 1. Mai d. J. ab tritt ein neuer Fahrplan in Kraft. Derselbe weist gegen den bisherigen Fahrplan folgende Aenderungen auf:

1. Zug 4 verkehrt eine Stunde später.
2. Der im bisherigen Fahrplan 5.15 Uhr ab Brohl fahrende Zug 7 ist um 10 Minuten, sowie
3. der bisher um 8.40 Uhr Nachm. ab Brohl fahrende Zug 9 um 5 Minuten später gelegt worden.

Köln, im April 1901. (997H & V)
Brohlthal-Eisenbahngesellschaft.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Fahrplan in Kraft. Derselbe weist dem Winterfahrplan gegenüber im wesentlichen folgende Aenderungen auf:

1. **Es ist ein neuer Zug 2.40 Uhr ab Rinteln bis Obernkirchen eingelegt worden.**
2. An Sonn- und Festtagen verkehren ausserdem
   a) von Rinteln nach Stadthagen Züge um 7.45 Uhr Vorm., 4.08 Uhr und 8.30 Uhr Nachm.,
   b) von Obernkirchen nach Stadthagen um 3.30 Uhr Nachm.,
   c) von Stadthagen nach Rinteln um 3.07 Uhr, 5.30 Uhr und 6.38 Uhr Nachm.

Rinteln, im April 1901. (998H & V)
Der Vorstand.

5. Güterverkehr.

Frankfurt a. M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 wird die Station Salzburg in den Ausnahmetarif für Ausfuhrgüter, Abtheilung C einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

München, den 19. April 1901. (999)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.

Ausnahmetarif 24 für Holz.

Mit Gültigkeit vom 18. April a./1. Mai n. St. d. J. wird die Station Mohilew der russischen Südwestbahnen mit nachstehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den Tarif neu aufgenommen:

nach	Werst	I. u. II. Kategorie
Königsberg O. S. B.	1 056	69,52 Kop.,
Pillau	1 099	73,36 „
Memel	1 136	76,61 „
		für 100 kg.

Königsberg, den 16. April 1901.
Direktion (1000H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Zwischen der Station Isselburg-Anholt des Direktionsbezirks Essen und den Stationen Athus, Differdingen, Rodingen und Rodingen franz. Grenze der Prinz Heinrichbahn kommen am 20. April 1901 Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Strassburg, den 15. April 1901. (1001)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Unter Aufhebung des Spezialtarifs Nr. 314 vom 1. November 1898 tritt für die Beförderung von Maschinen und Maschinentheilen von nordfranzösischen Stationen nach Basel über Alt-Münsterol und Delle ein direkter Spezialtarif Nr. 414 in Kraft. Derselbe wird kostenfrei abgegeben. Für die an der Linie Alt-Münsterol-Mülhausen-Basel gelegenen Stationen ist der neue Tarif nicht mehr anzuwenden, **weil jetzt die Umkartirung in** Alt-Münsterol eine billigere Fracht ergibt.

Strassburg, den 16. April 1901. (1002)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. treten im nordostdeutsch-sächsischen Thiertarif direkte Frachtsätze zwischen Alt-Dollstädt und Markushof, Stationen des Direktionsbezirks Königsberg i. Pr., einerseits und den sächsischen Stationen Chemnitz, Dresden (Altstadt, Friedrichstadt und Neustadt), Hohenstein-Ernstthal andererseits in Kraft, die bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Bromberg, den 17. April 1901. (1003)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesisch-österreichisch-ungarischer Kohlenverkehr.

Die in dem vom 1. März d. J. ab für den vorgenannten Verkehr gültigen Tarife auf Seite 9 enthaltene Tabelle der Lieferfristzuschläge ist am Schlusse wie folgt zu ergänzen:

Bosnisch-hercegowinische Staatsbahnen.

Bosna-Brod. Für den Uebergang von den königlich ungarischen Staatseisenbahnen . .	24 Stunden,
für den Uebergang in Lasva	12 „
für den Uebergang in Podlugovi	12 „
für den Lauf auf den bosnisch-hercegowinischen Staatsbahnen	24 „

Diese Zuschläge gelangen vom 1. Juni d. J. ab zur Berechnung.

Breslau, den 14. April 1901. (1004)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die an der Strecke Heilbronn-Marbach a. N. liegenden württembergischen Stationen Heilbronn Südbahnhof und Sontheim bei Heilbronn in den Saarkohlentarif Nr. 7 aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren. (1005)

St. Johann-Saarbrücken, 18. April 1901.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2.

Am 24. April 1901 werden die württembergischen Stationen Heilbronn Südbahnhof und Sontheim b. Heilbronn in den sächsisch-württembergischen Verbandsgüterverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden

für Heilbronn Südbahnhof die um 11 km

und

für Sontheim b. Heilbronn die um 13 km erhöhten Entfernungen der Station Heilbronn a. Neckar, die fortan die Bezeichnung Heilbronn Hauptbahnhof führt, zu Grunde gelegt.
Dresden, am 19. April 1901. (1006)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-sächsischer und norddeutsch-sächsischer Verkehr.

Für die Beförderung von Schwefelkiesabbränden — zum Hochofenbetriebe — von der Station Weissig b. Grossenhain der sächsischen Staatsbahnen nach der Station Vienenburg des Direktionsbezirks Magdeburg und nach der Station Georgsmarienhütte der Georgsmarienhütten-Eisenbahn werden am 1. Mai d. J. Ausnahmefrachtsätze eingeführt. Diese Sätze, für deren Anwendung die Bedingungen der Ausnahmetarife 7 für Eisenerz usw. maassgebend sind, betragen:

im Verkehre mit Vienenburg . . . . 0,50 M. } für 100 kg
im Verkehre mit Georgsmarienhütte . . . . . 0,84 „ }

Dresden, den 19. April 1901. (1007)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch-bayerischer Gütertarif.
Theil II vom 1. Juni 1891.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1901 wird die an diesem Tage für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eröffnete badische Station Karlsruhe Hafen in den vorbenannten Tarif einbezogen.
Näheres ist bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren.
München, den 20. April 1901. (1008)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.
Theil II vom 1. Mai 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1. J. werden die Stationen Gandringen und Strassburg Rheinhafen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit nachstehenden Entfernungen in den Tarif einbezogen:

Nach / von	Eger transit	Furth i/W. transit	Passau transit	Simbach transit
	(bayer. Staatsbahnen)			
	Kilometer			
Gandringen .	652	661	719	697
Strassburg Rheinhafen .	490	499	557	535

Die Abfertigungsbefugniss der Station Strassburg Rheinhafen ist bis auf weiteres auf Wagenladungen beschränkt, deren Bereitstellung auf den Gleisen des städtischen Hafengeländes oder den mit diesen verbundenen Anschlüssen erfolgt.
München, den 19. April 1901. (1009)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.
Tarifheft 1.

Vom 1. Mai 1901 ab kommt für die Beförderung von Porzellanerde und Porzellankapselerde (Ausnahmetarif 2a) von der Station Neuburg a. D. der bayerischen Staatsbahnen nach der Station Plagwitz-Lindenau (sächs. und preuss. Staatsb.) ein Frachtsatz von 0,97 M. für 100 kg zur Anwendung.
Dresden, den 22. April 1901. (1010)
Königl. Generaldirektion
der s. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 wird der Nachtrag 3 zum ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) eingeführt.
Der Nachtrag enthält ausser Berichtigungen und bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen neue Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze usw. im Ausnahmetarif 7 für den Versand der Station Collogienen des Direktionsbezirks Königsberg i. Pr.
Im Ausnahmetarife 9 treten ab 15. Juni 1901 die Frachtsätze für die Versandstationen Laband, Sandowitz, Tarnowitz und Zawadzki ausser Kraft.
Soweit Erhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst ab 15. Juni 1901 Gültigkeit.
Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen käuflich zu beziehen.
Bromberg, den 18. April 1901. (1011)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Vom 1. Mai d. J. ab werden Arbeiter-Wochenkarten und Arbeiter-Rückfahrkarten von den Stationen Obernkirchen und Krainhagen-Röhrkasten nach Sülbeck ausgegeben.
Näheres ist bei den genannten Dienststellen zu erfahren.
Rinteln, 16. April 1901. (1012 H. & V.)
Der Vorstand.

Hamburg-Mecklenburg-pommerscher Eisenbahnverband.

Zum Personen- und Gepäcktarif vom 1. Dezember 1897 erscheint der Nachtrag 4 vom 1. Mai d. J., der bereits durch Verfügung eingeführte und neue Fahrpreise sowie erweiterte Wegeangaben enthält.
Schwerin, den 17. April 1901. (1013)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni n. St. d. J. ab kommen direkte Fahrkarten I. und II. Klasse, gültig für alle Züge, und solche II. und III. Klasse, gültig für Personenzüge, im Verkehr zwischen Insterburg einerseits und Dwinsk, Kowno, Libau, Riga I, Riga II, St. Petersburg a. und Wilna andererseits zur Einführung. Die Preise betragen:

	Entfernung	Gültigkeitsdauer	Für Erwachsene: für alle Züge		Für Erwachsene: für Personenzüge		für Kinder: für alle Züge		für Kinder: für Personenzüge		Gepäckfracht für je 5 kg Uebergewicht
			I.	II.	II.	III.	I.	II.	II.	III.	
			Klasse				Klasse				
	km	Tage	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
In Tariftabelle IA:											
Insterburg-Wirballen	66	1	6,00	4,50	4,00	2,70	3,00	2,25	2,00	1,35	0,17
In Tariftabelle IIB:			R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.	R.
Eydtkuhnen-Insterburg	62	1	2,59	1,95	1,76	1,16	1,30	0,97	0,88	0,58	0,07

Bromberg, den 20. April 1901. (1014)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes.

7. Generalversammlungen.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Gemäss §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der am
Montag, den 20. Mai d. Js.,
Mittags 12½ Uhr
zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 51. regelmässigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.
Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 9 bis 11 Uhr in dem genannten Gebäude durch einen Notar bewirkt werden.
Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses der Ausgabestelle vorzulegen oder derselben die Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien vorzuzeigen.
Zulässige Hinterlegungsstellen sind: die Hauptkasse der Gesellschaft zu Lü-

beck, ferner die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft und der Deutschen Bank, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co., Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a. M., der Norddeutschen Bank und der Hamburger Filiale der Deutschen Bank in Hamburg.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 15. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, geschehen, und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 21. Mai d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung
der Generalversammlung.

1. Vorlage der Bilanz für 1900 nebst Gewinn- und Verlustrechnung, Jahresbericht der Direktion und Bemerkungen des Ausschusses hierzu und Genehmigung der Bilanz und der Gewinnvertheilung.
2. Entlastung der Direktion und des Ausschusses.
3. Wahl von vier Ausschussmitgliedern.
4. Beschlussfassung über die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Lübeck, den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Schwartau, den Bau einer Nebeneisenbahn von Lübeck nach Schlutup und die Beschaffung des der Gesellschaft zur Last fallenden Antheils an den Geldmitteln für diese Bauausführungen sowie für die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg und für sonstige Bauten und Anschaffungen und über die eventuelle Aufnahme eines Darlehens bei dem Lübeckschen Staate.
5. Beschlussfassung über Maassnahmen aus Anlass des fünfzigjährigen Betriebsjubiläums der Bahn.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Revisionsbemerkungen des Ausschusses und der Bericht der Direktion zu Punkt 4 der Tagesordnung nebst den zugehörigen Verträgen und Plänen können von den Aktionären vom 5. Mai ab in unserem Verwaltungsbüreau während der Geschäftsstunden und am 20. Mai d. J. von 9 Uhr ab im Kasinogebäude eingesehen werden.

Lübeck, den 19. April 1901. (1015)
Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

---

8. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd- und Maurerarbeiten etc. einschliesslich theilweiser Materiallieferung für den Umbau der inneren Stadtverbindungsbahn in Breslau von der Neudorf- bis zur Höfchenstrasse — Loos I—III — soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 30. April d. J., Vormittags 12 Uhr, stattfindenden Verdingungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen nebst sämmtlichen Zeichnungen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können einschliesslich der Zeichnungen für die Unterführungen gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, den 17. April 1901. (1016)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Beschafft sollen werden:
a) eine elektrische Antriebsvorrichtung für eine Lokomotivschiebebühne,
b) ein Dampfkessel von ca. 150 qm Heizfläche und 8 Atmosphären Ueberdruck,
c) eine Drehbank zum Abdrehen von Radreifen,
d) eine Stossmaschine.

Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen Verwaltungsgebäude zur Einsicht aus, können auch gegen portofreie Einsendung von
zu a und b je 1 ℳ und
zu c und d je 0,50 ℳ
von uns bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Lieferung von Werkzeugmaschinen etc.“ sind an uns bis zum 13. Mai d. J. einzusenden, woselbst Eröffnungstermin Vormittags 10½ Uhr stattfindet.

Lingen, den 19. April 1901. (1017)
Königliche Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

Verding von Oberbaugeräthen.

Lieferung von verschiedenen Oberbaugeräthen soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote ist auf den 11. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, festgesetzt. Bedingungen nebst Zeichnungen und Angebotbogen liegen in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer 78, zur Einsicht aus, sind auch gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in baar von unserem Rechnungsbüreau hier zu beziehen. Verschlossene Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaugeräthen“ bis zum obigen Termine an uns einzusenden.

Posen, den 18. April 1901. (1018)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anlieferung von 76,8 cbm Brückenschwellen aus Eichenholz für die Boberbrücke bei Crossen a. d. O. ist zu vergeben. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 8. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen, woher auch Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar zu beziehen sind.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Guben, den 19. April 1901. (1019)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines eisernen Ueberladekrahnes von 20000 kg Tragfähigkeit für Bahnhof Magdeburg-Neustadt soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Maassskizze etc. und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eines eisernen Ueberladekrahnes“ versehen zu dem auf Freitag, den 17. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1901. (1020)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von rund 210 cbm bearbeiteten Sandsteinwerkstücken für den Umbau der inneren Stadtverbindungsbahn in Breslau — Loos II — soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 4. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzureichen. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können einschliesslich der Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 6 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden. (1021)

Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, den 22. April 1901.
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Die Lieferung von rd. 4 Millionen Hartbrand- bezw. Klinkerziegeln als Hintermauerungssteine für den Umbau der inneren Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 29. April d. J., Vormittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ — nicht in Briefmarken — eben daher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau (Brüderstrasse 32), den 17. April 1901. (1022)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

---

9. Verkauf von Altmaterialien.

Der Vorrath abgängiger Eisenbahnpapiere, Fahrkarten, Telegraphenstreifen usw., im ganzen etwa 33000 kg, soll Dienstag, den 7. Mai l. J., Vormittags 11 Uhr, öffentlich vergeben werden. Der Hauptmagazins-Verwalter dahier wird über diese Materialien bis zum genannten Termin Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der benannten Materialien gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden. Die Gebote müssen bis zu obengenanntem Termin bei dem Hauptmagazins-Verwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verkauf abgängiger Eisenbahnpapiere betr.“ eingereicht werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, den 18. April 1901. (1023)
Der Ober-Betriebsinspektor der Main-Neckareisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. April Vorm. gemeldet.

Nr. 12. Berlin, am 24. April 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	51	1	Bund	3 eis. Pflugtheile —	4,75	1	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
2	A	105 24	1	Ballen	Juteleinen —	36	2	Forst i/L.	K. E.-D. Halle a/S.	
3	A	12208 12241	2	Säcke	Samen —	150	3	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
4	A B	1	1	Koffer	? —	42	4	Saargemünd	Reichsbahn	
5	A B	983	1	Kiste	? —	20	5	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
6	A G	351	1	„	Schuhwaaren —	153	6	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
7	A G W	6766	1	„	? —	24	7	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
8	A H	I	1	Reisekorb	mit Inhalt —	35	8	Stettin Cgbhf.	K. E.-D. Stettin	
9	A H	10/1 14 15 20	5	Säcke	Kartoffeln —	315	9	Neheim=Hüsten	K. E.-D. Cassel	
10	A H	22/23	1 1	Bund —	Rouleauxstangen — Kinderstuhl —	—	10	Barth	K. E.-D. Stettin	
11	A H	172	1	Fass	? —	130	11	Forst i/L.	K. E.-D. Halle a/S.	
12	A H	270/71	2	Kisten	Käse —	85	12	„	„	
13	A H A	612 a & b	2	„	12 Dosen Puppen —	37	13	Alkmaar	Holländische E.	
14	A K	727/8	2	Ballen	Wurzelhaare —	317	14	Bochum	K. E.-D. Essen	
15	A K S	4449/51	3	Fässer	? —	80	15	Cassel	K. E.-D. Cassel	
16	A L	45614	1	Kiste	Rosinen —	11,5	16	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
17	A M	34	1	„	? —	—	17	Löhne	K. E.-D. Hannover	
18	A N	525	1	Fass	leer —	20	18	Soest	K. E.-D. Cassel	
19	A R	1—10	1 1 3 4 1	Kiste Korb — Pack „	Geschirr — — — Bettstellentheile — 8 Stühle — Gardinenstangen —	188	19	Göttkendorf	K. E.-D. Königsberg	
20	A R	1998	1	Kiste	Papier —	39	20	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
21	A R	2205	1	Ballen	Betten —	40	21	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
22	A S	I	1	Sack	Gerste —	75	22	Gelnhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	A S	456	1	Kiste	? —	98	23	Dortmund	K. E.-D. Essen	
24	A S	457	1	Ballen	? —	8	24	„	„	
25	A S	875	1	Kiste	leer —	2	25	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
26	A S	1713	1	Fass	Petroleum —	124	26	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
27	A V	1976	1	Kiste	Karlsb. Sprudellikör	29	27	Marienfelde	K. E.-D. Berlin	
28	B	—	1	„	Käse	30	28	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
29	B	—	6	—	Maschinentheile —	17	29	Riem	Bayerische Stsb.	
30	B	—	1	—	Ofentheil —	8	30	Kiel	K. E.-D. Altona	
31	B	3	3	Körbe	Pflanzen —	?	31	Oldenzaal	Niederl. Stsb.	beschr.: Bremen.
32	B	5	1	Verschlag	Polsterstühle —	10	32	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
33	B	1035	1	Tonne	leer —	—	33	Löhne i/W.	K. E.-D. Hannover	
34	B	9391	1	Kollo	eis. Achse —	25	34	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
35	B B	680	1	Harrass	? —	40	35	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
36	B C	—	1	—	Kochkasten —	24	36	Neustadt a/Saale	Bayerische Stsb.	
37	B C	6/8	3	Kisten	Blechbüchsen mit weissem Pulver	244	37	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
38	B & C	56	1	—	hölzerner Thürheber	1,5	38	Bietigheim	Württemb. Stsb.	
39	B C	1431/6	6	Kisten	Drogen —	—	39	Aachen	K. E.-D. Cöln	
40	B E	2	1	—	Holzmodell —	0,5	40	Regensburg	Bayerische Stsb.	
41	B F A W	20	1	Kiste	leer —	49	41	Ulm	Württemb. Stsb.	
42	B G	4	1	Sack	Betten —	16	42	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
43	B L	10	2	Säcke	Lederabfall —	75 50	43	Aachen	K. E.-D. Cöln	
44	B M	3903	1	Sack	verzinnte neue Blechartikel	40	44	Cöln B.	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	B S	2	4	—	Bettstellentheile —	21	45	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
46	B S	386	1	Karton	Schuhe —	7	46	Dinslaken	K. E.-D. Essen	
47	B S	7145	1	Kiste	? —	—	47	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
48	B S Co	6055	1	„	? —	16,5	48	Nienburg W.	K. E.-D. Hannover	
49	B W	2	1	Koffer	? —	—	49	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
50	C A	5	1	Ballen	alte Säcke —	69	50	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
51	C A	353	1	Fass	Terpentin —	197	51	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
52	C A G	5699 / 5700	2	Kisten	? —	66	52	Loewen	K. E.-D. Kattowitz	
53	C B	441	1	Kiste	runde Metallscheiben	52	53	Karlsruhe	Badische Stsb.	
54	C D	275	1	Kübel	Margarine —	29	54	Barleben	K. E.-D. Magdeburg	
55	C H C	2377	1	Kiste	leer —	29	55	Leipzig Eilb. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
56	C H L & Co	12571	1	„	Büchsen —	—	56	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
57	C J	8627	1	„	Glasbilder —	66	57	Leipzig Eilb. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
58	C K	1616	1	„	? —	—	58	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
59	C M	1	1	Reisekorb	gef. —	87	59	Dresden=N. Eg.-V.	Sächsische Stsb.	
60	C M	467	1	Pack in Stroh	Sträucher —	24	60	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
61	C S	5833	1	Ballen	? —	66	61	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
62	C T	1599	1	Sack	Zwiebeln —	49	62	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
63	C W St	4043	4	—	gelochte Eisenbleche	36	63	Geiswind	K. E.-D. Elberfeld	
64	C W D	9182	1	Kiste	Maschine —	21	64	Riemke	K. E.-D. Essen	
65	C Z	6463	1	„	— —	62	65	Leipzig II	Sächsische Stsb.	Warschau bez.
66	D	—	1	Schliesskorb	braun aus Weiden —	—	66	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
67	D	5	1	—	Dampfheizungsschlauch	—	67	Hamburg	„	
68	D	5	1	Kollo	2 Stück eis. Kuppelstangen	24	68	Hannover	K. E.-D. Hannover	
69	D	169	1	Kiste	Rosinen —	30	69	Weitmar	K. E.-D. Essen	
70	D	1875	1	—	Glasthür —	19	70	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
71	E	5	1	Kiste	Geldschrank —	133	71	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
72	E	67	1	Bund	Stahl —	24	72	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
73	E	408	1	eisernes Fass	? (gefüllt) —	447	73	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
74	E A	316/317	2	Kisten	Schmuckfedern —	139	74	Cöln	K. E.-D. Cöln	
75	E A N	55575	1	—	neuer Kinderwagen	16	75	Wittingen	K. E.-D. Magdeburg	
76	E B A	457	1	Kiste	leer —	29	76	Plauen i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
77	E G	1	1	Fass	leer —	105	77	Appenweier	Badische Stsb.	
78	E G	7169	1	Kiste	2 leere Körbe —	46	78	Donaueschingen	„	alte Bekleidung: von Nürnberg.
79	E H	860	1	Ballot	gefüllt —	10	79	Achern	„	
80	E M	14777	1	Kiste	? —	13,5	80	Gr.=Gleidingen	K. E.-D. Hannover	
81	E R R	16817	1	„	? —	30	81	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
82	E S	222938	1	„	„Seelig's Sternkaffee“	36,5	82	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
83	E T	100	1	„	? —	45	83	Hannover	K. E.-D. Hannover	
84	E Z	I	1	„	ansch. Kleider —	22	84	Barop	K. E.-D. Essen	
85	F	II	1	Pack aus rothbraunem Tuch	1 Gewehr — 1 Schirm — 1 Stock —	—	85	Mannheim	Badische Stsb.	
86	F A	1302	1	Kiste	? —	96	86	Reden	St. Johann=Saarbr.	
87	F B	310	1	„	Büchsenkraut —	17	87	Herne	K. E.-D. Essen	
88	F B	685	1	„	leer —	—	88	Mellenbach	K. E.-D. Erfurt	
89	F & C	1	1	—	eis. Maschinentheil —	14	89	Tetschen	Sächsische Stsb.	Berlin beschr.
90	F E	13	1	Fass	leer —	75	90	Schönfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
91	F E	159	1	Ballen	Tabak —	99	91	Warburg	K. E.-D. Cassel	
92	F G	201	1	Sack	Holzwaaren —	8	92	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
93	F G S	1237	1	Kiste	? —	56	93	Magdeburg=Sud.	K. E.-D. Magdeburg	
94	F J W	233/4	2	Kisten	Strohhüte —	62	94	Wertheim	Bayerische Stsb.	
95	F K	72	1	Stab	Eisen —	9	95	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
96	F L	—	138	—	Eisenröhren —	?	96	Mannheim	Badische Stsb.	
97	F O	319	1	Pack	Fische —	15	97	Landshut	Bayerische Stsb.	
98	F O S	346	1	Stab	Eisenstahl —	19,5	98	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
99	F R	5	1	Fass	Fische —	?	99	Herford	K. E.-D. Hannover	
100	F R	100	1	Reisekorb	? —	36	100	Biendorf	K. E.-D. Magdeburg	
101	F R J	1347	1	Kiste	Haus- u. Küchengeräthe	56	101	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
102	FSR	1599	1	Ballen	Teppichmuster —	14	102	Gera	K. E.-D. Erfurt	
103	F W K	651/2	2	Kisten	? —	81	103	Berlin St.	K. E.-D. Berlin	
104	G	6708	1	Bll.	gebr. Kaffee —	26	104	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
105	G A	887	1	Kiste	? —	59	105	Bebra	„	
106	G B —	4136 —	1 4	Tafel Tafeln	Zinkbleche —	38	106	Neurode	K. E.-D. Breslau	
107	G B C	7441	2	Bund	Hämmer —	43	107	Wassertrüdingen	Bayerische Stsb.	
108	Gebr. E	30471/2	2	Kisten	? —	—	108	Geseke	K. E.-D. Münster	
109	G E	1712	1	Ballen	? —	—	109	Lemförde	„	
110	G F	1	1	„	Betten —	13	110	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
111	G F	134514	1	Kiste	leer —	19	111	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
112	G G S	3	1	„	Maschinengeräthschaften	25,5	112	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
113	G H	618	1	Fass	leer —	16	113	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
114	G H	916	1	Kiste	eis. Nägel —	18	114	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
115	G J P	503	1	—	eis. Rad —	81	115	Stettin	K. E.-D. Stettin	
116	G K	4410	1	Kiste	? —	145	116	Stralsund	„	
117	G K	7912	1	„	Papierapparat —	—	117	Kierspe	K. E.-D. Elberfeld	
118	G K	109995	1	„	? —	90	118	Bentheim	Niederländ. Stsb.	
119	G M	437	1	Bll.	leb. Pflanzen —	17	119	Mainz	Direktion Mainz	
120	G N C	734	1	Gestell	Nähmaschine —	48	120	Sulingen	K. E.-D. Münster	
121	G O R	—	1	—	Spaten ohne Stiel —	3	121	Vechta	Oldenburg. Stsb.	
122	G O R	44	1	Kiste	Maschinentheile —	53	122	Cöln	K. E.-D. Cöln	
123	G P	3874	1	Ballot	Papier —	22	123	Hersbruck r. P.	Bayerische Stsb.	
124	G R	190	1	Kiste	Konfektion —	46	124	Rehna	Grhzl. Meckl. Stsb.	
125	G R	457	5	Hüte	Zucker —	—	125	Blumenthal	K. E.-D. Hannover	
126	G R	8436	1	Kiste	Kurzwaaren —	42	126	Darmstadt	Direktion Mainz	
127	G S	44	1	„	? —	24	127	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
128	G S	229	1	Fass	leer —	41	128	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
129	G S	334	1	„	Petroleum —	194	129	Freienwalde a/Oder	K. E.-D. Stettin	
130	G S	32396	1	Ballen	Kattun —	9	130	Frankenhausen a/Kyffh.	K. E.-D. Erfurt	
131	G T	9129	1	Fass	leer (162 l fassend) —	—	131	Eller a/Mosel	St. Johann-Saarbr.	
132	G W	654	1	Kiste	Apfelsinen —	40	132	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
133	G W	75898	1	Kistchen	Wanduhr —	5	133	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
134	H	—	2	—	kl. gusseis. Bogenrohre	8	134	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
135	H	—	2	—	Messingrohre —	44	135	Spandau	K. E.-D. Berlin	
136	H	441/2	2	Kübel	Fett —	65	136	Bruckmühl	Bayerische Stsb.	
137	H	2294	1	„	Pech —	7	137	Eckartsberga	K. E.-D. Erfurt	
138	H A	6	1	Sack	Korkabfall —	40	138	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
139	H A H	3196	1	Kiste	? —	91	139	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
140	H B	1141	1	„	leer —	14	140	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
141	H C	1	1	Fass	Wein? -	48	141	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
142	H C	1	1	Kiste	leer —	26	142	Hamburg	K. E.-D. Altona	
143	H C	31	1	Kiste	? —	3	143	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
144	H C	40	1	„	? —	4	144	Heidelberg	Badische Stsb.	
145	H C	29243	1	„	? —	82	145	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
146	H F	—	1	Holzkoffer	? —	79	146	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
147	H F	175	1	Kiste	Sargbeschläge —	39	147	Sayda (Voigtsdorf)	„	
148	H H	—	8	—	Roststäbe —	?	148	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
149	H H	43	1	Kiste	ansch. Wein —	34	149	Brunow	K. E.-D. Posen	
150	*IH*	419 oder 417	1	—	vierk. Stahlstange —	32	150	Salzmünde	K. E.-D. Halle a/S.	
151	H H	1986	1	Kiste	Wein —	100	151	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
152	H H	20316	1	—	eis. Rahmen —	49	152	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
153	H J	1	1	Schachtel	Strohhüte —	0,5	153	Altona	K. E.-D. Altona	
154	H K	—	4	—	Ketten, ansch. Privat	—	154	Tromsdorf	K. E.-D. Erfurt	
155	H K	103	1	Kiste	leer —	—	155	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
156	H L	—	1	Sack	l. Säcke —	35	156	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
157	HP	47	1	Stg.	Messing —	28	157	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
158	H P P	3436	1	Bll.	leb. Pflanzen —	90	158	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
159	H R	1812	1	Fass	Kognak —	51	159	Altendorf-Essen	„	
160	H S	111	1	Schliesskorb (Reisekorb)	— —	26	160	Lichtenberg-Friedrichsfelde	K. E.-D. Berlin	der Deckel des Korbes ist mit schwarzer Glanzleinwand übernäht.
161	H S	91	1	Stiege	Hühner —	?	161	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
162	H T	101/2	2	Ballen	Tapeten —	36	162	„	„	
163	H T	1017	1	Kiste	weisse Leinwand —	141	163	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
164	H V	132	1	Korb	Pflanzen —	30	164	Brummen	Niederländ. Stsb.	für Bremen.
165	H W M	6101	1	Ballot	gefüllt —	17	165	Wyhlen	Badische Stsb.	
166	J	2407	1	Verschlag	2 Nachtschränkchen —	32	166	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
167	J B	5714	1	Sack	Reis -	100	167	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
168	J F	12	1	Kleidersack	Wäsche —	18	168	Regenwalde	Alt-Damm-Kolberger	
169	J L	1354	1	Kiste	Gipsfiguren —	30	169	Basel	Badische Stsb.	déklarirt: leer.
170	J M	—	1	Bund	3 Stück Halbrundeisen	38	170	Steinen	„	
171	J M	44	1	Sack	anscheinend Tuchreste	14	171	Opalenitza	K. E.-D. Posen	
172	J R	8649	1	Kiste	leer —	—	172	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
173	J S	684	1	„	Oblaten —	15	173	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
174	J S C	5289	1	Fass	leer —	18	174	Feuerbach	„	
175	J W	19902	1	Sack	Saat —	25,5	175	Malchin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
176	J W R	—	1	„	l. Säcke —	11	176	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
177	K	—	11	Säcke	altes Papier —	?	177	Utrecht	Niederl. Centralb.	
178	K	1	1	Sack	Sägespähne —	38	178	Greussen	K. E.-D. Erfurt	
179	K	10	1	„	gefüllt —	8	179	Düren	K. E.-D. Cöln	
180	K	125	1	Korb	Gemüse —	13	180	München Centr.	Bayerische Stsb.	
181	K	19791	1	Kiste	Hafergrütze —	30	181	Homberg a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
182	K	2572	1	Ballen	Bettfedern —	74	182	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
183	K Ca	—	2	—	Privatdecken —	—	183	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
184	K G	1750	1	—	Privatdecke —	—	184	Cassel	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
185	K H	8143	1	Fass	Seife	?	185	Gottesberg	K. E.-D. Breslau	
186	K P	—	1	—	Bindekette, Privat	—	186	Seesen Staatsbhf.	K. E.-D. Cassel	
187	K S	—	1	Fass	leer	46	187	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
188	K K St B	—	1	—	Kette, 12 m	—	188	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
189	K O	5209	1	Kiste	Siegellack	120	189	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
190	K S	64	1	Käfig	leb. Hühner	?	190	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
191	L	—	6	—	eis. Kohlenkasten	34	191	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
192	L	1365/6	2	Kisten	?	71	192	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	feuergefährlich.
193	L A	—	1	Pack	Säcke	26	193	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
194	L G	—	1	—	Eisenrohr	18	194	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
195	L G	3697	1	eisernes Fass	?	40	195	Nieder-Schöneweide-Johannisthal	K. E. D. Berlin	
196	L K	10	1	brauner Holzkoffer	?	38	196	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	durchstrichene Beklebung: Leo Kastner.
197	L K	3305	1	Kiste	Sitzbadewanne	27	197	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	deklarirt: leer.
198	L K	5618	4	—	Wagenfedern	51	198	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
199	L S	341/2	2	Kisten	Cigarren	—	199	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
200	L S	7363	1	Pack	Sägen	44	200	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
201	L S	9161	1	Fass	leer	41	201	Ulm	Württemberg. Stsb.	
202	L S & Co.	130688	1	—	Kinderspielwagen	11	202	Zuffenhausen	„	
203	L u. G	1837	1	Kiste	?	55	203	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
204	L u. S	5548	1	Reisekorb	unbekannt	29	204	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	Papier-Vignette: Bernhard u. Schlesinger, Eisenwaaren-Fabrik, Halle a.S. Oppeln-Beuthen.
205	M	1/2	2	Pack	Säcke	63	205	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
206	M	58	1	Kiste	Fleischsaft	16	206	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
207	M	200	1	„	?	14	207	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
208	M	385	1	Ballen	Stuhlrohr	236	208	Harburg	K. E.-D. Altona	
209	M	3658	1	Kiste	Käse	27	209	Brand	K. E.-D. Halle a/S.	
210	M	36493	1	Korb	Lack	11	210	Luxemburg	Wilhelm Luxemburg	
211	M C	3188	1	Korbflasche	Oel	20	211	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
212	M G	15	1	in Leinen	Sessel	9,5	212	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
213	M K	4764	1	Fass	Wein	25	213	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
214	M M	4	1	Kiste	Oel in 2 Blechflaschen	41	214	Grizehne	K. E.-D. Magdeburg	ältere Zeichen: CIC W W.
215	M M	5661	1	„	Nudeln	7	215	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
216	M N	—	1	„	?	10	216	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
217	M R	1	1	„	?	11	217	Posen	K. E.-D. Posen	
218	M R	3321 oder 33387	1	Fass	leer	70	218	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
219	M S	I u. II	2	Körbe	Käse	147	219	Wittenberge	K. E.-D. Altona	Körbe tragen 2 Zollplomben von Kufstein Nr. 55.
220	M S	47	1	—	Schaukelstuhl	12	220	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
221	M W	1853	1	Fass	Bleiweiss?	357	221	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
222	M Z	I	1	„	den. Spiritus	215	222	Polzin	K. E.-D. Stettin	
223	N	496	1	eisernes Fass	leer	55	223	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
224	N A G	—	1	Rll.	Drahtgeflecht	11	224	Bismark	K. E.-D. Essen	
225	N & Co	6400	1	Ballen	Rosshaare	51	225	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
226	N E	4482	1	Fass	leer	—	226	Cöln-Ehrf.	K. E.-D. Cöln	
227	N N R	—	17	—	Gusstheile	—	227	Wittstock	Prignitzer E.	
228	N S	2016	1	Korb	?	27	228	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
229	N v G	2094	1	Kiste	?	37	229	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
230	O K	—	1	Sack	Leim	12	230	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
231	O K	84	1	Käfig	leb. Hühner	27	331	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
232	O T	11270	1	Ballen	Wolle	137	232	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
233	P	8	1	„	—	—	233	Löhne	K. E.-D. Hannover	
234	P	14	1	Fass	Eisenwaaren	180	234	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
235	P D	33705	1	Kiste	Maschinentheile	25	235	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
236	P K	1	1	„	leer	16	236	München Centr.	Bayerische Stsb.	
237	P K	1708	1	„	leere Kisten	37	237	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
238	P L	4751	1	Pack	Papier	26	238	Dortmund	K. E.-D. Essen	
239	P O	47	1	Ballen	Bettzeug?	47	239	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
240	P S	5852	1	—	eis. Pflug	88	240	Lübeck	Lübeck-Büchener	
241	P Z	3504	1	Fass	?	180	241	Stolp i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
242	R	1	1	Sack	Kartoffeln	100	242	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
243	R	VI	1	„	Zucker	100	243	Witten West	K. E.-D. Essen	
244	R	109	1	Pack	Stiele	17	244	Langelsheim	K. E.-D. Magdeburg	
245	R	320	1	Kiste	Centrifuge	100	245	Stettin?	K. E.-D. Stettin	
246	R B		1	—	Schwungrad	20	246	Luxemburg	Wilhelm Luxemburg	
247	R B	1575	1	Bürde	Leder	120	247	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
248	R B W	2940	1	Kiste	Galanteriewaaren, Kinderstrümpfe	70	248	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
249	R C	4	1	Sack	Schliesskeile	—	249	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
250	R E	4247	1	Kiste	anscheinend Butter	39	250	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
251	R G	100 110	2	Stück	Kummthölzer	3,5	251	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
252	R H	375	1	Kiste	Gummibälle, Kragenknöpfe, Zahnringe, Holzkreisel	6	252	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
253	R L B	2709	1	Ballen	Linoleum —	36	253	Aachen	K. E.-D. Cöln	
254	R M	794	1	Kiste	Strohhüte —	30	254	Cöln-Gereon	„	
255	R M	1837	1	Fass	? —	67	255	Breslau M. S.	K. E.-D. Breslau	
256	R N	9605	1	Ballen	? —	100	256	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
257	R O	10189	1	„	Gummiwaaren —	26	257	Blumenthal	K. E.-D. Hannover	
258	R P	13	1	Sack	1 Blecheimer, verschiedene Ofentheile	56	258	Bonn	K. E.-D. Cöln	
259	R S	674	1	Korb	Stahlwaaren —	12	259	Treptow a. d. T.	K. E.-D. Stettin	
260	R S B	4	1	—	Pflugschaar —	3	260	Dettlingen	K. E.-D Frankf. a. M	
261	S	—	1	Sack	Soda —	100	261	Todtnau	Süddeutsche Eisenb.	
262	S	171	1	Ballen	Papier —	80	262	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
263	S	—	80	—	Pflugschaare —	190	263	Pankow Rgb.	„	
264	S	991	1	Ballon	Säure —	60,5	264	Mansfeld	K. E.-D. Magdeburg	
265	S C	6644	1	Ballen	Kleiderstoffe —	42	265	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
266	S & Co.	753	1	Kiste	Spiegel —	18,5	266	Offenburg	Badische Stsb.	
267	S L	2	1	—	Wagenfeder —	11	267	Kiel	K. E.-D. Altona	
268	S M	753	1	Kiste	? —	?	268	Werder	K. E.-D. Berlin	
269	S N	5	1	Pack	Schiefertafeln —	13	269	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
270	S No.	9051	1	Fass	leer —	9	270	Mainz	Direktion Mainz	
271	Sk	21003	1	Kiste	leere Cigarrenkisten	20	271	Perleberg	Wittenberge-Perleberg. Eisenb.	
272	S S	42	1	Fass	Karbolineum —	240	272	Posen	K. E.-D. Posen	
273	S S	893	1	Kiste	? —	65	273	Karlsruhe	Badische Stsb.	
274	S S	2037	1	Bll.	lebende Pflanzen —	65	274	Breslau	K. E.-D. Breslau	
275	S S	8369	1	Kiste	? —	38	275	Puppen	K. E.-D. Königsberg	
276	S & W	243	1	—	Pflugtheil —	18	276	Stavenhagen	Grhzl. Meckl. Stsb.	
277	T	6783	1	Kiste	Farbe —	28	277	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
278	T A F	5275 5349	2	Kisten	Telephonapparate —	76	278	München-Centrb.	Bayerische Stsb.	
279	T C	—	5	Stg.	Gasrohr —	—	279	Syke	K. E.-D. Münster	
280	U S	88523	1	Kiste	Schreibhefte —	25	280	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
281	V C P	4245	1	Korb	Wein —	112	281	Moers	K. E.-D. Cöln	
282	V J	251	1	Fass	Petroleum —	76	282	Berlin Ahb.	K. E.-D. Berlin	
283	G H S	374	1	„	Wagenfett —	6	283	Gross-Quenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
284	V K	30	1	Koffer	? —	42	284	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
285	W	2622	1	Ballen	Manufakturwaaren —	48	285	Offenbach	K. E.-D.Frankfurt M.	
286	W	50530	1	Kiste	1 Fenstervorhang —	3,5	286	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
287	W oder M	—	1	—	eis. Säule —	164	287	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
288	W C	568	1	—	Eisengusstheil —	20	288	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
289	W C	618	1	Bund	Stahl —	53	289	Luxemburg	Wilhelm Luxemburg	
290	W C	5187	1	Ballen	Tuch —	27,5	290	Kolberg	Altdamm-Kolberger	
291	W D	—	2	Kisten	fr. Flundern —	113	291	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
292	W E	665	1	Kiste	? —	52	292	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
293	W E	I	1	„	Toiletteseife —	20	293	Aachen	K. E.-D. Cöln	
294	W G	26	1	„	Nierenfett —	18	294	Dortmund K. .M.	K. E.-D. Essen	
295	W H	201	1	Fass	Wein? —	47	295	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	Bezettelung
296	W J	I	1	Korb	anscheinend Kleider	34	296	Hermsdorf M.	„	Westend-
297	W J	3045	2	Kolli	Flacheisen —	12	297	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	Hermsdorf.
298	W K	171	1	Koffer	Kleider —	23	298	Colmar	Reichsbahn	
299	W K	5679	1	Fass	leer —	28	299	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
300	W K	65072	3	Kisten	Pflanzen —	232	300	Luxemburg	Wilhelm Luxemburg	
301	W O	1913	1	Rll.	Drahtgeflechte —	62	301	Dedenhausen	K. E.-D. Hannover	
302	W R	140	1	Sack	alte Säcke —	10	302	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
303	W S	—	1	Kiste	? —	190	303	Emden	K. E.-D. Münster	
304	W S B	79	1	Stg.	Stahl —	25	304	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
305	Z	—	1	—	Ofenrohr —	3	305	Mainz	Direktion Mainz	
306	Z F	2653	1	Kiste	Würfelzucker —	50	306	Niefern	Badische Stsb.	
307	Z G	—	1	—	Träger —	?	307	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.					
308	K S Arnstadt	6	1	Sack	Cement —	75	308	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
309	D & F Arnstadt	—	4	Pack	Schiefertafeln —	42	309	Arnstadt	„	
310	E R Berlin	—	1	Kiste	? —	20	310	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
311	Bischof	—	1	—	Kouleurschläger —	—	311	Halle a/S.	K. E.-D. Halle	
312	Bitterfeld	2586	1	Fass	Cylinderöl —	88	312	Bitterfeld	„	
313	T. Bolz Strasburg	—	1	1/8 Tonne	leer —	?	313	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
314	Domäne Cremzow	—	1	Sack	Runkelrübensamen —	41	314	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
315	Cüstrin	15	1	Kollo in Stroh	Eisenwaare —	10	315	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
316	Cüstrin B	III	1	—	gebrauchter leerer Kleiderschrank	—	316	Zielenzig	K. E.-D. Posen	
317	Dittmann	136	1	Fass	leer —	25	317	Berlin Ahb.	K. E.-D. Berlin	
318	Dresden N.	—	1	—	brauner gestr. Tisch	73	318	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
319	Marke: Dürkopp Diana, Fabrikzeichen Peters Union Pneumatik D. R.-Patent Nr. 78534 26 × 1½	—	1	—	Damenfahrrad —	—	319	Sandersleben Gepäckabfert.	K. E.-D. Magdeburg	
320	Eisenbach	—	1	Bund	Röhren —	21	320	Klein-Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
321	Erlebacher	—	1	Korbflasche	leer —	4	321	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
322	Franke	—	1	Sack	Kartoffeln —	70	322	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
323	Gebrüder Freyeisen	5038	1	Fass	leer —	?	323	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
324	F. R. Gerds (Damm)	—	1	—	Milchkanne, neu, leer	—	324	Altdamm	K. E.-D. Stettin	
325	Gnoien	880	1	Pack in Papier	Leinen —	5,5	325	Gnoien	Grhzl. Meckl. Stsb.	
326	R. Grambach	—	1	Kiste	? —	15	326	Hannover	K. E.-D. Hannover	
327	M Hamburg	II	1	—	Privatdecke —	—	327	Hamburg	K. E.-D. Altona	
328	Helios	13254	1	Kiste	? —	98	328	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
329	Herth	—	1	Bierfass	leer —	37	329	Westend	„	
330	Hösch Neuenkirchen	—	1	Käfig	leer —	84	330	Stöven	K. E.-D. Stettin	
331	Jaensch Berlin	—	1	Sack	Kartoffeln —	60	331	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
332	Juno	—	1	—	Sensenbaum mit Sense	—	332	Hamburg L.	K. E.-D. Altona	
333	Kattowitz	—	1	—	Wagendecke —	—	333	Seidenberg	K. E.-D. Breslau	
334	G. Kettler Torfstreu-Fbk.	—	1	—	Privatdecke —	—	334	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
335	Ca. Kuhlmann Altjährden	—	1	Sack	Bettzeug, 1 Fliegenflasche, 1 Paar Schuhe u. 1 Korsett	—	335	Arnswalde	K. E.-D. Bromberg	
336	Kulmbach	42072	1	Fass	leer —	20	336	Leipzig Mgdbg.	K. E.-D. Halle a/S.	
337	Leistbräu	3189	1	Bierfass	leer —	23	337	Hannover	K. E.-D. Hannover	
338	C. Linz	4115	1	Fass	leer —	8	338	Ruhrort a/Rh.	K. E.-D. Essen	
339	Löffler	298	1	„	leer —	13	339	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
340	Nytykowsky Grellon	—	1	Kiste	2 lebende Hunde —	—	340	Elsterwerda	K. E.-D. Halle a/S.	
341	A Paulanerbräu	1, 3—6, 9—10	7	Bierfässer	leer —	?	341	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	Nr. 27584, 5249, 12821, 31005, 29257, 31958, 13477.
342	W. Rau	622	1	Bierfass	leer, 20 l —	—	342	Ulm	Württemberg. Stsb.	
343	Gebr. Reichstein Brandenburg	—	1	—	Fahrrad —	20	343	Köslin Gepäckabf.	K. E.-D. Danzig	
344	Walther Richter	—	1	Holzkoffer	Kleider u. Wäsche —	20	344	Nauen	K. E.-D. Berlin	
345	Gottlieb Rügner	2048	1	Kiste	? —	17	345	Karlsruhe	Badische Stsb.	
346	Paul Schlegel cand. theol.	—	1	„	Bücher —	60	346	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
347	Ludwig Schoppe	—	1	Fass	Spirituosen? —	41	347	Eberswalde	K. E.-D. Stettin	
348	Ed. Lif Segang Düsseldorf	16	1	Cylinder	gefüllt —	22	348	Karlsruhe	Badische Stsb.	von Saarbrücken.
349	Teschen	1864	1	—	Stück gebog. Schiene	205	349	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
350	To be kept dry. 67 This side up.	947	1	Kiste	? —	150	350	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
351	B S & C Trieste u. St M	4117 70505	1	Ballen	Kokosbutter —	102	351	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
352	Willers in Kl. Algermissen	—	1	Milchkanne	leer —	5	352	Barnten	„	
353	Paul Johann Wolff	—	1	Korbflasche	Karbol —	15	353	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
354	Ziepel	—	1	Rll.	Drahtgewebe —	20	354	Büden	. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.:					
355	1 × 518 (oder 1 — 5/8)	—	1	Stg.	Stahl —	10	355	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
356	—	15/17	3	—	hölzerne Sägebügel —	58	356	Berlin H. u. L.	„	
357	—	24	1	Bund	Lärchenpflanzen —	7,5	357	Eislingen	Württemberg. Stsb.	
358	—	55	1	Verschlag	Fahrrad —	29	358	Sinzing	Bayerische Stsb.	
359	—	86	1	Bund	Holzleisten —	3	359	Nagold	Württemberg. Stsb.	
360	—	120	1	—	eis. Achse —	5	360	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
361	—	198	1	—	kl. Tischchen —	4	361	Wutschdorf Gepäckabfert.	K. E.-D. Posen	
362	—	832	1	Fass	? —	203	362	Gräfenhainichen	K. E.-D. Halle a/S.	
363	—	1199	1	„	? —	243	363	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
364	—	2135	1	Kiste	Kurzwaaren —	36	364	München Centr.	Bayerische Stsb.	
365	—	2144	1	Koffer	? —	38	365	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
366	—	2648	1	Ballen	rother Drell —	13	366	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
367	—	3514 Hamburg	1	Kiste	Messingwaare —	73	367	Rosendaal	Niederl. Stsb.	
368	—	4552	1	„	Wasser —	49	368	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
369	—	5550, 6683, 1683, 1881, 1913, 4158	6	Fässer	leer —	708	369	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
370	—	6394	1	Kiste	Isolatoren —	166	370	Posen	K. E.-D. Posen	
371	—	8372	2	—	eiserne Räder —	82	371	Metz	Reichsbahn	
372	—	9512	1	Kiste	Spirituosen —	36	372	Gemünden	Bayerische Stsb.	
373	—	17718	1	Fass	leer —	19	373	Hausach	Badische Stsb.	
374	—	18554 u. 2405	1	Kiste	gefüllte Spulen —	110	374	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
375	B	—	1	Fass	Oel —	235	375	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
376	J	18	1	eisernes Fass	leer —	136	376	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
377	L	7497	1	Fass	leer —	23,5	377	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
378	M	480	1	„	leer —	32,5	378	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
379	R	9633	1	„	leer —	27	379	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
380	B	1862	1	Kiste	Zündhölzer —	60	380	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
381	B	11131	1	„	Sämereien —	129	381	Detmold	K. E.-D. Hannover	
382	B	1212	1	„	? —	28	382	Gunsleben	K. E.-D. Magdeburg	
383	B	556	1	„	Pflaumen —	27	383	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
384	B D 369	313	1	„	ansch. Glaswaaren —	54	384	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
385	D	21000	1	„	Fasshähne —	36	385	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
386	J 3246	86238	1	„	? —	43	386	Hamburg	K. E.-D. Altona	
387	H	2392	1	„	ansch. Seife —	68	387	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
388	HR	1084, 1577, 5713	3	Kisten	leer —	(17)	388	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
389	H	475	1	Kiste	Holzwaaren —	112	389	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
390	K	4661	1	Ballen	Stubenläufer —	27	390	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
391	(P)	070	1	Bd.	3 Stg. Stahl	34	391	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
392	Φ	41 / 1712	2	Ballen	Lederspähne	49 / 81	392	Wald	„	
393	△ S Louise Müller	— / —	1 / 1	Bank / Bund	mit angebundener Fussbank / 4 Bretter	—	393	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	
394	△	9331/2	2	Ballen	?	72	394	Lübeck	Lübeck-Büchener	
395	grüner Strich	—	10	—	Kammräder	356	395	Eberswalde	K. E.-D. Stettin	
396	weiss	I	1	—	gusseis. Rohr	3	396	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
397	grüner Strich	—	2	—	Gussräder	1	397	Kowahlen	K. E.-D. Königsberg	
398	grün / weiss	N / N	1 / 1	— / —	Ofenthür / Ofenrost	?	398	Bredstedt	K. E.-D. Altona	
399	blauer Strich	—	1	Pack	4 ineinander geschobene Körbe	—	399	Neumünster	„	blaue 4 auf jedem Korbgriff.
400	///	—	3	Stg.	Eisen	?	400	Züllichau	K. E.-D. Posen	
401	blauer Strich	—	1	—	eis. Feuerhaken	4	401	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
402	rother Strich	—	1	—	gusseisernes Getriebe	55	402	Twardawa	K. E.-D. Kattowitz	
403	schwarz +	—	16	Stück	alte Bretter	100	403	Finsterwalde	K. E.-D. Erfurt	
404	weiss	I	2	Stg.	Flacheisen	8	404	Barnten	K. E.-D. Hannover	
405	blauer Strich	—	2	„	Winkeleisen	25	405	Vandsburg	K. E.-D. Bromberg	
406	weiss /////	—	1	Bd.	Bandeisen	25	406	Frankenhausen Kyffh.	K. E.-D. Erfurt	
407	weiss /	—	1	„	Bandeisen	23	407	„	„	
408	weisser Strich	—	1	„	Ofenringe	6,5	408	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
409	weisser Strich	—	4	—	Gusseisentheile, 50 cm lang	4	409	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
410	roth //	—	1	—	Gasrohr	12	410	Elze	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
411	—	—	12	Stück	Ochsenstirnblätter aus Eisen	16	411	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
412	—	—	26	—	Ausrüstungshölzer	—	412	Breslau	K. E.-D. Breslau	
413	—	—	1	—	Ausziehtisch	41	413	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
414	—	—	1	Wagen	Bandeisen	—	414	Neumünster	K. E.-D. Altona	Alt. 4275.
415	—	—	1	Stb.	Bandeisen	9	415	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
416	—	—	1	Pack	2 Bauerntische	4,5	416	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
417	—	—	1	Sack	Betten	9	417	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
418	—	—	1	Sitz-Kinderwagen	Betten und alte Kleidung	30	418	B.-Borbeck Gepäckabfert.	K. E.-D. Essen	
419	—	—	1	Sack	anscheinend Bettfedern	10	419	Bebra Gepäckabfert.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
420	—	—	1	Ballen	Bettfedern?	24	420	Herne	K. E.-D. Essen	
421	—	—	1	—	eis. Bettstelle	17	421	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
422	—	—	2	—	Bettstelltheile, roth polirt	34	422	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
423	—	—	1	Korb	leere Blechflasche	1	423	Berlin Schg.	„	
424	—	—	1	Pck.	3 Blechtöpfe	8	424	Melsungen	K. E.-D. Cassel	
425	—	—	1	Pack in Leinen	Bleiröhren	7	425	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
426	—	—	1	—	Brett aus Tannenholz (2,10 m lg.)	20	426	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
427	—	—	1	—	hölz. Brett mit Eisenstang. f. Fenstervorh.	—	427	Altona	K. E.-D. Altona	
428	—	—	5	—	Bretter (Erlenholz, 4 m lg.)	—	428	Maltsch	K. E.-D. Breslau	
429	—	—	8	—	Bretter (ca. 4 m lg.)	—	429	Crensitz	K. E.-D. Halle a/S.	
430	—	—	10	Bund	Bücher	—	430	Dessau	„	
431	—	—	3	„	Büchsen	54	431	Eberswalde	K. E.-D. Stettin	
432	—	—	1	„	(5) Bügelstähle	5	432	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
433	—	—	4	Butten	leer	66	433	Mainz	Direktion Mainz	
434	—	—	1	Sack	Cement	70	434	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
435	—	—	1	Schachtel	Korsett	1	435	Regensburg	Bayerische Stsb.	
436	—	—	1	Reisekorb	Damengarderobe	24	436	Halle a. S.	K. E.-D. Halle a/S.	
437	—	—	1	Rg.	Draht	51	437	Neuss	K. E.-D. Cöln	
438	—	—	1	Rll.	Draht	102	438	Dalheim	„	
439	—	—	2	Rg.	Draht	2	439	Louisenthal	St. Johann-Saarbr.	
440	—	—	1	Rll.	Drahtgeflecht	7	440	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
441	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	18	441	Oberehnheim	Reichsbahn	
442	—	—	1	„	Drahtgeflecht	62	442	Ameln	K. E.-D. Cöln	
443	—	—	1	„	Drahtgeflecht	23	443	Lübeck	Lübeck-Büchener	
444	—	—	1	„	Drahtgewebe	13	444	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
445	—	—	1	Korb	Drahtstifte	82	445	Meinersen	K. E.-D. Hannover	
446	—	—	1	—	Eckgarderobe	13	446	Hamburg L.	K. E.-D. Altona	
447	—	—	2	Stangen	❑ Eisen	37	447	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	grau gestrichen.
448	—	—	1	—	T-Eisen	24	448	Thorn	K. E.-D. Bromberg	grau gestrichen.
449	—	—	1	Kollo	Eisen	2	449	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
450	—	—	1	Bund	Eisen	21	450	Oberröblingen a/See	K. E.-D. Halle a/S.	
451	—	—	2	—	⊔ Eisen / T Eisen	39 / 60	451	Breslau O/S.	E. E.-D. Breslau	
452	—	—	1	Stange	Eisen	21	452	Teterow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
453	—	—	1	—	Eisenb.-Wagenachse	—	453	Morgenroth	K. E.-D. Breslau	
454	—	—	1	—	Kasten aus Eisenblech	21	454	Hof	Sächsische Stsb.	
455	—	—	1	Bund	Eisendraht	50	455	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
456	—	—	1	Ring	dünner Eisendraht	25	456	Horneburg	K. E.-D. Altona	
457	—	—	4	—	Eisenplatten	?	457	Cöln	K. E.-D. Cöln	
458	—	—	1	—	Eisenplatte, alt	20	458	Muskau	K. E.-D. Halle a/S.	
459	—	—	1	—	Eisenrohr, $2\frac{1}{2}$ m lg.	10	459	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
460	—	—	1	—	Eisenrohr	25	460	Aachen	K. E.-D. Cöln	ca. 5 m lang.
461	—	—	1	Bund	Eisenstangen (flach, halbrund)	4,5	461	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
462	—	—	4	—	Eisenstangen	3	462	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
463	—	—	10	—	Eisenstreifen	220	463	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
464	—	—	16	Stück	Eisenstäbe, schmiedeeis.	64	464	Oelsnitz i/V.	Sächsische Stsb.	
465	—	—	1	Pack	Eisenwaaren (Schrauben)	11	465	Penzlin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
466	—	—	1	Kollo	Eisenwaare aus Schmiedeeisen (Hebel mit Zubehör zum Ab- und Auflegen des Riemens einer Maschine)	14	466	Schüttorf	Holländische E.	
467	—	—	1	—	Eisenwalze, massiv	129	467	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
468	—	—	1	—	Erdölfass, leer	—	468	Ulm	Württemberg. Stsb.	
469	—	—	1	Fahrrad	—	?	469	Kreiensen (Gepäckabfertg.)	K. E.-D. Cassel	*) Hengstenberg Anker-Fahrrad Bielefeld.
470	—	—	1	„	—	?	470	Cöln H. (Gepäckabfertg.)	K. E.-D. Cöln	Hengstenberg Anker-Fahrrad Bielefeld.
471	—	—	1	Fass	leer	10	471	Strassburg	Reichsbahn	
472	—	—	1	„	leer, neu, 108 l	37	472	Bruchsal	Badische Stsb.	
473	—	—	1	„	leer	37	473	Ingelheim	Direktion Mainz	
474	—	—	52	Stück	Fassdauben	—	474	Flonheim	„	
475	—	—	1	Verschlag	21 kleine Fässer, anscheinend Kienruss	50	475	Bremerhaven Zollinland	K. E.-D. Hannover	Verschluss besteht aus 2 Eisenstängchen mit Hängschloss.
476	—	—	1	Sack aus hellgrauem Drelltuch	Federn oder Kissen	4	476	Neckarelz	Badische Stsb.	Verschluss besteht aus 2 Eisenstängchen mit Hängschloss.
477	—	—	12	—	eis. Fensterrahmen	24	477	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
478	—	—	1	Bund	Fensterstangen	3,5	478	Mannheim	Direktion Mainz	
479	—	—	1	Pack	Fensterstangen	6,5	479	Hungen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
480	—	—	1	Fettbüchse	leer	6	480	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
481	—	—	1	—	Feuerhaken	4	481	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
482	—	—	1	Korb	fr. Fische	80	482	Dortmund	K. E.-D. Essen	
483	—	—	1	Blechdose	anscheinend Fische	14	483	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
484	—	—	1	Stück	Flacheisen	10	484	Gr. Kreutz	K. E.-D. Magdeburg	
485	—	—	1	Sack	Flicken usw.	—	485	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
486	—	—	1	Korb	Frauen- und Männerkleidung, Kleider	23	486	Freiburg (Schl.)	K. E.-D. Breslau	**)
487	—	—	2	—	Gasrohre	?	487	Soest	K. E.-D. Cassel	
488	—	—	1	—	Gewichtstück	0,5	488	Leipzig Mgd. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
489	—	—	1	Korb	Glasflasche mit Korbgeflecht umgeben	3	489	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
490	—	—	1	—	Gussplatte m. Löchern	23	490	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
491	—	—	1	Bund	6 Hemmschrauben	30	491	Hennef a/Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
492	—	—	1	—	Henne	—	492	Mücka	K. E.-D. Halle a/S.	
493	—	—	1	—	vernickelte Herdstange	0,5	493	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
494	—	—	1	Pack	Heugabelstiele	4	494	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
495	—	—	1	Handkoffer	?	5,5	495	Selz	Reichsbahn	
496	—	—	1	—	grüner Holzkoffer	100	496	Ludwigslust	Grhzl. Meckl. Stsb.	
497	—	—	1	brauner Holzkoffer m. Schloss	?	30	497	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	

*) Altes Modell mit festem Reif. Peter Syniawa, Jaschine b. Kreuzburg O/S.
**) In dem Korbe ein Karton mit der Aufschrift: Gembitz bei Mogilno.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
498	—	—	1	Sack	Holzkohlen	23	498	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
499	—	—	3	—	Holzkübel	5	499	Metz	Reichsbahn	
500	—	—	1	Bund	Holzlatten	18	500	Werdau	Sächsische Stsb.	
501	—	—	1	Pack	Holzleisten	3	501	Lübeck	Lübeck-Büchener	
502	—	—	1	—	schwarz. Holzrahmen	8	502	Cassel	K. E.-D. Cassel	
503	—	—	5	—	2 Paar und 1 einzelner Holzschuh	—	503	Marksuhl	K. E.-D. Erfurt	
504	—	—	1	—	Holzstiel	1	504	Weener	Oldenburgische Stsb.	
505	—	—	1	Pack	2 Holzstühle	9	505	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
506	—	—	2	Bund	ord. Holzwaaren (Salzbehälter etc.)	8	506	Brzezinka	K. E.-D. Kattowitz	
507	—	—	1	Käfig	lebende Hühner	—	507	Wissingen	K. E.-D. Münster	
508	—	—	2	Bund	Hufeisen	83	508	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
509	—	—	1	„	Hufeisen	14	509	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
510	—	—	3	—	1 altes Jackett, 1 Paar Stiefel, 1 alte Schürze	—	510	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
511	—	—	1	—	Jauchepumpe	56	511	Friedeberg i. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
512	—	—	1	Sack	Kartoffeln	98	512	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
513	—	—	1	„	Kartoffeln	5	513	Bamberg	Bayerische Stsb.	
514	—	—	1	Korb	2 Kessel	28	514	Stettin	K. E.-D. Stettin	
515	—	—	1	—	Kette	—	515	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
516	—	—	2	—	Ketten	—	516	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
517	—	—	1	—	Kinderstuhl	7	517	Cöln-Gereon	„	
518	—	—	1	Reisekorb	Kleider	21,5	518	Stettin	K. E.-D. Stettin	
519	—	—	1	Korb	getr. Kleider	33	519	München-Mittersendling	Bayerische Stsb.	
520	—	—	1	Sack	Kleidung	19	520	Northeim	K. E.-D. Cassel	
521	—	—	1	„	Kleie	50	521	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
522	—	—	1	—	Knaben-Winterpaletot	—	522	Kiel	K. E.-D. Altona	
523	—	—	1	Koffer	?	?	523	Hamm	K. E.-D. Essen	
524	—	—	1	—	Kolbenstange von einer Maschine	26	524	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
525	—	—	1	Lattengestell	Kopf und Fusstheil einer eis. Bettstelle	—	525	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
526	—	—	1	—	viereckiger Korb aus rohem Weidengeflecht, ungefähr 1 m lang und 60 cm hoch, darin angebunden 1 runder Korb aus gleichem Geflecht, 60 cm hoch u. 50 cm oben weiter	—	526	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
527	—	—	1	Korb	?	35	527	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
528	—	—	5	Körbe	leer	19	528	Perleberg	Wittenb.-Perleb. E.	
529	—	—	1	Pack	4 leere Körbe	12	529	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
530	—	—	2	Rollen	21 neue graue Körbe	80	530	Berg.-Gladbach	„	
531	—	—	1	—	anscheinend Krahnkette	—	531	Lollar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
532	—	—	1	Kiste	Kreissägen	—	532	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
533	—	—	3	—	eiserne Kugeln	?	533	Danzig, leg. Thor	K. E.-D. Danzig	
534	—	—	1	Ring	Kupferdraht	12	534	Schramberg	Württemb. Stsb.	
535	—	—	1	—	Kuppelungsspindel mit Schwengel und Bügel	—	535	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
536	—	—	3	Stück	Kuppelungstheile	—	536	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
537	—	—	1	Ballot	(Läufer) Teppiche	25	537	Ulm	Württemberg. Stsb.	
538	—	—	1	Sack	Leim	22	538	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
539	—	—	1	—	Leine Privat	—	539	Hamburg	K. E.-D. Altona	
540	—	—	1	—	alter Linoleumteppich	20	540	Gatersleben	K. E.-D. Magdeburg	
541	—	—	1	—	eiserner Mannlochbügel	6	541	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
542	—	—	1	Verschlag	Maschine	9	542	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	*)
543	—	—	1	—	Maschine	19	543	Bremen	K. E.-D. Hannover	
544	—	—	1	—	Maschine	—	544	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
545	—	—	1	—	Maschinentheil	8	545	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
546	—	—	1	—	Maschinentheil	45	546	Bretten B.	Badische Stsb.	
547	—	—	1	Stück	alte Matratze	30	547	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
548	—	—	1	Sack	leere Mehlsäcke	28	548	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
549	—	—	1	Bund	5 Messingstangen	6	549	Neuss	K. E.-D. Cöln	
550	—	—	1	—	Messingstange	35	550	Grafenstaden	Reichsbahn	
551	—	—	1	Fass	Oelrückstände	285	551	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
552	—	—	1	—	Ofenrohr	6	552	Berlin Pog.	K. E.-B. Berlin	
553	—	—	1	—	Ofenrohr	4	553	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
554	—	—	2	—	Ofenrohre	4	554	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
555	—	—	1	Pack	6 Ofenroste	11	555	Altendorf Essen-Süd	K. E.-D. Essen	
556	—	—	1	—	Ofentheil	8	556	Kiel	K. E.-D. Altona	

*) Aufgeklebter Zettel: Conditorei J. C. Eisenbeiss, Nürnberg.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
557	—	—	1	Ballen, blau und grau gestreift	Papier, Kleider, Wäsche usw.	27	557	Altwieck	K. E.-D. Danzig	
558	—	—	1	—	Patentwagenschieber	13	558	Soldau	Marienbg.-Mlawk. E.	
559	—	—	2	—	Petroleumfässer, leer	—	559	Naumburg Hpt.	K. E.-D. Erfurt	
560	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	6	560	Feldafing	Bayerische Stsb.	
561	—	—	1	Bll.	leb. Pflanzen, anscheinend Weissdornstecklinge	100	561	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
562	—	—	1	„	Pflanzen —	90	562	Stettin	K. E.-D. Stettin	
563	—	—	1	—	Privatdecke —	—	563	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
564	—	3	1	—	Privatgitter —	—	564	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
565	—	—	1	—	Privatkette —	—	565	Wanne	K. E.-D. Essen	
566	—	—	1	Kollo	Privatplan —	—	566	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
567	—	—	1	—	Privatwagendecke —	48	567	Annaberg	Sächsische Stsb.	
568	—	—	1	—	Radfahrlaterne —	—	568	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
569	—	—	1	Pack	10 Räder, 2 Stangen	18	569	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
570	—	—	1	neuer Reisekorb	unbekannt —	47	570	Stolp	„	alte Bezettelung von Graudenz.
571	—	—	1	neuer Reisekorb	unbekannt —	46	571	Stolp i. P.	„	
572	—	—	1	Reisekorb	leer, gebraucht —	3	572	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
573	— —	—	1	„	— —	—	573	Nieder-Schöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
574	—	—	1	—	gesalz. Rindshaut —	15	574	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
575	—	—	1	Wagen	Roheisen —	—	575	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	? 68 977.
576	—	—	1	—	Rohr —	39	576	Spandau	K. E.-D. Berlin	5,45 m lang, 5 cm Durchmesser.
577	—	—	1	—	eis. Rohr —	?	577	Viersen	K. E.-D. Cöln	
578	—	—	1	—	gusseis. Rohr —	3	578	Egeln	K. E.-D. Magdeburg	
579	—	—	1	—	verz. eis. Rohr mit Messingmuffen u. Gewinde, ansch. Pumpenrohr	19	579	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
580	—	—	1	—	eis. Röhre —	6	580	Emmerich	K. E.-D. Essen	
581	—	—	2	—	eis. Röhren —	29	581	Northeim	K. E.-D. Cassel	
582	—	—	2	—	Rohrstühle —	—	582	Herne	K. E.-D. Essen	
583	—	—	1	—	Rothgusslager —	3	583	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
584	—	—	1	—	Roststab —	8	584	Bonn	K. E.-D. Cöln	
585	—	—	1	Stab	Rundeisen —	12	585	Mainz	Direktion Mainz	
586	—	—	1	Bund	5 Stg. Rundeisen —	51	586	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
587	—	—	1	„	3 Stg. Rundeisen —	8	587	Haan	K. E.-D. Elberfeld	
588	—	—	1	Korb mit Blechflasche	anscheinend Lack —	31	588	Osterwald	K. E.-D. Hannover	
589	—	—	2	Sack	— —	57	589	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
590	—	—	1	„	gebr. Säcke —	27	590	Königsberg N/M.	K. E.-D. Stettin	
591	—	—	2	„	leere Säcke —	63	591	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
592	—	—	1	—	Säge —	2	592	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
593	—	—	1	Ballen	33 m Satin —	12	593	Greussen	K. E.-D. Erfurt	
594	—	—	1	Bund	Schaufelstiele —	23	594	Riemke	K. E.-D. Essen	
595	—	—	1	Partie	Schienenlaschen —	—	595	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
596	—	—	1	Schliesskorb	alte Sachen —	12	596	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
597	—	—	2	—	eis. Schippen —	2	597	Marburg	K. E.-D. Cassel	
598	—	—	1	Wagen	Schutt —	—	598	Herne	K. E.-D. Essen	Erf. 26 214.
599	—	—	1	—	Sessel mit geb. Rücklehne	—	599	Barth	K. E.-D. Stettin	
600	—	—	1	Kiste	Seifenextrakt —	21	600	Düren	K. E.-D. Cöln	
601	—	—	1	—	Sophatisch mit Ausziehvorrichtung und angebund. Schlüssel	46	601	Stolp i. P.	K. E.-D. Stettin	
602	—	—	25	Spahnkörbe	leer —	—	602	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
603	—	—	1	—	Spazierstock mit Horngriff	—	603	Leutkirch	Württemberg. Stsb.	
604	—	—	1	Pack	6 Spitzhacken —	22	604	Düren	K. E.-D. Cöln	
605	—	—	1	—	grüner Sportwagen —	1	605	Mannheim	Direktion Mainz	
606	—	—	1	Sack	Stärke —	100	606	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
607	—	—	3	Stg.	Stahl —	39	607	Werden	K. E.-D. Essen	
608	—	—	1	„	vierk. Stahl —	61	608	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
609	—	—	1	Bd.	3 Stg. Stahl —	30	609	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
610	—	—	2 1	— —	Stangen — Vertikowaufsatz —	1 1,5	610	Rendsburg	K. E.-D. Altona	
611	—	—	2	—	Steinhammer —	6	611	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
612	—	—	1	—	Stiefelknecht —	3	612	Elbing	K. E.-D. Danzig	
613	—	—	1	Bll.	leb. Sträuche —	48	613	Hannover	K. E.-D. Hannover	
614	—	—	1	Pack in Leinen	leb. Sträucher —	26	614	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
615	—	—	1	Pack	2 Stühle —	8	615	Witten West	K. E.-D. Essen	
616	—	—	1	Bund	2 Stühle —	7	616	Fallersleben	K. E.-D. Hannover	
617	—	—	1	Korbflasche	Tinte? —	1	617	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
618	—	—	1 1	Fass Theer-eimer	Theer — leer —	?	618	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
619	—	—	5	Theerfässer	leer —	170	619	Vorwohle	K. E.-D. Cassel	
620	—	—	1	Stück	Theilwand —	40	620	Schwien-tochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
621	—	—	1	—	Tisch —	—	621	Kobylin	K. E.-D. Posen	
622	—	—	1	in Stroh	Tischfuss —	5	622	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
623	—	—	1	—	Tischfuss —	3	623	Neuss	K. E.-D. Cöln	
624	—	—	1	—	blech. Topfdeckel —	0,5	624	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
625	—	—	1	Pack	6 blecherne Topfdeckel	4	625	Perleberg	Wittenberge-Perleberger E.	
626	—	—	1	Korb	muthmaasslich eine Uhr	17	626	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	mit Vorhängeschloss.
627	—	—	69	—	Unterlagsplatten —	—	627	Soest	„	
628	—	—	1	Verschlag	— —	14	628	Flöha	Sächsische Stsb.	
629	—	—	1	—	Waagebalken von einer Centesimal-waage	26	629	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
630	—	—	1	—	defekte Wagendecke	—	630	Giessen	„	
631	—	—	1	Kollo	2 Waschkörbe —	2	631	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
632	—	—	1	Wäsche-korb	Bett u. Wäsche —	24	632	Jever	Oldenburgische Stsb.	
633	—	—	1	Bund	Weiden —	10	633	Mombach	Direktion Mainz	
634	—	—	1	Fass	Wein —	42,5	634	Teterow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
635	—	—	1	—	eis. Welle —	7	635	Marburg	K. E.-D. Cassel	
636	—	—	1	Bd.	4 Winkeleisen —	58	636	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	
637	—	—	9	—	Winkeleisen —	?	637	Strassburg	Reichsbahn	
638	—	—	43	Tafeln	Zink —	332	638	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
639	—	—	1	Pack	grüne eiserne Zinken mit Kopfschrauben	4	639	Golssen	K. E.-D. Halle a/S.	
640	—	—	1	Bd.	6 Zinkwannen —	12	640	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
641	—	—	1	Brot	Zucker —	13	641	Weissenburg	Reichsbahn	
642	—	—	1	—	Zuschlaghammer —	6	642	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A K	1	1	Sack	Ochsenhörner —	19	1	Zimony	Ungarische Stsb.	von Belgrad.
2	C W	246	1	Fass	unbekannt —	254	2	Györ	„	
3	H K	204	1	Kiste	Fenstereisen —	69	3	Rákos rend. p. udvar	„	von Wien NB.
4	H V	10852	1	„	Muster —	41	4	Budapest Józsefváros	„	von Schlukkenau.
5	K B	14209	1	Fass	Oel —	232	5	Budapest dunapart	„	von Triest-St. Andrä.
6	L K	3292	1	Ballen	unbekannt —	27	6	Tepla Tr. Teplitz	„	
7	M S	432	1	Kiste	Käse —	13	7	Wr. Neustadt	K. k. priv. Südbahn	
8	S F	1637	1	„	Wollwaare —	63	8	Czegléd	Ungarische Stsb.	von Reichenau.
9	W	475	1	Ballen	Kaffee —	71	9	Pozsony	„	von Prag.
10	W P	4077	1	Kiste	? (Nadeln) —	57	10	Wr. Neustadt	K. k. priv. Südbahn	
11	M S F R Raffinerie Fiume	—	2	Kisten	Petroleum —	80	11	Triest	„	
12	—	3874	1	Stück	Maschinentheil —	66	12	Rákos rend. p. udvar	Ungarische Stsb.	
13	—	13197	1	„	Maschinentheil —	12	13	Nyitra	„	
14	—	—	5	Bund	Draht —	175	14	Budapest dunapart	„	von Assling.
15	—	—	3	Säcke	Hafer —	130	15	Görz	K. k. priv. Südbahn	
16	—	—	1	Ballen	Leder —	16	16	Wr. Neustadt	„	
17	—	—	1	Sack	Mais —	70	17	Görz	„	
18	—	—	1	Partie	Ofentheile —	2060	18	Hatvan	Ungarische Stsb.	
19	—	—	1	Sack	Weizen —	70	19	Görz	K. k. priv. Südbahn	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	N H B	10941	1	Sack	Samen —	100	1	Lübeck	Grhzl. Meckl. Stsb.	
2	S	1	1	Kiste	Uhr —	13,5	2	Röbel	„	
3	Steiner Schwerin	—	1	Korbkoffer	? —	45	3	Schwerin	„	
4	—	—	1	—	Bügelsäge —	—	4	Krakow	„	
5	—	—	3	Kolli	Messingrohre —	6	5	Schwerin	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. - Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 33. | 27. April 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preussen 1890 bis 1900.

(Schluss aus Nr. 32.)

In dem Abschnitt über den Verkehr hebt der Bericht zunächst die Umgestaltung der rechtlichen Grundlagen des Eisenbahnverkehres hervor, wie sie durch das internationale Berner Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890, das am 1. Januar 1893 in Geltung trat, geschaffen wurde. Das materielle Recht des Uebereinkommens beruht zwar im ganzen auf dem deutsch-österreichischen Eisenbahnfrachtrecht, wie es durch das deutsche Handelsgesetzbuch vom Jahre 1861 und die Betriebsreglements Deutschlands und Oesterreichs geschaffen ist, doch waren die neuen internationalen Bestimmungen in mancher Richtung dem Verfrachter günstiger, und es wurde daher das Betriebsreglement Deutschlands völlig umgearbeitet und trat in neuer verbesserter Fassung als Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands mit dem internationalen Uebereinkommen gleichzeitig in Kraft.

Durch das neue, vom 1. Januar 1900 an geltende Handelsgesetzbuch sind wiederum Verbesserungen für das innere deutsche Recht herbeigeführt, unter denen der Bericht auch die Beseitigung der bis dahin bestehenden Unklarheiten über das rechtliche Verhältniss der Eisenbahnverkehrsordnung zum Handelsgesetzbuch und die Ausdehnung seiner Bestimmungen auf die Beförderung von Reisenden aufführt. Im Zusammenhang hiermit stand die neue Herausgabe der Verkehrsordnung mit Geltung vom 1. Januar 1900 an.

Im Zusammenhang mit diesen Aenderungen standen solche der allgemeinen Bestimmungen der deutschen Eisenbahntarife und die Einführung einheitlicher Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen und Gütern. Bei der Fortbildung aller dieser Bestimmungen waren die auf preussische Anregung im Jahre 1877 eingesetzten Körperschaften: die ständige Tarifkommission mit dem zugeordneten Ausschuss der Verkehrsinteressenten und die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen, thätig. Namentlich in Fahrplan- und Tarifangelegenheiten wirkten für die preussischen Staatsbahnen auch die durch Gesetz vom 1. Juni 1882 eingesetzten Beiräthe, die Bezirkseisenbahnräthe und der Landeseisenbahnrath mit, dessen gutachtliche Aeusserungen bei einer Anzahl wichtiger frachtrechtlicher und tarifarischer Maassnahmen eingeholt sind.

Der Bericht geht hiernach auf die einzelnen Verkehrszweige über. Die regelmässigen Einheitssätze des Personen- und Gepäcktarifes sind zwar seit 1. Januar 1890 unverändert, es sind aber doch namentlich für die weniger begüterten Klassen der Bevölkerung so zahlreiche Ermässigungen eingeführt, dass sich die Entwickelung der Personenfahrpreise in absteigender Richtung bewegt hat. Die Einnahme für das Personenkilometer, die im Jahre 1890 noch 3,09 ₰ betrug, ist bis zum 1. April 1900 auf 2,65 ₰ gesunken. Der Bericht zählt die zahlreichen einzelnen Maassnahmen zur Verbilligung und Verbesserung des Reiseverkehres auf; wir nennen nur die Einführung des Berliner Vorortverkehres des neuen Zeitkartentarifes, die Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten zu den hohen Festen, die Einführung der amerikanischen Gepäckabfertigung, die Bahnsteigsperre mit ihren segensreichen Folgen für die Sicherheit des Zugbegleitpersonals, die Einführung der D-Züge mit der Platzkartengebühr, die Schlafwagen, Speisewagen und Luxuszüge.

Die Zugleistungen haben sich in den zehn Jahren gewaltig vermehrt: die Gesammtzahl der Zugkilometer ist um 59,7 %, die der Schnellzugkilometer um 64,1 %, die der Personenzugkilometer um 56,1 %, die der Kilometer der gemischten Züge um 68,5 % gestiegen. In 83 % der Schnellzüge, darunter in allen Schnellzügen östlich Berlins, wird jetzt die III. Wagenklasse gefahren.

Die Anzahl der beförderten Personen (1899: fast 554 000 000) ist um 135,6 %, die der Personenkilometer (1899: rund 13 Milliarden) um 94,5 % gestiegen. Dagegen nahmen die Einnahmen aus diesem Verkehr (1899: rund 345 000 000 ℳ) nur um 66,9 % zu. Die durchschnittliche Einnahme für die beförderte Person sank von 88 auf

62 ₰ oder um 29,5 %, die für das Personenkilometer, wie schon erwähnt, von 3,09 auf 2,65 ₰ oder um 14,2 %.

Die Verkehrsdichtigkeit auf 1 km Betriebslänge stieg auf 443 781 Personenkm oder um 53 %, die kilometrische Einnahme aus Personen und Gepäck auf 12 178 ℳ oder um 32 %. Letztere blieb unter den deutschen Staatsbahnen nur hinter Sachsen und Baden etwas zurück, die Dichtigkeit des Personenverkehres war nur in Sachsen um ein Geringes höher.

Besondere Betrachtung ist den Verkehrsverhältnissen der Berliner Stadt- und Ringbahn, der Berliner Vorortbahnen und der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn gewidmet. Interessant ist, dass der Verkehr der Berliner Stadtbahn seit 1897 nur schwaches Wachsthum zeigt, während Ringbahn- und Vorortverkehr fast mit derselben Schnelligkeit wachsen, wie in den ersten Jahren des Jahrzehnts (Einführung des Vororttarifes 1. Oktober 1891). Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn zeigt vom Jahre 1896 an einen Rückgang infolge des Wettbewerbes der übrigen städtischen Verkehrsmittel. Dieser wird wohl auch auf das schwache Wachsthum des Berliner Stadtbahnverkehres von Einfluss sein.

Die geltenden regelmässigen Frachtsätze für Güter und lebende Thiere sind in besonderen Anlagen verzeichnet; das seit 1877 bestehende einheitliche Tarifsystem hat sich weiter bewährt. Auch die Gütertarife bewegen sich, von einigen Schwankungen, z. B. der Getreidetarife, abgesehen, in absteigender Richtung. Aus der Fülle der wichtigeren Aenderung der Tarifvorschriften und der Güterklassifikation heben wir nur die Einführung eines Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter (1. April 1892) — der sogenannten II. Stückgutklasse —, eines Spezialtarifes für bestimmte Eilgüter (Butter, Brot, Fische, Schaalthiere, Gemüse, Milch, Obst, Beeren) zum 1. April 1899, des ermässigten Staffeltarifes für Stückgüter (1. Oktober 1898), die Versetzung einer grossen Anzahl von Gütern in eine niedrigere Tarifklasse hervor. Besonders wichtig ist die grosse Anzahl der neu eingeführten Ausnahmetarife für Düngemittel aller Art, für Streu- und Futtermittel, für Stärke, Kartoffelmehl, Spiritus und Sprit (zur Ausfuhr), für Brennstoffe aller Art (sog. Rohstofftarif), für Roheisen, Petroleum, Flachs, Hanf, Heede, Werg, Baumwolle, für Spielwaaren. Mit Recht macht der Bericht darauf aufmerksam, dass diese Ausnahmetarife sich von regelmässigen Tarifklassen nur in der Form unterscheiden; zur Aufnahme in diese würde es der Zustimmung der deutschen Bahnen und unter Umständen des Bundesraths bedürfen. Erwähnt wird noch der Levantetarif und der Ostafrika-Tarif zur Hebung des Verkehres über See mit den Häfen der Levante und Ostafrikas.

Infolge aller dieser Ermässigungen fiel die durchschnittliche Frachtgebühr für 1 tkm von 3,81 ₰ im Jahre 1889 auf 3,55 ₰ im Jahre 1899. Der Antheil der Ausnahmetarife am Gesammtverkehr hob sich durch die zahlreichen Verweisungen der Güter des Massenverkehres aus Spezialtarif III in die Reihe der Ausnahmetarife von 46,7 auf 62,8 %, während sich der Antheil des Spezialtarifes III entsprechend verminderte. Der Antheil der niedrigsten Tarifklassen (Spezialtarif III und Ausnahmetarife für volle Wagenladungen) am Gesammtverkehr stieg von 78 auf 79,5 %.

Mit der Fortbildung der Gütertarife hielt die Verbesserung der Güterbeförderung gleichen Schritt. Die Fahrpläne der Güterzüge wurden gebessert, die thunlichste Trennung des Fern- und Nahverkehres seit 1. Oktober 1898 durch die Sonderung der Güterzüge in Fernzüge (Güterzüge für Massenverkehr und Leerzüge), Durchgangsgüterzüge und Ortsgüterzüge herbeigeführt. Für die Beförderung der immer mehr zu einem Volksnahrungsmittel werdenden frischen Fische wurden besondere Fischzüge eingerichtet. Die Eilgutbeförderung erstreckte sich auf eine grosse Anzahl von Lebensmitteln, die zu Frachtgutsätzen gefahren wurden.

Als einer der wichtigsten Aufgaben der Eisenbahnverwaltung gedenkt der Bericht ferner der Wagengestellung. Der Staatsbahn-Wagenverband wird geschildert und die für die Vertheilung der Wagen namentlich in den grossen Kohlenbezirken bestehenden besonderen Einrichtungen. Es wird des die mitteleuropäischen Bahnen umfassenden Wagenübereinkommens des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und seiner wohlthätigen Wirkungen auf Umlauf und Ausnutzung der Wagen gedacht. Eine beigefügte sehr interessante Tabelle zeigt, dass im preussischen Staatsbahngebiet seit 1892 bis 1899 die Zahl der in den Herbstmonaten täglich gestellten Güterwagen von 57 466 auf 88 618 gewachsen, die durchschnittliche Umlaufszeit eines Güterwagens sich von 3,53 auf 3,01 Tage, also um 14,7 %, ermässigt und die Zahl der auf 1 000 beladene Achskilometer entfallenden leeren Achskilometer gleichfalls sich erheblich, von 535 auf 438, d. i. um 18,1 %, ermässigt hat; sprechende Beweise für die erzielte Beschleunigung des Wagenumlaufes und Verbesserung der Wagenausnutzung. Auch das Verhältniss der nicht rechtzeitig zu den rechtzeitig gestellten Wagen hat sich stetig verbessert; ein Wagenmangel im vorigen Herbst, auf den sich der Bericht nicht erstreckt, ist bekanntlich kaum vorgekommen.

Eine besondere Tabelle ist der Entwickelung des Verkehres in seiner Gesammtheit und in den einzelnen Tarifklassen gewidmet. Danach ist die Gesammtzahl der beförderten Gütertonnen von rund 119 Millionen auf rund 200 Millionen, um 68,5 %, die Anzahl der gefahrenen Tonnenkilometer von rund 14,5 Milliarden auf rund 24 Milliarden, um 63,7 %, gestiegen. Wie schon oben erwähnt, fällt der Löwenantheil dieser Steigerung auf die Ausnahmetarife in Wagenladungen von 10 t und mehr, wo sie nicht weniger als 121,4 % beträgt, während der Verkehr nach Spezialtarif III und den Ausnahmetarifen für Wagenladungen von 5—10 t abgenommen hat. Die Verkehrsdichtigkeit auf das Kilometer Betriebslänge hat um 28,4 % zugenommen.

Der Steigerung des Verkehres entspricht eine Steigerung der Einnahmen des Güterverkehres um 52,7 %, auch die kilometrische Einnahme aus ihm ist um 14,9 % gestiegen.

Eine beigefügte bildliche Darstellung zeigt sehr anschaulich die von uns in ihren Einzelheiten schon erwähnte entgegengesetzte Bewegung der steigenden Linien des stetig wachsenden Personen- und Güterverkehres und der Einnahmen daraus einerseits und der fallenden Linien der abnehmenden Fahr- und Frachtpreise auf die Personen- und Tonnenkilometereinheit andererseits.

Auf Grund der bekannten verdienstvollen Statistik über die Güterbewegung in den einzelnen Verkehrsbezirken des Deutschen Reiches, die seit 1882 geführt wird, ist für den Bericht als Anlage eine Zusammenstellung über die Güterbewegung auf den deutschen und preussischen Eisenbahnen beigefügt, die ein beredtes Zeugniss für die gewaltige Hebung des Güterverkehres im letzten Jahrzehnt des abgelaufenen Jahrhunderts ablegt.

Der Gesammtverkehr des Deutschen Reiches stieg um rund 98 000 000 t oder 65,6 %, eine Kleinigkeit weniger der Verkehr der sich mit dem preussischen Staatsbahngebiet deckenden Bezirke. Das ungeheuere Wachsthum Berlins und seiner Vororte findet seinen Ausdruck auch im Wachsen des Güterverkehres. Von den einzelnen Gütergruppen zeigt der Versand der Düngemittel mit 133,37 % ein alle landwirthschaftlichen Erzeugnisse und Hilfsstoffe übertreffendes Anwachsen, das nur übertroffen wird von dem Anwachsen des Transportes von Erde (Sand) als Baumaterial. Unter den Verkehrsbezirken tritt besonders hervor der der grossen Rheinhäfen Duisburg, Ruhrort und Hochfeld, deren Versand eine Steigerung von fast 130 % zeigt.

Der Bericht schliesst diesen Abschnitt mit den Worten: „Im ganzen zeigt sich ein Bild steten, zum Theil überraschend schnellen Fortschritts der Güterbewegung, der das lebenskräftige Vorwärtsschreiten der gesammten preussisch-deutschen Volkswirthschaft veranschaulicht."

In dem Abschnitt über die Finanzwirthschaft wird zunächst über die mit der am 1. April 1895 eingetretenen Neu-

ordnung der Verwaltung verbundenen eingreifenden Aenderungen und Vereinfachungen des gesammten Etats- und Rechnungswesens berichtet. Das Etatsschema wurde unter Annahme des Grundsatzes der Bruttorechnung umgestaltet und sehr vereinfacht, die Abrechnungen innerhalb der Betriebsrechnungen wurden thunlichst beseitigt. Alle das Finanz-, Kassen- und Rechnungswesen betreffenden Vorschriften wurden in einem Werk, der Finanzordnung, vereinigt, welche namentlich die wirthschaftlichen Gesichtspunkte der Verwaltung betont. Diese Finanzordnung ist für grosse Staatsbetriebe auch ausserhalb Preussens und Deutschlands mehrfach vorbildlich geworden. Der Bericht schildert weiter den wichtigen Schritt zu besserer wirthschaftlicher und finanzieller Ausgestaltung und Ausnutzung des Eisenbahnbetriebes, der durch die Bildung der preussisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft gemacht ist, deren Vortheile auch in dieser Zeitung in letzter Zeit wiederholt den Gegenstand der Erörterung gebildet haben.

Es werden ferner die Begriffe des Anlagekapitals und der Eisenbahnkapitalschuld und der Unterschied zwischen der Grundsumme der letzteren und der nach Abzug der Abschreibungen verbleibenden eigentlichen Eisenbahnkapitalschuld erläutert. Das Anlagekapital der preussisch hessischen Staatsbahnen hatte Ende 1899 die Höhe von 7 811 001 832 ℳ (einschliesslich 247 396 105 ℳ für die hessischen Bahnen) erreicht; das etwas geringere durchschnittliche Anlagekapital verzinste sich 1899 mit 7,28 %. Auf 1 km Bahnlänge entfiel ein Anlagekapital von 258 482 ℳ. Die Grundsumme der Eisenbahnkapitalschuld ist seit 1890 naturgemäss in fortwährender Steigerung begriffen; sie betrug Ende 1899 7 400 213 277 ℳ, während die wirkliche Eisenbahnkapitalschuld infolge der durch die Betriebsüberschüsse ermöglichten fortgesetzten gesetzlichen Abschreibungen bis auf 4 411 322 990 ℳ herabgemindert war. Rund 40 % der Grundsumme sind sonach im Sinne des Eisenbahngarantiegesetzes vom 27. März 1882 als getilgt anzusehen.

Weitere Darstellungen sind den Betriebsergebnissen des letzten Jahrzehnts gewidmet, dem Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen, dem Verhältniss der einzelnen Arten der Ausgaben zu einander. Hervorzuheben ist, dass die Ausgaben für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen in den letzten 5 Jahren stärker als der Verkehr gestiegen sind, woraus bei der Elastizität dieser Ausgaben zu folgern ist, dass diese guten Jahre zur Verbesserung des ganzen Zustandes der Bahn benutzt sind und dadurch die Zukunft entlastet ist. Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen ist bekanntlich bei keiner deutschen Staatsbahn so günstig wie bei der preussischen, bei der der Betriebskoeffizient im Jahre 1896 bis auf 51,17 % sank, um von da aus wieder langsam bis auf 57,95 im Jahre 1899 zu steigen, was in den bekannten Ursachen der Preissteigerung und in dem schon erwähnten Bestreben der Verwaltung, die guten Jahre zu Verbesserungen aller Art zu benutzen, seinen Grund hat.

Der Betriebsüberschuss betrug im letzten Jahre 563 818 440 Mark, für 1 km Betriebslänge 18 708 ℳ, gegenüber nur 16 334 ℳ im Jahre 1889 trotz des Hinzutritts zahlreicher wenig ertragreicher Nebenbahnen. Für die Verwendung der Ueberschüsse nach dem erwähnten Garantiegesetz ist der etwas anders sich stellende Ueberschuss der ordentlichen Einnahmen über die ordentlichen Ausgaben maassgebend. Aus diesem Ueberschuss werden zunächst die Zinsen der Eisenbahnkapitalschuld gedeckt. Der verbleibende Reinüberschuss ist von dieser Schuld abzuschreiben und theils zur planmässigen Tilgung der Eisenbahnschulden, theils zur Deckung anderer etatsmässiger Staatsausgaben, theils zur Bildung eines ausseretatsmässigen Dispositionsfonds, theils endlich zu ausserordentlichen Schuldentilgungen und zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen zu verwenden. Aus den dem Bericht beigefügten Nachweisungen ergibt sich, dass seit dem Jahre 1882 mehr als 6 Milliarden Mark an Ueberschüssen aus dem Staatsbahnbetriebe erzielt und davon mehr als 3 Milliarden Mark zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld, mehr als 900 000 000 ℳ thatsächlich zur Schuldentilgung verwendet oder auf bewilligte Anleihen verrechnet sind. Eine Summe von mehr als 2 Milliarden Mark blieb für Verwendung zu Zwecken übrig, für welche sonst andere Einnahmequellen im Staatshaushalt hätten erschlossen oder Anleihen aufgenommen werden müssen. Unter diesen 2 Milliarden Mark befinden sich 623 817 843 ℳ, die zu ausserordentlichen Ausgaben für Erweiterung und Verbesserung der Verkehrsanlagen und für Vermehrung der Betriebsmittel der Staatsbahnen Verwendung gefunden haben. Für Zwecke anderer Staatsverwaltungszweige blieben seit 1882 immer noch 1 390 081 090 ℳ zur Verfügung. Der jährliche Betrag dieser Zuwendungen ist seit 1891 fortwährend im Steigen, er betrug 1899: 193 256 834 ℳ.

Nach einer kurzen Erwähnung der seit 1889 auf Grund besonderer Kreditgesetze für den Bau neuer Bahnen (383 500 000 ℳ) und für die Verstaatlichung von Privatbahnen (142 000 000 ℳ) verwendeten Summen schliesst der Bericht über die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnverwaltung mit einem befriedigten Rückblick auf das über alle Erwartungen hinaus Erreichte. Nicht nur sei es möglich geworden, durch Aufschliessung wirthschaftlich zurückgebliebener Landestheile und Durchführung einer einheitlichen Verkehrspolitik auf die Entwickelung des ganzen Landes ausgleichend und belebend einzuwirken, sondern auch durch die hohen Erträge der Staatsbahnen zur reichen Ausstattung des Staatshaushalts in allen Zweigen und zur dauernden Befestigung der Finanzkraft des Staates beizutragen. Fürwahr, so dürfen wir hinzufügen, ein stolzes und vollberechtigtes Zeugniss für die weise Eisenbahnpolitik des preussischen Staates!

Die noch folgenden Abschnitte über die Privatbahnen und Kleinbahnen sind nur kurz. Nach einer Uebersicht über die bestehenden Privatbahnen (am 1. April 1900 im Betriebe 3 012 km, im Bau 605 km) wird ein Blick auf die seit 1895 veränderte Aufsichtsführung über die Privatbahnen und auf das Gesetz vom 19. August 1895 über des Pfandrecht an ihnen und an Kleinbahnen geworfen und das gesammte Eisenbahnnetz in Preussen (Staats- und Privatbahnen) nach dem Stande vom 1. April 1900 auf 29 925,54 km angegeben, wovon 15 067,52 km auf den Osten, 14 858,02 km auf den Westen entfielen.

Die Mittheilungen über die Kleinbahnen geben zunächst eine kurze Entstehungsgeschichte des Gesetzes vom 28. Juli 1892 über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen, welches der Wahrnehmung entsprang, dass die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehres durch Haupt- und Nebenbahnen allein nicht befriedigt werden können, dass es dazu vielmehr einer Ergänzung des öffentlichen Wegenetzes durch Bahnen örtlicher Natur und geringerer Ausstattung bedürfe und dass Preussen auf diesem Gebiete des Kleinbahnwesens infolge fehlender gesetzlicher Regelung hinter anderen Ländern zurückgeblieben sei. Das Gesetz hat eine weitere Ausbildung durch die Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 erfahren, welche für die mit Maschinenkraft betriebenen Kleinbahnen die Unterscheidung zwischen Strassenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen einführte. Dann wird der bedeutenden staatlichen Unterstützungen gedacht, die sich als zur kräftigen Förderung des namentlich für das Gedeihen der Landwirthschaft unentbehrlichen Verkehrsmittels nöthig erwiesen. Zu dem Ende wurde zum ersten Mal durch das Gesetz vom 8. April 1895 die Summe von 5 000 000 ℳ und dann alljährlich bis 1898 je 8 000 000 ℳ, zusammen bis 1. April 1900 29 000 000 ℳ, zur Förderung des Baues von Kleinbahnen zur Verfügung gestellt. Von diesen Beträgen waren bis Ende 1899 verausgabt 17 500 000 ℳ.

Ueber die Entwickelung des Kleinbahnwesens seit Inkrafttreten des Gesetzes von 1892 gibt eine Zusammenstellung Auskunft, aus der wir sehen, dass damals 90 Kleinbahnunternehmen mit einer Gesammtlänge von rund 1 035 km vorhanden waren, während am 31. März 1900 vorhanden oder zum Bau genehmigt waren 320 Unternehmungen mit einer Gesammtlänge von 7 267,5 km, zum Baukostenbetrage von rund 604 000 000 ℳ. Von

diesen Kleinbahnen dienen 106 vorwiegend dem Personenverkehr der Städte und Vororte, 77 dem Handel und der Industrie, 89 vorzugsweise der Landwirthschaft, unter ihnen 53 in den Ostprovinzen, 29 annähernd beiden letztgenannten Zwecken gleichmässig. Jedenfalls ist durch das kräftige Vorgehen des Staates und seine Unterstützung der Vorsprung, den andere Länder in der Entwickelung des Kleinbahnwesens hatten, auch auf diesem Gebiet wieder eingeholt, und Preussen für andere Staaten vorbildlich geworden!

Der letzte Theil des Berichts ist der Thätigkeit des Ministeriums auf dem Gebiete des öffentlichen Bauwesens gewidmet, auf die wir hier nicht weiter eingehen.

Der gesammte Bericht, der in seiner knappen Fassung das Ergebniss umfangreicher und mühevoller Arbeiten ist, wird eine klare und reiche Quelle der Belehrung über den darin behandelten bedeutungsvollen Abschnitt der preussischen Staatswirthschaft bilden.

Die anatolische Eisenbahngesellschaft im ersten Jahrzehnt ihrer Wirksamkeit.

Am 4. Oktober 1888 wurde der Deutschen Bank zu Berlin von der türkischen Regierung die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn von Ismid am Marmarameer nach Angora ertheilt, und am 21. März 1889 erfolgte zu Konstantinopel die Gründung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie", welche den Bau der gedachten Linie und zugleich den Betrieb der bis dahin an eine englische Gesellschaft verpachteten Strecke von Haidar-Pascha am Bosporus nach Ismid übernahm. Der Bau wurde so gefördert, dass die ganze Linie bis Angora bereits am 31. Dezember 1892 dem Betriebe übergeben werden konnte. Das ursprüngliche Aktienkapital war auf 45 000 000 Fr. festgesetzt, eingetheilt in 90 000 Aktien zu 500 Fr. Von der kaiserlich türkischen Regierung war der Gesellschaft für die Strecke Haidar-Pascha-Ismid eine jährliche Roheinnahme von 10 300 Fr., für die Strecke Ismid-Angora eine jährliche Roheinnahme von 15 000 Fr. für das Kilometer gewährleistet. Die Strecke Haidar-Pascha-Ismid ist 92 km, die Strecke Ismid-Angora 485 km lang, die mit dem 1. Januar 1893 betriebsfertig hergestellten Linien hatten also eine Gesammtlänge von 577 km. Am 6. Februar 1893 wurde sodann die Genehmigung ertheilt zur Fortführung der Linie von Angora nach Kaisarieh und ferner zur Herstellung einer 445 km langen Zweigbahn von der etwa in der Mitte zwischen Haidar-Pascha und Angora belegenen Station Eski-Schehir nach Konia (Ikonium). Der Bau dieser letzteren Linie, für welche die türkische Regierung eine Roheinnahme von 13 800 Fr. für das Kilometer gewährleistete, wurde sofort begonnen, und seine Fertigstellung wurde so schleunig gefördert, dass der Betrieb auf der ganzen Strecke einschliesslich der 10 km langen Zweigbahn von Alayund nach Kutahia am 29. Juli 1896 eröffnet werden konnte. Seitdem verwaltete die Gesellschaft ein Netz von 1 022 km.

Bereits im Jahre 1891 hatte der Sultan der Gesellschaft den Wunsch ausdrücken lassen, dass sie Vorstudien machen möge für den Weiterbau der Linie von Angora nach Siwas und eventuell von dort nach Bagdad. Dieser Anregung wurde schon damals durch Entsendung von Ingeniören entsprochen, welche die 700 km lange Strecke bis gegen Diarbekir begingen und einen vorläufigen Bericht erstatteten. Das Drängen der türkischen Regierung auf Fortführung der Bahn und ferner die Erkenntniss, dass früher oder später das bestehende Bahnnetz eine solche Fortführung erheische, haben dann die anatolische Bahn veranlasst, am 16. September 1899 eine besondere Mission zwecks Erforschung der technischen und wirthschaftlichen Verhältnisse der für eine Bagdadlinie in Betracht kommenden Gegenden zu entsenden. Sie stand unter Leitung des kaiserl. Legationsrathes Stemrich zu Konstantinopel, und es gehörten ihr an: der jetzige preussische Geh. Baurath Mackensen, der württembergische Baurath v. Kapp, der Regierungsbaumeister Habich und andere. Während diese Mission noch unterwegs war, kam es zwischen der türkischen Regierung und der anatolischen Eisenbahngesellschaft, welche bei diesen Verhandlungen durch den Vorsitzenden des Verwaltungsrathes, Dr. Georg v. Siemens, vertreten wurde, zu einem vorläufigen Abkommen über den Bau und Betrieb einer normalspurigen Bahn von Konia nach Bagdad und Bassorah. In diesem Abkommen wurden wichtige Fragen zu Gunsten der anatolischen Bahn grundsätzlich festgelegt, doch wurden bindende finanzielle Verpflichtungen von keiner Seite übernommen.

Seit jener Zeit ist in dieser für Deutschland so wichtigen Angelegenheit anscheinend ein Stillstand eingetreten, und auch die Presse, welche die ersten Erfolge des anatolischen Unternehmens und seinen weiteren Ausbau mit lebhafter Freude begrüsste, hat wenig Gelegenheit gehabt, auf die Sache zurückzukommen. Jetzt wird das Bagdadbahnprojekt durch einen sehr lesenswerthen Aufsatz des Dr. Paul Rohrbach im Aprilhefte der „Preussischen Jahrbücher" in Erinnerung gebracht. Der Verfasser hat im November 1900 die Gegenden zwischen Euphrat und Tigris bereist und schildert die dort herrschenden Zustände in anschaulicher Weise. Namentlich hebt er hervor, dass die Reise der deutschen Kommission von der dortigen Bevölkerung mit lebhaften Hoffnungen begrüsst worden sei und dass der jetzt eingetretene Stillstand in der Angelegenheit mit grosser Besorgniss betrachtet werde, weil man ihn auf russischen Einfluss zurückführe. Schon dass nach dem neuen Plane anscheinend nicht mehr eine Linienführung von Angora über Siwas nach Diarbekir, sondern die südlichere Richtung von Konia über Urfa nach Mardin in Aussicht genommen sei, habe man dahin gedeutet, dass dies in Rücksicht auf russische Wünsche geschehe und dass damit Nordanatolien und Armenien gewissermaassen als russische Interessensphäre anerkannt worden sei. Um so niederdrückender wirke die jetzige Zögerung, zumal da bekannt sei, dass in Konstantinopel verschiedene und zum Theil sehr einflussreiche Persönlichkeiten sich unausgesetzt bemühten, die Verwirklichung des Bagdadbahnprojektes zu hintertreiben. Alle diese Besorgnisse und Quertreibereien aber würden sofort verschwinden, wenn erst die Thatsache geschaffen sei, dass von irgend einem Punkte der neuen Linie der Bau begonnen habe, und der erste Spatenstich für diese, geschehe er nun in Urfa, Mardin, Mosul oder Bagdad, werde daher für die ganze weitere Entwickelung der Sache von durchschlagender Bedeutung sein. Dass übrigens diese Angelegenheit auch jetzt keineswegs ruht, beweist eine Mittheilung der „Berl. Neuesten Nachrichten", nach welcher Dr. v. Siemens vor kurzem vom Kaiser empfangen wurde, um diesem den von der Kommission über ihre Reise erstatteten Bericht zu überreichen. Man darf daher hoffen, dass sich nunmehr eine entscheidende Wendung zu Gunsten des vielbesprochenen Planes vorbereitet.

Inzwischen ist übrigens die anatolische Eisenbahngesellschaft auch innerhalb ihres bisherigen Bahnbereichs auf das eifrigste bestrebt gewesen, die Landesinteressen zu fördern. Der wichtigste Ausfuhrgegenstand ist das Getreide, und es galt daher, zunächst für den Uebergang dieses Erzeugnisses in den Seeverkehr geeignete Vorkehrungen zu treffen. Dazu fand sich in dem Hafen von Derindjé, 8 km westlich von Ismid, ein hervorragend günstiger Punkt, indem es dort den grössten Seeschiffen möglich ist, in einer Entfernung von 25 m vom Strande zu ankern. Im Jahre 1895 wurde hier mit der Errichtung von zwei gewaltigen Getreidespeichern begonnen, von denen der eine so weit in das Wasser hinausgebaut ist, dass von ihm aus das mit Elevatoren aus dem Eisenbahnwagen übernommene Getreide unmittelbar in die Schiffe verladen werden kann. Seit Februar 1897 sind diese Speicher, die zusammen eine Schüttfläche für 12 240 t Getreide bieten, in Gebrauch. Ausserdem erwarb die Gesellschaft im Jahre 1899 die Konzession zum Bau und Betriebe eines Hafens in Haidar-Pascha nebst allem Zubehör, wie Quais, Docks, Entrepôts, Getreidespeicher und Magazinen. Der Bau muss innerhalb drei Jahren fertig gestellt sein. In ganz besonderer Weise lässt sich auch die Gesellschaft angelegen sein, den bisher auf einer ziemlich niedrigen Stufe stehenden Ackerbau im Innern des Landes zu fördern und zu heben. Zu diesem Zwecke ist seit Jahren ein eigener Kulturinspektor von ihr angestellt; wir haben über die Art und den Erfolg dieser Bestrebungen erst neuerdings — in Nr. 47 Jahrg. 1900 d. Ztg. — eingehend berichtet, so dass wir hier auf unsere derzeitigen Mittheilungen Bezug nehmen können. Sodann wurde noch eine 9 km lange Zweigbahn von der Station Hamidié nach Ada-Bazar angekauft.

Der Erwerb und Ausbau der Linie Haidar-Pascha-Angora hat sich durch die Einzahlung von 60 % des Aktienkapitals und die Verwendung eines fünfprozentigen Prioritätsanlehens von 80 000 000 Fr. ins Werk setzen lassen. Für die Zwecke des Neubaues Eskischehir-Konia wurde dann durch Generalversammlungsbeschluss vom 3. August 1893 die Erhöhung des Aktienkapitals um 15 000 000 Fr. durch die Ausgabe von 30 000 Aktien II. Serie sowie die Aufnahme eines

Prioritätsanlehens II. Serie von 80 000 000 Fr. in 5 prozentigen Goldobligationen genehmigt. Auch auf die neuen Aktien sind 60 % eingezahlt worden. Die Konzession für Haidar-Pascha-Angora ist auf 99 Jahre vom 4. Oktober 1888 ab, diejenige für Eskischehir-Konia auf 99 Jahre vom 13. Februar 1893 ertheilt. Nach Ablauf derselben fallen die Strecken gegen Erstattung des durch Sachverständige festzustellenden Werthes der Betriebsmittel und der Vorräthe an die türkische Regierung. Letztere kann auch vom Jahre 1923 das Unternehmen gegen die jährliche Zahlung von 50 % der durchschnittlichen Roheinnahmen zurückkaufen. Im Durchschnitt der letzten sechs Jahre haben die Betriebseinnahmen für das Kilometer betragen rund 6 750 Fr., dagegen betrugen die kilometrischen Betriebsausgaben rund 3 420 Fr. Es verblieb also ein durchschnittlicher Betriebsüberschuss von rund 3 330 Fr. für das Kilometer. Wenngleich sich hiernach der Betriebskoeffizient als ein günstiger gestaltet hat, so haben doch die erzielten Roheinnahmen auch in dem günstigsten Jahre (1897) nicht ausgereicht, um die von der türkischen Regierung gewährleistete Summe zu erreichen. Die türkische Regierung hat daher zur Deckung dieses Betrages im Laufe der letzten Jahre regelmässig Zuschüsse leisten müssen, die zwischen 2 600 000 Fr. (1897) und 7 000 000 Fr. (1899) schwankten. Mit Hilfe dieses Zuschusses hat die Gesellschaft auf das eingezahlte Aktienkapital regelmässig eine Dividende von 5 % gewähren können. Nur in den Jahren 1891, 1892 und 1899 hat die Dividendenzahlung auf 4,5 % eingeschränkt werden müssen. Die Einnahmeverhältnisse des Jahres 1897 und theilweise auch noch die des Jahres 1898 haben sich dadurch so besonders günstig gestaltet, dass infolge des griechisch-türkischen Krieges zahlreiche Transporte von Truppen und Kriegsvorräthen das anatolische Bahnnetz passirten. Der Bahnverwaltung sind die ihr von der Regierung zu gewährenden Zuschüsse dadurch gesichert, dass ihr dafür die Einnahmen aus dem Zehnten der Sandjaks Ismid, Ertogrul, Kutahia, Angora, Trapezunt und Gümüschhane verpfändet sind. Diese Einnahmen sind der Administration de la Dette Publique Ottomane überwiesen, und letztere Verwaltung hat sich verpflichtet, aus diesen Einkünften die erforderlichen Beträge zur Verfügung der anatolischen Eisenbahngesellschaft zu halten.

H.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preussische Kanalvorlage.** In den weiteren Verhandlungen der Kanalkommission am 22. d. Mts. entwickelte der Abg. Freiherr v. Zedlitz die Vortheile einer Kombination der Kanal- und der Eisenbahntarifpolitik. Eine Verkehrspolitik, die zu einer Verbilligung der Produktionskosten führe, sei auch wegen des englischen Ausfuhrzolls auf Kohlen nöthig. Er erkenne auch an, dass der Mittellandkanal ein Glied in dieser Politik sei, allerdings wohl ein minderwerthiges. Möglich sei auch eine enge Verbindung zwischen der wasserwirthschaftlichen Vorlage und der Tarifermässigung, so dass das Ganze ein verkehrpolitisches Programm bilde von einer gewissen Elastizität. Dann könnte in jedem Jahre das ausgeführt werden, was nach den finanziellen Verhältnissen möglich sei. Dass die Vorlage, wie sie vorgelegt sei, nicht zur Annahme gelange, sei zweifellos. Aber auf dem von ihm angegebenen Wege könne man zu einer Verständigung gelangen. Minister v. Thielen erkannte es dankbar an, dass Abg. v. Zedlitz einen Kompromissvorschlag gemacht habe. Der Vorschlag habe nur den Fehler, dass er weder bei den Parteien, noch viel weniger bei der Staatsregierung auf Annahme rechnen könne. Man könne nicht mehr behaupten, dass man aus finanziellen Gründen Gegner der Kanalvorlage sei. Besonders erkenne die Staatsregierung in dem Mittellandkanal das wichtigste Stück der Vorlage. Sie halte auch an dem Bau der Emscherlinie fest. Auch die Kombination einer Ermässigung der Tarife mit der wasserwirthschaftlichen Vorlage müsse abgelehnt werden. Die Staatsregierung habe nicht die Absicht, die Tarife der Eisenbahnen durch die Kanäle beeinflussen zu lassen. Die Uebernahme des Wasserbetriebes durch den Staat sei auch nicht auszuführen. Es sei unmöglich, den gesammten Bahn- und Wasserbetrieb von einer Stelle aus zu leiten. In Bezug auf die Ermässigung der Brennstofftarife machte der Minister darauf aufmerksam, dass eine solche erst vor kurzem stattgefunden habe. Eine allgemeine Ermässigung zu versprechen, sei nicht angängig wegen der Unsicherheit der Faktoren, die dabei in Betracht kämen. Abg. v. Eynern, der Vorsitzende der Kommission, beurtheilte die Vorschläge des Abg. v. Zedlitz in ähnlicher Weise wie der Minister. Sie seien praktisch nicht durchführbar.

Nach der Mittagspause nahm Finanzminister v. Miquel das Wort, um wiederholt zu erklären, dass die Finanzlage den Bau des Mittellandkanals sehr wohl gestatte. Es handle sich in maximo um 12 000 000 ℳ jährlich. Die Lage der Reichsfinanzen könne demgegenüber nicht in Betracht kommen, auch wenn die Matrikularbeiträge etwa steigen sollten. Aus diesem Grunde die Sache zu vertagen, sei nicht berechtigt. Der Minister erklärt sich ferner gegen die Kombination der Tariffragen mit der wasserwirthschaftlichen Vorlage. Darin würde eine Ursache für fortgesetzte Tarifkämpfe liegen. Bei der Herabsetzung der Tarife käme auch in Betracht die Rücksicht auf den Bau neuer Linien. Unsere Gesammtlage sei so, dass auch nach dem Bau des Kanals eine Herabsetzung der Tarife erreicht werden könne. Es sei aber nicht thunlich, dies gesetzlich festzulegen. Die Staatsregierung müsse es in der Hand behalten, eine zweckmässige Relation zwischen den Abgaben auf den Wasserwegen und den Tarifen festzusetzen. Die gesetzliche Festlegung einer allgemeinen Herabsetzung der Tarife werde auch die finanziellen Bedenken steigern. Der Staat werde in allen Fällen die Herrschaft über die Wasserwege behalten. Die Hauptsache bleibe aber immer für einen Abgeordneten, ob er die Anschauung habe, dass die gewerbliche Entwickelung in Preussen so bleibe, wie sie jetzt ist. Wenn man Landwirthschaft und Industrie durch eine verständige Zollpolitik in gleicher Weise zu heben suche, so könne man auch das Vertrauen haben, dass auch in Zukunft die Entwickelung sich günstig gestalten werde. Im grossen und ganzen sei doch eine Harmonie der Interessen zwischen den verschiedenen Ständen vorhanden. Die Einrichtungen des Staates bieten die Gewähr, dass eine schwere Erschütterung der Finanzen des Staates nicht erfolgen werde.

Die weiteren Ausführungen des Finanzministers, ferner die der Abgg. Gothein und am Zehnhoff sowie des Ministers v. Thielen bewegten sich hauptsächlich auf dem wasserwirthschaftlichen Gebiete und betrafen die Frage, ob die Lippe- oder die Emscherlinie des Kanals gebaut werden solle.

— **Aus der Kanalkommission.** Die „Berl. Korr." schreibt: „Die Ausführungen der Minister Dr. v. Miquel und v. Thielen in den Sitzungen der Kanalkommission vom 20. und 22. d. Mts. sind in den bisher vorliegenden Zeitungsberichten theilweise ungenau und lückenhaft wiedergegeben. Es scheint daher zweckmässig, die betreffenden Reden in ausführlicher und korrekter Darstelluug zu veröffentlichen."

Wir werden diese Darstellung, soweit für unsere Leser erforderlich, in der nächsten Nummer veröffentlichen.

— **Abfertigung und Unterweisung der Reisenden in den D-Zügen.** Aus Anlass von Beschwerden, dass das Zugbegleitpersonal in den D-Zügen der Unterweisung der Reisenden keine genügende Aufmerksamkeit schenke und dass es den Reisenden nicht möglich sei, von dem Zugpersonal Auskunft über freie Plätze und andere Dinge zu erlangen, die für die Reisenden wissenswerth seien und deren Kenntniss die Verkehrsabwickelung erleichtern und beschleunigen würde, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, der Abstellung des geschilderten Uebelstandes ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Es werde sich empfehlen, dem Personal der D-Züge die Verpflichtung zur höflichen Behandlung aller Reisenden sowie zur besonderen Fürsorge für kranke, hilfsbedürftige oder des Reisens unkundige Personen — nach Maassgabe der „Vorschriften über die Beförderung von Personen und Reisegepäck" — nochmals einzuschärfen. Ausserdem werde aber auch darauf Bedacht genommen werden müssen, das vorhandene Personal durch entsprechende Vertheilung der einzelnen Dienstvorrichtungen zweckmässig auszunutzen. Insbesondere sei auch der Wagenwärter, soweit er nicht durch seine technischen Dienstverrichtungen in Anspruch genommen ist, zur Unterweisung und Abfertigung der Reisenden heranzuziehen; seine Dienstverrichtungen seien im einzelnen festzulegen. Auch sei nichts dagegen zu erinnern, dass die Platzkarten getrennt sowohl durch Zugführer als durch Schaffner verkauft werden, wenn dadurch die Verkehrsabwickelung erleichtert werde.

— **Verhütung von Unfällen auf unbewachten Eisenbahnübergängen usw.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch das „Eisenbahn-Verordnungsblatt" eine Verfügung des Ministers des Innern vom 9. Januar d. J. bekannt

gegeben, wonach dieser es für allgemein geboten erachtet, durch wiederholte Bekanntmachungen den Wagenführern die grösste Vorsicht beim Passiren von Bahnübergängen zur Pflicht zu machen und sie auf die Gefährdung ihres eigenen Lebens wie auf ihre Straffälligkeit aus § 316 des Strafgesetzbuchs bei unachtsamem Passiren der Bahn hinzuweisen. Auch soll überall, wo dies noch nicht geschehen, durch Polizeiverordnungen vorgeschrieben werden, dass der Führer eines Fuhrwerks während der Fahrt stets entweder auf dem Fuhrwerke, die Fahrleine in der Hand, oder auf einem der Zugthiere oder in ihrer unmittelbaren Nähe bleiben und das Gespann fortwährend unter Aufsicht halten muss, und dass Führer, welche dem zuwiderhandeln, insbesondere auch schlafende und angetrunkene Führer, strafbar sind. Der Minister des Innern spricht schliesslich die Hoffnung aus, dass auf diese Weise gerade auch die Unglücksfälle durch die Nebeneisenbahnen und Kleinbahnen sich vermindern werden.

— **Genehmigung von Kleinbahnen, die Eisenbahnen berühren.** Vorgekommene Einzelfälle haben dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten Anlass gegeben, darauf hinzuweisen, dass die Zuständigkeit der zur Mitwirkung bei Genehmigung von Kleinbahnen berufenen Eisenbahnbehörde an sich nicht zusammenfällt mit der sich nach den allgemeinen Bestimmungen regelnden Zuständigkeit der Eisenbahnbehörden für alle diejenigen Beziehungen, die sich aus der Berührung von Kleinbahnen mit Eisenbahnen (Anschluss mit gleicher Spur, Einführung in den Bahnhof einer Eisenbahn, Heranführung zum Zwecke der Benutzung von Ueberladevorrichtungen oder der Einrichtung eines Rollbockbetriebes, Kreuzung, Mitbenutzung) ergeben. Für die Prüfung solcher Beziehungen ist vielmehr bei Privateisenbahnen der mit der Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts betraute königliche Eisenbahnkommissar, bei Staatseisenbahnen und vom Staate verwalteten Privateisenbahnen diejenige königliche Eisenbahndirektion zuständig, zu deren Verwaltungsbezirk die berührten Eisenbahnanlagen gehören.

Zur Vermeidung von Unregelmässigkeiten macht der Herr Minister ferner darauf aufmerksam, dass ebenso, wie dies bezüglich der Gestaltung des Anschlusses von Kleinbahnen an Eisenbahnen bei gleicher Spurweite im Sinne des § 29 des Kleinbahngesetzes angeordnet ist, in jedem Falle der Berührung von Kleinbahnen mit Eisenbahnanlagen, also auch im Falle der vorerwähnten Einführung in den Bahnhof einer Eisenbahn oder der Heranführung, Kreuzung oder Mitbenutzung nach Maassgabe des § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838 in Verbindung mit §§ 8 und 29 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 unter Vorlage der Entwurfstücke seine Entscheidung über die Zulässigkeit der geplanten Bauausführungen usw. vor Ertheilung der kleinbahngesetzlichen Genehmigung einzuholen ist. In der Regel hat diese Vorlage durch diejenige Eisenbahnbehörde zu erfolgen, welche für die Eisenbahnanlagen zuständig ist. Um in dem Genehmigungsverfahren für eine Kleinbahn Verzögerungen zu vermeiden, sind die Unternehmer seitens der bei Ertheilung der kleinbahngesetzlichen Genehmigung mitwirkenden Eisenbahnbehörde möglichst frühzeitig darauf hinzuweisen, dass bezüglich der etwa geplanten Berührung von Eisenbahnanlagen die Zustimmung der in Frage kommenden anderen Eisenbahnbehörde nöthig ist.

Bei der landespolizeilichen Prüfung der Entwürfe, soweit sie Eisenbahnanlagen berühren, ist ebenso wie bei der Abnahme seitens der Regierungspräsidenten für die Zuziehung der für die Eisenbahnanlagen zuständigen Eisenbahnbehörde Sorge zu tragen. In Fällen, in denen zwei Kleinbahnen in der schon erläuterten Weise sich berühren und verschiedenen Genehmigungsbehörden unterstehen, erfolgt die Mitwirkung der betheiligten kleinbahngesetzlichen Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden unter sinngemässer Beachtung der vorstehenden Anordnungen mit der Maassgabe, dass die Beibringung der hiernach zur Genehmigung erforderlichen Unterlagen seitens der Regierungspräsidenten zu veranlassen ist.

— **Ergebniss der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. April d. J. in 11 Arbeitstagen 169 247 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 386 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 176 236 und auf den Arbeitstag 16 021 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. April d. J. auf den Arbeitstag 635 und im ganzen 6 989 Doppelwagen oder 3,9 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. April d. J. 24 859 Doppelwagen gegen 26 497, in Oberschlesien 59 988 Doppelwagen gegen 64 306 und in den drei Bezirken zusammen 254 094 gegen 267 039 Doppelwagen, und war demnach im Saarbezirk 1 638 Doppelwagen oder 6,2 %, in Oberschlesien 4 318 Doppelwagen oder 6,7 % und in den drei Bezirken zusammen 12 945 Doppelwagen oder 4,8 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

— **Bezirkseisenbahnrath der Direktionsbezirke Berlin und Stettin.** In der auf den 6. Juni d. J. nach Stettin einberufenen Versammlung dieses Bezirkseisenbahnrathes ist neben anderen Berathungsgegenständen auch ein Antrag des Kommerzienrathes Stahl, Direktors der Schiffsbauwerft „Vulkan“ zu Stettin-Bredow, wegen Verbesserung der Schnellzugverbindung zwischen Hamburg und Stettin über Berlin auf die Tagesordnung gesetzt. Die gedachte Verbindung leidet zur Zeit daran, dass an den um 12.48 von Hamburg abfahrenden D-Zug, welcher in Berlin kurz nach 4 Uhr eintrifft, kein früherer Zug nach Stettin anschliesst, als ein um 7,35 fahrender Personenzug, so dass sich die Reisezeit Hamburg Stettin auf 10 Stunden stellt. Zur Beseitigung dieses Uebelstandes wird vorgeschlagen, den gedachten D-Zug von Hamburg um 20 Minuten früher, den um 4.5 von Berlin nach Stettin fahrenden Personenzug aber um 20 Minuten später abgehen zu lassen, so dass dieser letztere von den aus Hamburg kommenden Reisenden nach Stettin benutzt werden könnte. Für den Fall, dass dies unthunlich sein sollte, wird beantragt, im Anschluss an den um 6.1 von Berlin über Angermünde nach Sassnitz fahrenden Schnellzug einen neuen Schnellzug Angermünde-Stettin einzulegen und auf diese Weise zugleich eine neue Schnellzugverbindung Berlin-Stettin zu schaffen, die einem bestehenden und lebhaft empfundenen Bedürfnisse abhelfen würde.

— **Eisenbahn Münster a. Stein-Scheidt.** Das „Preussische Eisenbahn-Verordnungsblatt“ veröffentlicht den unter dem 13./16. November v. J. zwischen Preussen und Bayern wegen des Baues einer zweigleisigen vollspurigen Eisenbahn von Münster a. Stein nach Scheidt abgeschlossenen Staatsvertrag. Durch ihn verpflichtet sich Preussen, die Konzession zum Bau und Betriebe der gedachten Bahn auf preussischem Gebiet unter den üblichen Bedingungen an die Aktiengesellschaften der pfälzischen Nordbahnen und der pfälzischen Ludwigsbahn zu ertheilen, sobald ihnen wegen der in Bayern gelegenen Strecken von der bayerischen Regierung die Konzession ertheilt sein wird. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn soll, wenn nicht unvorherzusehende Ereignisse eintreten, spätestens zum 1. April 1904 erfolgen. Die Ausübung des Oberaufsichtsrechts über die Eisenbahngesellschaften wird von Preussen der bayerischen Regierung überlassen. Die Ernennung der für die Eisenbahn anzustellenden Beamten und Bediensteten und die Disziplinargewalt über diese steht den Eisenbahngesellschaften zu. Die Genehmigung der Tarife und der Fahrpläne bleibt der bayerischen Regierung und zwar für die auf preussischem Gebiete liegenden Strecken im Einverständnisse mit der preussischen Regierung vorbehalten. Für diejenige Strecke der Bahn von Lauterecken nach Staudernheim, welche einen Bestandtheil der Bahnlinie Münster a. Stein-Scheidt bilden wird, tritt der Staatsvertrag vom 23. Oktober 1891 mit dem Tage der Inbetriebnahme der neuen Bahn ausser Kraft.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat März d. J. wurden bei einer Betriebslänge von 5 785 (1900: 5 637) km 2 071 192 Personen und 1 478 270 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 2 989 511 ℳ, aus dem Güterverkehr 8 024 245 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 188 750 ℳ und aus dem Thiertransport 258 237 ℳ, zusammen 11 460 743 ℳ (gegen 11 916 034 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres). Die Einnahmen in den ersten drei Monaten d. J. beziffern sich auf 30 824 040 ℳ (weniger gegenüber dem Vorjahre um 1 057 476 ℳ).

— **Erprobung von Bremsvorrichtungen.** Die Nr. 91 der in München erscheinenden „Neuen bayerischen Zeitung“ brachte eine Mittheilung aus Lindau über die Erprobung von Bremsvorrichtungen auf der Gefällstrecke der Arlbergbahn zwischen den Stationen Langen und Bludenz (über die auch in Nr. 30 S. 477 d. Ztg. berichtet wurde), in welcher zum Ausdruck gebracht wurde, dass bei diesen Versuchen die automatische Vakuumbremse allein alle gestellten Bedingungen erfüllte und dass von sämmtlichen anwesenden Ingeniören dieser Bremse der Sieg anerkannt wurde. Hierzu bringt nunmehr genannte Zeitung in Nr. 95 eine Berichtigung folgenden Inhalts: „Zu der von uns in Nr. 91 gebrachten Notiz wird uns von der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen mitgetheilt, dass ein gemeinsamer Beschluss der anwesenden Ingeniöre über das Resultat der Versuche mit den der Erprobung unterstellten Bremssystemen nicht gefasst wurde und insbesondere bezüglich der Vakuumbremse unter den anwesenden Ingeniören durchaus nicht eine Meinung herrschte. Die allgemeine Brauchbarkeit einer Bremse für den Eisenbahnbetrieb ist durch diese Probe

nicht beurtheilt worden. Diese Versuche bestätigten neuerdings, dass die deutschen Staatseisenbahnen zur Zeit ein Bremssystem besitzen, welches in der Wirkung und Verlässigkeit gegen andere Einrichtungen in keiner Weise zurücksteht."

— **Pfälzische Bahnen.** In der am 23. d. Mts. zu Ludwigshafen abgehaltenen Generalversammlung der vereinigten pfälzischen Eisenbahngesellschaften wurde die Tagesordnung nach den Anträgen der Verwaltung erledigt und die Superdividende auf 1,25 % für sämmtliche Aktien der drei Gesellschaften festgesetzt.

— **Zur württembergischen Eisenbahnfrage** liegen auch diesmal wieder eine Reihe bedeutsamer Kundgebungen aus Süddeutschland vor, an denen besonders interessant ist, dass sie zeigen, wie der Gedanke auch in den Köpfen bisheriger Gegner jeder Annäherung an Preussen allmählich Anklang gewinnt. Hierüber berichtet in besonders warmherziger Weise die Münchener „Allg. Ztg." unter der Ueberschrift „Verkehrspolitische Zukunftsfragen":

„Wenn ein Ereigniss aus letzter Zeit die tröstliche Gewissheit geben konnte, dass die deutsche Einheit nicht blos ein schönes Ideal ist, das einer gehobenen Zeit und auserwählten Männern seine Verwirklichung verdankt und mit dem Schwinden des nationalen Idealismus wieder der Auflösung anheimfallen könnte, sondern dass jenseits von jedem Idealismus auch Thatsachen politischer und wirthschaftlicher Gemeinschaft den deutschen Staat im Herzen Europas zusammenhalten, Thatsachen, die schlechthin gegebene Grössen sind, so ist es ein an sich nicht gerade weltbewegendes Ereigniss, nämlich der Umschwung, der sich in Württemberg mit Bezug auf die Beurtheilung der Eisenbahnfrage in letzter Zeit bemerkbar gemacht hat. Es handelt sich in kurzen Worten um die Herbeiführung einer engeren Verbindung der württembergischen Eisenbahnen mit dem grossen preussischen und preussisch-hessischen Eisenbahnnetz, nicht in sklavischer Nachahmung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, sondern in einer Form, die Württemberg mehr Selbständigkeit lässt, ohne ihm die Vortheile des Anschlusses an dies grösste deutsche Verkehrsnetz zu nehmen. Diese Möglichkeit — denn mehr als eine Möglichkeit, eine Aussicht kommt einstweilen nicht in Frage — hat in kurzer Zeit in weiten Kreisen Württembergs, die ihr bisher feindlich gegenüberstanden, Anhang gefunden. . . . . Das ist eine ganz merkliche Wandlung der öffentlichen Meinung in ganz kurzer Zeit, und doch ist sie kaum auffallend, wenn man sich die Zahlen vergegenwärtigt, die in einer von der württembergischen Regierung aufgestellten und der Finanzkommission vorgetragenen Berechnung über die finanziellen Vortheile enthalten sind, welche dem Lande zugeflossen wären, wenn Württemberg 1897 gleichzeitig mit Hessen und unter denselben Bedingungen in eine Eisenbahngemeinschaft mit Preussen eingetreten wäre. Danach hätte beim Anschluss an die preussische Gemeinschaft in den drei Jahren 1897/99 die Staatskasse zusammen etwa 4 000 000 *M.* und die württembergischen Eisenbahnbeamten und -Bediensteten ebenfalls 4 000 000 *M.* mehr eingenommen. . . ."

Die „Allg. Ztg." hatte an der oben punktirt wiedergegebenen Stelle behauptet, dass sogar der Vorsitzende der Finanzkommission der württembergischen Kammer, der volksparteiliche Abg. Liesching, sich freundlich zu der Frage gestellt habe. Der genannte Herr hat dies für eine missverständliche Auffassung seiner ironisch gemeinten Bemerkungen erklärt, und die „Allg. Ztg." bemerkt nun bei Wiedergabe dieser Berichtigung, die Aenderung in den Anschauungen württembergischer Geschäfts- und Parteikreise über die Nützlichkeit einer Angliederung der dortigen Bahnen an das preussisch hessische Eisenbahnnetz ohne die gleichen Opfer an Selbständigkeit, wie im hessischen Vertrage, gehe aus Meinungsäusserungen hervor, denen gegenüber der Verdacht beabsichtigter Ironie ausgeschlossen sei.

Aus den Verhandlungen der Finanzkommission führt die Münchener „Allg. Ztg." dann weiter eine bedeutsame Erscheinung an, die wohl den unmittelbarsten praktischen Erfolg zeitigen wird, dass sich nämlich allmählich in Abgeordnetenkreisen, wie bei der Verwaltung Stimmung zeigt für die früher so geschmähte vierte Klasse, die zunächst vielleicht versuchsweise eingeführt werden könnte. Ueber die Bedeutung dieser Thatsache schreibt die halbamtliche süddeutsche „Reichskorrespondenz":

Falls ein solcher Vorgang mit der Zeit in Süddeutschland weitere Nachahmung fände, würde damit das schwerste Hinderniss aus dem Wege geräumt, das sich bisher immer einer einheitlichen Gestaltung der deutschen Eisenbahntarife in den Weg gestellt hat. Man kann sich dem Eindruck nicht verschliessen, dass man sich in dieser Frage in Süddeutschland bis jetzt von einer gewissen falschen Noblesse beherrschen liess und dass, wenn die Leute erst einmal selbst prüfen können, sich namentlich unsere so überaus] sparsame Landbevölkerung rasch mit den entschiedenen Vortheilen der vierten Klasse befreunden wird. Auf diese Weise würde man auch am ehesten [zu der viel gewünschten Verbilligung des Nahverkehres gelangen, für die sich eine andere rationelle Lösung kaum finden lässt.

Das Münchener Blatt berichtet weiter über die von uns mehrfach erwähnten Bemühungen des Freiherrn v. Wöllwarth und die Ferroviarius-Broschüre und fügt folgende Worte hinzu: „Der Kampf für eine weitere Eisenbahngemeinschaft stellt sich dar als eine energische Vertretung württembergischer Interessen, nämlich der finanziellen. Dem steht naturgemäss eine zu erwartende Beeinträchtigung württembergischer Selbstbestimmung in Bezug auf Eisenbahnangelegenheiten gegenüber. Es bleibt abzuwarten, ob und in welcher Form ein Ausgleich der sich widerstreitenden Interessen gefunden wird. Wie schnell diese Dinge, die naturgemäss auch in den übrigen Bundesstaaten den Gegenstand aufmerksamer Beobachtung und eingehender Erwägung bilden, sich entwickeln werden, steht dahin. Wir würden es für verfehlt halten, durch Uebereifer die Entwickelung zu beschleunigen, vielleicht auch zu gefährden. Für das Beste möchten wir es erachten, die Verhältnisse durch ihr eigenes Schwergewicht wirken zu lassen. In keinem Falle würde es sich um die Ausdehnung der preussischen Machtsphäre, sondern um die Pflege eines allgemeindeutschen Interesses unter Wahrung der partikularen handeln."

Zum Schluss lassen wir noch die Aeusserungen einiger dem Gedanken der Eisenbahngemeinschaft feindlicher Blätter folgen. Die „Augsb. Abendztg.", ein Centrumsblatt, schreibt:

„Man kann sich nicht verhehlen, dass nach den Kommissionsverhandlungen (der württembergischen Kammer) der Gedanke einer preussischen Gemeinschaft (oder eventuell einer Reichseisenbahngemeinschaft) seinen Weg bereits in weitere Kreise des württembergischen Parlamentarismus gefunden hat und — worauf es noch mehr ankommt — dass die Regierung bei weitem nicht mehr so entschieden Nein sagt, wie früher. Jetzt lässt der Minister, der gegen die Einigung ist, zu ‚rein akademischen' Zwecken einen Bericht ausarbeiten, der gerade für eine Gemeinschaft spricht, und in einigen Jahren, schwerlich wird es anders kommen, da lässt man die politischen Bedenken fallen, und nun stimmen Minister und Bericht hübsch überein, und ein bedeutendes Stück unserer politischen Selbständigkeit weiter ist über den Main nordwärts gewandert, um nie mehr wieder in die Heimath zurückzukehren. Sehr auffällig erscheint es nach den Berichten der Presse auch, dass der Widerstand der Volkspartei ebenfalls nicht mehr die Bestimmtheit aufweist, die man nach der Vergangenheit der Partei voraussetzen könnte."

Und die „Frankf. Ztg." muss sich zu dem folgenden Eingeständniss bequemen: „Gutta cavat lapidem. Das Motto der Broschüre des Ferroviarius zu Gunsten der Verpreussung der süddeutschen Bahnen trifft zu. Die steten Tropfen beginnen an mehreren Stellen durchzusickern, und wenn sie auch den Stein noch nicht ausgehöhlt haben, so schwindet doch schon da und dort das Vertrauen zu der Festigkeit des Widerstandes. Dem Reichsbahngedanken ist die Volkspartei gewiss keine grundsätzliche Gegnerin, vorausgesetzt, dass ein System geschaffen wird, das eine unbeschränkte Alleinherrschaft der preussischen Verkehrsverwaltung verhütet, zumal diese gegenwärtig allen Reformen im Verkehrswesen widerstrebt."

Der „Tropfen Gift" dieser letzten Aeusserung wird, wie wir überzeugt sind, nicht verhindern, dass die anderen Tropfen ihre wohlthätige Wirkung mit der Zeit thun. Auch in Norddeutschland zieht die Bewegung ihre Kreise. Ueber ihre Wirkung in der Presse Oldenburgs, dessen Staatsbahnnetz bekanntlich das kleinste Deutschlands und infolge der geographischen Lage am meisten von Preussen abhängig ist, werden wir demnächst berichten.

— **Elektrischer Betrieb auf Hauptbahnen.** Ueber die Kosten der elektrischen Betriebsführung gingen die Meinungen häufig genug auseinander. Die bauenden Firmen rechneten a priori ebenso häufig eine Verbilligung gegenüber dem Dampfbetrieb und dem Pferdebetrieb heraus, wie die Betriebsführenden sich späterhin getäuscht sahen. Heute, wo die elektrotechnische Unternehmung mit allerlei Ungemach zu kämpfen hat, ist hinzugetreten, dass man die Frage der Wirthschaftlichkeit des elektrischen Betriebes mit mehr Ruhe und Musse studirt. So hat man in neuester Zeit auch bereits über die elektrische Betriebsweise mit langen Zügen auf der Wannseebahn bei Berlin Erfahrungen sammeln können, wo, wie der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion in Berlin mitgetheilt hat, die Zugförderungskosten des elektrisch betriebenen Versuchszuges zur Zeit überhaupt noch nicht, sondern erst nach Ablauf des Versuchsjahres endgültig ermittelt werden können, weil über die Unterhaltungskosten und sonstigen Aufwendungen, soweit diese nicht im Strompreise enthalten sind, ein abschliessendes Urtheil noch nicht möglich ist. Die Zugförderungskosten des elektrischen Versuchsbetriebes werden sich nach der bisherigen Aufstellung thatsächlich höher stellen als beim Dampfbetrieb. Schon die Stromkosten allein sind bedeutend höher, als die Kosten der Kohlen für die gleiche Zugförderungsleistung

beim Dampfbetriebe. Dass eine derartige Mittheilung in den Kreisen der Elektrotechniker wenig Freude machen würde, war vorauszusehen. Gegenüber den hämischen Bemerkungen, welche den mangelnden wirthschaftlichen Erfolg der bisherigen Versuche der preussischen Eisenbahnverwaltung zur Last legen möchten, können wir nicht umhin, darauf hinzuweisen, dass beim elektrischen Grossbetrieb auf Vollbahnen die Kostenfrage trotz etwaiger günstiger lautender Berichte durchaus noch nicht genügend geklärt ist, um annehmen zu können, dass der elektrische Betrieb sich irgendwie billiger stellen werde, als der Dampfbetrieb.

— **Personalnachrichten.** Der vortragende Rath im hessischen Finanzministerium, Abtheilung für Eisenbahnwesen, Geheimer Oberbaurath Mayer, ist, einer Meldung der „Frankfurter Zeitung" zufolge, zum hessischen vortragenden Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt. An seine Stelle im hessischen Finanzministerium tritt, nach derselben Quelle, Regierungs- und Baurath Coulmann, bisher Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion 2 in Frankfurt a/M.

Oesterreich-Ungarn.

— **Gesetzentwurf über die Regelung des Arbeitsverhältnisses bei Eisenbahnbauten.** Der Eisenbahnminister hat dem österreichischen Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf, betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter, vorgelegt. Der Begründung der Vorlage, welche im wesentlichen auf Grund der einschlägigen Berathungen im Arbeitsbeirath festgestellt wurde (vergl. Nr. 40 S. 610 d. Ztg.), ist folgendes zu entnehmen:

Die Eisenbahnunternehmungen waren bisher von der Anwendung der Bestimmungen der Gewerbeordnung ausgenommen worden, und es finden daher auch die später eingeführten, die Regelung des Arbeitsverhältnisses und den Arbeiterschutz im Gewerbebetriebe bezweckenden Bestimmungen der Gewerbeordnung auf die gedachten Unternehmungen keine Anwendung. Das Eisenbahnministerium hat daher in weiterer Verfolgung des mit dem Gesetze vom 27. August 1892, betreffend die Bestellung eines Gewerbeinspektors für die in Wien auszuführenden öffentlichen Verkehrsanlagen, gegebenen und von bestem Erfolge begleiteten Anstosses zur wirksamen Ausdehnung des gewerblichen Arbeiterschutzes auf das Gebiet grosser öffentlicher Arbeiten die Frage einem eingehenden fachmännischen Studium unterziehen lassen, welche Gebiete des Eisenbahnwesens im weiteren Sinne neben dem Eisenbahnbau ihrer Natur nach zur Anwendung ähnlicher Vorsorgen im Interesse der Arbeiter geeignet wären. Es wurden die nach Ausscheidung der regelmässigen Bahnerhaltung erübrigenden Arbeiten beim Eisenbahnbau und die Hilfsanstalten der Eisenbahnen als jene Gebiete erkannt, auf denen die gesetzliche Festsetzung von Arbeiterschutzvorkehrungen und das Arbeitsverhältniss betreffenden Normen sich als zweckmässig und anstandslos durchführbar erweisen dürfte.

Während die Einführung solcher Vorkehrungen rücksichtlich der Hilfsanstalten der Eisenbahnen lediglich den Wirkungskreis des Eisenbahnministeriums berührt, fällt ihm die Vorsorge für den Arbeiterschutz nur bezüglich jener Eisenbahnbauführungen zu, welche von den Eisenbahnverwaltungen selbst bewerkstelligt werden, wohingegen die gleiche Vorsorge bezüglich des Theiles dieser Bauten, welche im Wege privater Bauunternehmungen zur Ausführung kommen, der Zuständigkeit des Handelsministeriums und des Ministeriums des Innern untersteht. Es wurde daher, um ein einheitliches Vorgehen zu erzielen, die Ausarbeitung zweier getrennter Gesetzentwürfe ins Auge gefasst, von welchen der vorliegende die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter betrifft, während ein gleichzeitig seitens des Handelsministeriums in Vorlage gebrachter Gesetzentwurf die Anwendung der Bestimmungen der Gewerbeordnung auf Bauunternehmungen (Eisenbahn-Bauunternehmungen einbegriffen) bezweckt.

Die Bestimmungen des Gesetzentwurfes sind den Bestimmungen der Gewerbeordnung nach Thunlichkeit angepasst. Eine grundsätzlich verschiedene Regelung hat lediglich der Absatz über die Zuständigkeit der Behörden und über das Verfahren gefunden.

— **Investitionsprogramm.** Am 22. d. Mts. verhandelte der Eisenbahnausschuss des österreichischen Abgeordnetenhauses über die grosse Eisenbahninvestitionsvorlage der Regierung. Vor Beginn der Berathungen machte der Eisenbahnminister die Mittheilung, dass die Regierung im Laufe der nächsten Tage den Gesetzentwurf, betreffend den Bau von Wasserstrassen, im Abgeordnetenhause zur verfassungsmässigen Behandlung einbringen werde. Im Anschlusse an diese Vorlage werde baldigst ein Gesetzentwurf zur Vorlage kommen, welcher die Sicherstellung derjenigen Bahnen niederer Ordnung bezweckt, bezüglich deren die Vorverhandlungen so weit gediehen sind, dass dem Abgeordnetenhause bestimmte Anträge vorgelegt werden können.

Die jungczechischen Abgeordneten gaben die Erklärung ab, dass sie das Junktim zwischen der Erledigung der Eisenbahninvestitionen und der Wasserstrassenvorlagen aufrecht erhalten, welcher Bedingung von keiner Seite widersprochen wurde.

Der Eisenbahnminister war in der angenehmen Lage, am Schluss der allgemeinen Berathung darauf hinzuweisen, dass keine wesentlichen Einwendungen gegen den von der Regierung ausgearbeiteten Linienplan der zweiten Verbindung mit Triest obwalten und dass die Regierungsvorlage in dieser Beziehung die Probe einer eingehenden Erörterung im Eisenbahnausschusse gut bestanden habe. Sodann besprach der Minister die wichtigsten technischen Fragen, die während der Verhandlungen aufgeworfen worden waren. Bezüglich der Frage der Anlage der Tunnel ertheilte der Minister die Auskunft, dass im Hinblicke auf die geologischen und sonstigen Verhältnisse der Tauerntunnel mit sofortigem Vollausbruch zweigleisig, dagegen der Wocheiner- und Karawankentunnel vorläufig als Zwillingstunnel hergestellt werden sollen. Beim Bosrucktunnel der Pyhrnbahn werde die etwa erforderliche Herstellung eines zweiten eingleisigen Tunnels der künftigen Verkehrsentwickelung vorzubehalten sein. Weiter besprach der Minister die vorgebrachten Besorgnisse wegen der Höhe der Betriebskosten der neuen Bahnen und bemerkte, dass ein Vergleich mit den Betriebsverhältnissen der Arlbergbahn nicht möglich sei, da so ungünstige Verhältnisse, wie sie diese Bahn aufweist, bei keiner der von der Regierung vorgeschlagenen Bahnen zutreffen werden. Auf die Tariffragen übergehend, stimmte der Minister zu, dass die Erstellung wirthschaftlich richtiger Tarife für die zweite Bahnverbindung mit Triest eine der wichtigsten Aufgaben der betriebführenden Verwaltung bilden werde. Es sei zu hoffen, dass die süddeutschen Bahnen zum grossen Theile im eigenen Interesse sich bereit finden werden, die österreichische Staatseisenbahnverwaltung bei Lösung der Tariffrage zu unterstützen. Bezüglich der angeregten Fortsetzung der Pyhrnbahn nach Norden bemerkt der Minister, dass die Ausgestaltung des in Betracht kommenden Lokalbahnnetzes in Böhmen gewiss studirt werden würde, dass aber vor allem die naturgemässe Fortsetzung der Staatsbahnlinie Linz-Budweis in Betracht komme, für deren Ausgestaltung im Investitionsprogramme entsprechend Vorsorge getroffen werde. Schliesslich kam der Minister auf einige bezüglich der Wocheiner Linie vorgebrachte Einzelfragen zurück und wies darauf hin, dass diese bei der Ausarbeitung der Einzelpläne noch einem weiteren Studium werden unterzogen werden und dass den Interessenten bei den vorzunehmenden Amtshandlungen ausreichend Gelegenheit geboten sein werde, ihre Wünsche vorzubringen.

— **Rechnungsabschluss der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** Nach dem vorliegenden Rechnungsabschlusse für das Jahr 1900 sind die Ergebnisse dieses Jahres ausserordentlich günstig. Die österreichischen Eisenbahnlinien nebst dem Ergänzungsnetz und der Linie Brünn-Rossitz ergaben eine Einnahme von 63 464 058 (+ 3 963 453) Kr., die Ausgaben bezifferten sich auf 37 110 118 (+ 3 353 742) Kr.; es verbleibt mithin ein Ueberschuss von 26 353 940 (+ 609 711) Kr.

Die Einnahmen des gesellschaftlichen Gesammtnetzes, die schon im Jahre 1898 die höchsten seit dem Bestande der Staatsbahn gewesen und im Jahre 1899 abermals um 2 800 000 Kr. gestiegen waren, haben sich im Jahre 1900 neuerlich um rund 4 000 000 Kr. erhöht. Es beweist dies eine ausserordentliche Entwickelungsfähigkeit des Verkehres, die um so bemerkenswerther ist, als die Erhöhung der Einnahmen zum grössten Theile auf die Steigerung des Lokalverkehres zurückzuführen ist, die seit Jahren stetig anhält. Gleichzeitig sind allerdings auch die Betriebsausgaben sehr erheblich gestiegen, und zwar um 3 350 000 Kr. gegen das Vorjahr. Diese grosse Erhöhung der Ausgaben erscheint einerseits bedingt durch die regelmässige Steigerung infolge der Vermehrung des Personals, der Erhöhung der Gehälter und der Löhne, die Steigerung der Steuern, die Beiträge für den Pensionsfonds, die Bruderladen, den Provisionsfonds, die Haftpflicht- und Unfallversicherung (aus dem letztangeführten Titel allein ein Mehr von 400 000 Kr.), andererseits aber durch die Wirkungen des grossen Kohlenarbeiterausstandes im Frühjahre 1900, der im Kladnoer Gebiet nahezu drei Monate lang gedauert hatte. Der Mehrbedarf an Kohlen hat im abgelaufenen Jahre rund 1 100 000 Kr. betragen. Hiervon entfallen 400 000 Kr. auf den Mehrverbrauch und 700 000 Kr. auf die Steigerung der Preise. Die Ausgaben erscheinen weiter belastet durch die bedeutende Erhöhung des Wagenmiethekontos, weil fremde Kohle zugeführt werden musste und für die fremden

Wagen, in denen die Verfrachtung und Zufuhr erfolgte, bis zur Ausladung grosse Miethen zu bezahlen waren.

Der Garantiezuschuss der österreichischen Regierung für das Ergänzungsnetz beziffert sich auf 1 684 321 (+ 184 974) Kr. Die Erhöhung dieses Zuschusses findet die Erklärung in dem Umstande, dass die Steigerung der Einnahmen nicht so gross war, wie beim nichtgarantirten Netze, und die Zinsen und die Kapitalsbeträge für die Investitionen auf dem Ergänzungsnetze dieses belasten. Der von der ungarischen Regierung geleistete Jahresbetrag für die Ablösung der ungarischen Linien beträgt 19 636 103 (+ 122 228) Kr. Die Erhöhung dieser Post ist dadurch erklärt, dass das Goldagio in den für die Bezahlung der Jahresrente entscheidenden Monaten, nämlich im Dezember 1899 und Juni 1900, höher war und daher die Aufzählung aus diesem Titel sich entsprechend erhöhte.

Bei den österreichischen Werken und Fabriken, welche ein Erträgniss von 915 999 (+ 96 133) Kr. geliefert haben, ist die Steigerung desselben vornehmlich dem besseren Geschäftsgange der Maschinenfabrik zuzuschreiben, die im Jahre 1900 100 Stück Lokomotiven gebaut hat; ihr Erträgniss war um rund 200 000 Kr. höher, dagegen haben die Kohlenwerke in Kladno um 100 000 Kr. weniger geliefert. Der Kohlenförderungsausfall hat nicht weniger als 150 000 t, d. i. 20 % der Gesammtförderung, betragen. Wenn trotzdem der Ausfall im Erträgnisse sich innerhalb viel niedrigerer Ziffern bewegt, so ist dies dem Umstande zuzuschreiben, dass die Preise für die geförderte Kohle viel höher waren als im Jahre 1899. Die gesteigerte Leistungsfähigkeit der Maschinenfabrik ist auf die neuen Investitionen zurückzuführen, welche auch die Gestehungskosten vermindern. Von den 100 Lokomotiven wurde der weitaus grösste Theil im Inlande abgesetzt, während jetzt Ablieferungen für Frankreich und Belgien im Zuge sind.

Auch die ungarischen Domänen- und Hüttenwerke weisen im Vergleich zum Vorjahre eine sehr ansehnliche Besserung auf. Während im Jahre 1899 ein Betriebsausfall von 156 394 Kr. zu verzeichnen war, ergab sich im Jahre 1900 ein Ertrag von 1 118 283 Kr. Der ausserordentlich grosse Ausfall in dem Erträgnisse der ungarischen Domänen im Jahre 1899 war in erster Linie der ungünstigen Lage des Montanmarktes in Ungarn zuzuschreiben. Es musste beispielsweise infolge des gänzlichen Stockens des Eisenbahnbaues in Ungarn im Jahre 1899 die Schienenerzeugung in den gesellschaftlichen Walzwerken auf ein Fünftel eingeschränkt werden. Die geringe Bauthätigkeit in der ungarischen Hauptstadt bedingte auch eine wesentliche Einschränkung in der Herstellung von Trägern, und dazu kam noch, dass im allgemeinen die Preislage schlecht war. Auch das abgelaufene Jahr hat in dieser Hinsicht keine Wendung zum Besseren gebracht, ja eher noch eine ungünstigere Gestaltung durch die von den Eisenwerken der Staatseisenbahngesellschaft herbeigeführte Sprengung des ungarischen Eisenkartells. Bei der Besserung des Ergebnisses spielt ein anderer wichtiger Umstand mit. Während die ehemalige Leitung der ungarischen Domänen- und Hüttenwerke den berechtigten Anforderungen nicht entsprach, so dass eine neue Direktion eingesetzt werden musste, scheint es, dass die neue Leitung durch eine bessere technische und kommerzielle Gebahrung, durch die Steigerung der Leistungsfähigkeit und zweckmässige Ausnutzung der sich darbietenden geschäftlichen Verhältnisse sich bewähre. Es konnten bedeutende und lohnende Abschlüsse mit dem Auslande gemacht werden; so wurden grosse Schienenbestellungen für Italien übernommen, und selbst nach England — ein in Ungarn noch nicht dagewesener Fall! — wurden Stahlgusslieferungen ausgeführt. Auch die gesellschaftlichen Kohlenwerke lieferten einen besseren Ertrag, ebenso die Mühlen. Aus dem Erträgnisse der ungarischen Domänen sind überdies Investitionen von 500 000 Kr. gemacht worden.

Die Ausgaben für Verzinsung der Prioritäten weisen eine Steigerung um 482 000 Kr. auf, weil die neue Prioritätsanleihe der Staatsbahn für die letzten drei Monate des Jahres 1900 zu verzinsen war. Dagegen ist eine Verminderung der Zinsen für die schwebende Schuld der Gesellschaft eingetreten, welche nach Begebung der Anleihe zur Rückzahlung gelangt ist.

Das unter „diverse Einnahmen und Ausgaben" verrechnete Erträgniss der böhmischen Kommerzialbahn und der Eisenbahn Swolenowes-Smecna (die Aktien dieser Bahnen befinden sich sämmtlich im Besitz der Staatseisenbahngesellschaft) ist gegen das Vorjahr um etwa 100 000 Kr. zurückgegangen, und zwar insbesondere infolge des Rückganges des Kohlenverkehres.

Die Gesammtdividende für die Aktie soll (einschliesslich der am 1. Januar d. J. geleisteten Abschlagszahlung von 12,5 Fr.) mit 32 Fr. bemessen werden. Sie ist somit um 4 Fr. höher als jene des Jahres 1899 und die höchste seit dem Jahre 1894.

— **Reklamationsabtheilung des „Allgemeinen Tarifanzeigers".** Die Handels- und Gewerbekammer für Schlesien hat den Beschluss gefasst, mit dem Verlage des „Allgemeinen Tarifanzeigers" einen Vertrag einzugehen, demzufolge die Reklamationsabtheilung dieser Zeitschrift sich verpflichtet, die Ueberprüfung von Frachtbriefen aller Interessenten Schlesiens sowie die Geltendmachung der Ansprüche auf Rückerstattung von festgestellten Mehrgebühren zu einer vereinbarten Entschädigung durchzuführen. Das Uebereinkommen tritt sofort in Kraft.

Schon vorher hatte der „Tarifanzeiger" mit den Handels- und Gewerbekammern von Leoben, Olmütz und Bozen ähnliche Vereinbarungen getroffen.

— **Der Rechnungsabschluss der Kaiser Ferdinands-Nordbahn** stellt sich wie folgt:

	1900	gegen 1899
	Millionen Kronen	
Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr	16,741	+ 1,027
Einnahmen im Güterverkehr	68,470	+ 4,638
Verschiedene Einnahmen	0,649	+ 0,079
Summe der Betriebseinnahmen	85,861	+ 5,743
Eigentliche Betriebsausgaben	44,281	+ 4,337
Besondere Auslagen (Steuer usw.)	10,429	— 1,929
Summe der Betriebsausgaben	54,711	+ 2,407
Betriebsüberschuss	31,150	+ 3,338
Erforderniss für Verzinsung und Tilgung der Anlehen	13,475	+ 0,387
Reingewinn	17,674	+ 2,950
Antheil des Staates	1,386	+ 1,386
Reinertrag des Hauptbahnnetzes	16,238	+ 1,564
Reinertrag der sonstigen gesellschaftlichen Unternehmungen	5,138	+ 0,302
Dazu der Ertrag des Hauptbahnnetzes	16,288	+ 1,564
Gesammter Reinertrag	21,427	+ 1,867

Der Verkehr hat sich auf sämmtlichen Gebieten stärker entwickelt und wesentlich höhere Betriebseinnahmen gebracht; allein auch die Ausgaben sind bedeutend gewachsen. Die Steigerung des Güterverkehres ist hauptsächlich auf die Entwickelung des Kohlenverkehres zurückzuführen. Dieser belief sich 1899 auf 6 221 910 t und ist 1900 auf 6 757 738 t, also um 532 828 t gestiegen. Die Aufgabe von inländischen, an der Nordbahn gelegenen Kohlenwerken und die Abgabe von inländischen, ausserhalb der Nordbahn gelegenen Kohlenwerken, die im Jahre 1899 blos 3 010 718 t betrug, ist auf 3 265 343 t, also um 254 625 t gewachsen. Allein auch die Abgabe von ausländischer (oberschlesischer) Kohle innerhalb des Nordbahngebietes ist in erheblichem Maasse gestiegen. Die Kohlentransporte ausländischen Ursprunges stellten sich auf 1 852 653 t, haben sich daher um 233 950 t erhöht. Hierzu kam noch ein Durchzugsverkehr inländischer und ausländischer Kohle, der sich mit 1 639 741 t beziffert und jenen des Vorjahres um 44 252 t übersteigt. Der Einfluss des Arbeiterausstandes auf den Kohlenverkehr lässt sich aus folgenden Ziffern beurtheilen: In den drei ersten Monaten des Jahres, in welche der Ausstand fiel, betrug die Aufgabe von inländischen, an der Nordbahn gelegenen Werken und die Abgabe von inländischen, ausserhalb der Nordbahn befindlichen Werken 453 707 t, woraus sich gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres ein Ausfall von 242 957 t ergibt. Bis zum Schlusse des Jahres wurde nicht blos dieser Ausfall hereingebracht, sondern eine Erhöhung des Verkehres um 254 625 t erzielt. Wenn man zur Berechnung der Einnahmen aus dem Kohlenverkehre den vorjährigen Schlüssel anwendet, so würde auf die Tonne Kohle im Durchschnitt eine Einnahme von 4,7 Kr. entfallen. Die Einnahmen aus dem Kohlenverkehr würden sich danach auf 31 800 000 Kr. stellen. Es wäre dies fast die Hälfte der Gesammteinnahmen aus dem Güterverkehr der Nordbahn.

Die bedeutende Steigerung der Betriebsausgaben ist zum Theile eine Folge des wesentlich stärkeren Verkehres, zum Theile eine Folge der sich bei allen Bahnen geltend machenden Steigerung der Ausgaben für das Personal, für Wohlfahrtseinrichtungen und für sozialpolitische Lasten im allgemeinen. Der Beitrag zur Unfallversicherung betrug im Vorjahre 922 000 Kr. und hatte bereits damals eine Steigerung um 238 000 Kr. aufgewiesen. Im Jahre 1900 betrug die um den gleichen Betrag wie im Vorjahre gesteigerte Beitragsleistung etwa 1 160 000 Kr. Die besonderen Auslagen sind um 1 900 000 Kr. zurückgegangen. Es erklärt sich dies hauptsächlich durch den Wegfall der Rücklage für den Baureservefonds, die im Vorjahre 1 800 000 Kr. betrug und unter den besonderen Auslagen eingestellt war. Ferner ist im Jahre 1900 die Erwerbsteuer geringer bemessen worden, da die ungünstigen Ergebnisse des Vorjahres zu Grunde zu legen waren und überdies einige Posten der Steuerbemessung des Jahres 1898, bezüglich deren dem Rekurse der Nordbahn stattgegeben wurde, der Bilanz des Jahres 1900 zu Gute gekommen sind. Die Erwerbsteuer des Hauptbahnnetzes stellt sich sammt Zuschlägen für das Jahr 1900 auf 6 960 000 Kr. gegen 7 370 000 Kr. im Vorjahre.

Das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung der Anlehen ist um rund 400 000 Kr. gestiegen. Es erklärt sich dies

durch die fortschreitende Inanspruchnahme des Kapitals für Erweiterungsbauten und die Nachschaffung von Fahrbetriebsmitteln. Für diese Zwecke wurden zusammen 8 800 000 Kr. verausgabt. Am Ende des Jahres 1899 waren für gleiche Zwecke um 6 150 000 Kr. mehr verwendet worden, als durch Begebung von Prioritäten beschafft wurden. Zu dieser Summe traten im Jahre 1900 die bereits erwähnten Investitionsauslagen von 8 800 000 Kr., so dass sich zusammen mit der unbedeckten Post am Ende des Jahres 1900 ein unbedeckter Betrag von 14 950 000 Kronen ergab. Von letzterer Summe wurden 8 857 200 Kr. theils durch Ausgabe von Prioritäten, zum geringen Theile auch durch kleine Eingänge bedeckt, so dass am Ende des Jahres 1900 6 226 000 Kr. unbedeckt geblieben sind. Unbegeben waren Ende 1900 noch Schuldverschreibungen für 10 386 800 Kr. Durch diese ist also für die bis jetzt unbedeckte Post von 6 226 000 Kr. nicht nur volle Deckung vorhanden, sondern es bleiben noch 3 700 000 Kronen verfügbar.

Was die sonstigen gesellschaftlichen Unternehmungen anbelangt, so hat sich das Erträgniss der Lokalbahnen um 100 000 Kronen gehoben. Der Montanbesitz der Nordbahn hat 3 500 000 Kronen, das ist um 200 000 Kr. mehr, getragen. Die Kohlenwerke haben 642 150 (+ 5 400) t Kohle gefördert. Am Ende des ersten Vierteljahres war infolge des Arbeiterausstandes gegenüber dem Vorjahre ein Ausfall von 75 000 t vorhanden. Dieser Ausfall wurde hereingebracht, und am Schlusse des Jahres ergab sich noch eine um 108 000 t erhöhte Förderung.

Die Dividende, welche für das Jahr 1900 in Vorschlag gebracht wird, beträgt 283,5 Kr., das ist um 13 Kr. mehr als für 1899. Der Staat, der im Vorjahre leer ausging, weil das Erträgniss des Hauptbahnnetzes unter 100 fl. für die Aktie gesunken war, nimmt im Berichtsjahr an dem Gewinn mit 1 386 194 Kronen theil.

Der Generalversammlung wird der Antrag unterbreitet werden, der Verwaltung die Ermächtigung zur Aufnahme eines Investitionsanlehens von 60 000 000 Kr. zu ertheilen. Bezüglich des Anlehens schweben gegenwärtig noch Verhandlungen mit der Regierung.

Uebrige europäische Länder.

— **Organisationen der französischen Eisenbahnangestellten.** Die im Jahre 1884 gegründete „freundschaftliche Verbindung der Eisenbahnbeamten“ (association amicale des employés de chemins de fer) hielt dieser Tage ihre 17. Generalversammlung zu Paris ab. In der beschlossenen Tagesordnung heisst es: Ebenso weit entfernt von der Disziplinlosigkeit wie von der Unterwürfigkeit, wollen die Mitglieder der association amicale freie und von jeder Koterie unabhängige Männer bleiben, mit der äussersten Energie jeden Gedanken an Ausstand zurückweisen und gemäss ihrer Ueberlieferung mehr als jemals sich bemühen, durch friedliche Mittel, auf dem gewerblichen Boden die Verbesserung des Looses des Eisenbahnpersonals anzustreben. Die richtige Haltung wird den Eisenbahngesellschaften beweisen, dass die assocation amicale kein Feind, sondern ein werthvoller Mitarbeiter ist usw. — Der (sozialdemokratische) Kongress des nationalen Verbandes der französischen Eisenbahnarbeiter hielt sich in diesem Jahre ziemlich zurück, da der verunglückte Ausstand vom Herbst 1899 die Zwistigkeiten im Verbande verschärft und ihn schwer erschüttert hatte. Seine Mitgliederzahl ist in drei Jahren um die Hälfte, von 70 000 auf 35 000, zurückgegangen. Die im vorigen Jahre noch lebhaft erörterte Frage einer Vereinigung des Verbandes mit den beiden anderen Organisationen von Eisenbahnbediensteten blieb heuer mehr im Hintergrund. Indess wurde beschlossen, dem „internationalen Verband der Transportarbeiter“ beizutreten. Die alten Beschlüsse wegen Lohnerhöhung und sonstiger Verbesserungen wurden wiederholt. Unter den nicht organisirten Eisenbahnarbeitern soll die Werbung lebhafter betrieben werden.

— **Zwei elektrische Gebirgsbahnen in den französischen Pyrenäen,** die die Thäler einem grösseren Verkehr erschliessen und beide das Dorf Pierrfitte, Endstation einer in dem berühmten Wallfahrtsorte Lourdes von der grossen Hauptlinie Bayonne-Pau-Toulouse abzweigenden Nebenbahn, zum Ausgangspunkte haben, sind der „Magdeb. Ztg.“ zufolge vor kurzem dem Betriebe übergeben. Beide führen nach Gebirgsstädtchen, die durch ihre trefflichen Warmbäder bekannt sind: die eine nach Cauterets, die andere nach Luz. Cauterets liegt am Eingange in fünf der schönsten Hochgebirgsthäler der Pyrenäen, worunter das seenreiche Val de Latour. Die Bahn von Pierrfitte nach Luz folgt dem Gave de Pau genannten Flusse und erleichtert den Besuch des im Thale desselben gelegenen, von 13 grossen Wasserfällen belebten (der bedeutendste 422 m hoch) grossartigen Felsenamphitheaters von Gavarnie.

— **Bahnprojekt Paris-Chartres.** Zwischen diesen beiden Orten ist eine neue Staatsbahnlinie geplant. Sie soll nach dem vorläufigen Entwurfe eine Länge von rund 80 km erhalten, über Châtillon, Bièvres, Chevreuse, Cernay-la-Ville, Ablis, Gallardon und Coltainville führen, zahlreiche Viadukte und einen Tunnel von 2 200 m Länge erhalten und nach dem Voranschlage doch nicht mehr als 27 000 000 Fr. kosten. Nach dem amtlichen Bericht ist ihre Anlage nöthig geworden, weil die vorhandene Linie Paris-Chartres zwischen Paris und Saint-Cyr bereits die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht hat und sie zwischen Saint-Cyr und Chartres in absehbarer Zeit erreichen wird, da es unmöglich ist, die Anzahl uud die Schnelligkeit der auf ihr verkehrenden Züge zu erhöhen. Als Ausgangspunkt der neuen Linie ist, um die Kosten eines eignen Bahnhofs zu ersparen, in dem vorläufigen Entwurf der Bahnhof Montparnasse in Paris gewählt worden.

— **Internationales Uebereinkommen, betreffend den Eisenbahnfrachtverkehr.** Wie wir dem vom k. k. Handelsministerium herausgegebenen „Oesterreichischen wirthschaftspolitischen Archiv (vormals Austria)“ entnehmen, enthält die „Gazzetta ufficiale del regno d'Italia“ Nr. 19 vom Jahre 1901 das königliche Dekret vom 23. Dezember 1900, womit das Zusatz-Uebereinkommen zum Internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890, betreffend den Eisenbahnfrachtverkehr, das am 16. Juni 1898 zu Paris zwischen Italien, dem Deutschen Reiche, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Russland, Belgien, Dänemark, den Niederlanden, der Schweiz, dem Grossherzogthum Luxemburg und dem Fürstenthum Liechtenstein abgeschlossen wurde, für Italien kundgemacht wird.

Es ist nun wohl zu hoffen, dass ein baldiger Austausch der Ratifikationsurkunden zwischen den betheiligten Mächten stattfindet, damit das Zusatz-Uebereinkommen endlich in Vollzug gesetzt werden kann.

— **Signalvorrichtung auf englischen Bahnen.** Das Londoner Handelsamt hatte vor einiger Zeit, wie die „Railway News“ berichten, einen Ausschuss von Fachleuten mit der Aufgabe betraut, das geeignetste Mittel zur Verständigung zwischen den Reisenden und dem Zugpersonal in Vorschlag zu bringen. Der nach eingehenden Untersuchungen vom Ausschuss darüber erstattete Bericht wurde von den Eisenbahngesellschaften einer Prüfung unterzogen. Als bestes System für die Verbindung zwischen den Reisenden, dem Lokomotivführer und dem Schaffner wurde eine auf theilweiser Anwendung der Luftbremse beruhende Einrichtung gewählt. Die Südwestbahn wandte sich denn auch sofort an das Handelsamt um Genehmigung dieser Einrichtung, hat diese erhalten und nun bereits einen beträchtlichen Theil ihres Fahrmaterials mit jener Einrichtung versehen; nach und nach wird sie alle ihre Wagen damit ausrüsten. Die Reisenden sind imstande, durch einfaches Ziehen an einer der in jeder Ecke des Abtheils angebrachten Ketten ein Nothsignal zu geben.

— **Die Londoner Allgemeine Omnibusgesellschaft.** In der Generalversammlung berichtete der Vorsitzende, dass die Aktionäre bei richtiger Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände mit dem Betriebsergebniss des letzten Halbjahrs zufrieden sein können, obwohl der Reingewinn nicht so günstig ausgefallen ist, wie für die voraufgegangenen 6 Monate. Die Gesellschaft habe mit verschiedenen Uebelständen zu kämpfen gehabt. Viele der Hauptverkehrsadern befinden sich gegenwärtig in einem Zustande, der selbst in einer Mittelstadt den Spott herausfordern würde, in der Hauptstadt des Reiches aber geradezu beschämend sei. Der Verlust, der den Omnibusgesellschaften durch die Verkehrsabnahme infolge des baulichen Zustandes der Strassen erwachsen ist, sei schwer anzugeben, er belaufe sich aber auf etwa 400 000 ℳ. für das letzte Halbjahr. Ferner sei durch die Eröffnung der Centrallondonbahn der Verkehr der Gesellschaft einige Zeit hindurch etwas verschoben worden; dadurch aber, dass die Gesellschaft einige ihrer Verkehrsstrecken verlegt hat, konnte sie sich bald den veränderten Verhältnissen wieder anpassen, so dass ihre Einnahmen in den durch den Wettbewerb betroffenen Bezirken jetzt in stetiger Zunahme begriffen sind. Hieraus sei ersichtlich, dass ein gut geleiteter, mit den Bedürfnissen des Publikums rechnender Omnibusdienst immer wieder seinen Verkehr heranzuziehen vermag. Des weiteren sei eine zeitweilige Verminderung der Fahrten durch die übermässige Hitze herbeigeführt worden, welche im vorigen Sommer in London geherrscht hat. Die Theilhaber dürfen sich nicht wundern, dass, obwohl gegen die entsprechende Zeit des Vorjahres 53 Omnibusse mehr fuhren und etwa 1 270 000 km mehr zurückgelegt wurden, die Betriebseinnahmen nur um 55 750 ℳ gewachsen sind. Unter Einrechnung der Einnahmen aus Bekanntmachungen und dem Verkauf von Dünger belaufen sich die Gesammteinnahmen des Halbjahres auf 12 580 000 ℳ., entsprechend einer Zunahme des Erträgnisses von 24 724 ℳ. Die auf 11 990 000 ℳ. sich belaufenden

Gesammtausgaben stellen sich dagegen im Vergleich zur Zahl der im Verkehr gewesenen Omnibusse günstiger als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Unter den Ausgaben weist die für das Viehfutter, das erheblich theuerer war, die grösste Zunahme auf. Das Gesammtvermögen der Gesellschaft belief sich am 31. Dezember v. J. auf 24 180 000 ℳ, wovon 12 400 000 ℳ auf Grund und Gebäude entfallen. Etwa die Hälfte dieses Betrages sei, bemerkte der Vorsitzende, bereits getilgt. Das Erträgniss des Halbjahres, einschliesslich der Zinsen und Dividenden, betrug 937 584 ℳ. Auf Vorschlag der Direktion wurde beschlossen, eine Dividende von 10,5 % zu vertheilen.

— **Ueber den Ausbau des finnländischen Eisenbahnnetzes** wird der deutschen „Petersburger Ztg." aus Helsingfors geschrieben, dass die vom letzten Landtag behandelten Eisenbahnfragen jetzt Allerhöchst entschieden worden sind. Demgemäss werden folgende Bahnstrecken zur Ausführung gelangen: Unmittelbar nach der Vollendung der Eisenbahn Kuopio-Idensalmi soll die Bahn von Idensalmi nach Kajanu weitergebaut werden, um noch innerhalb der Finanzperiode (1901 1904) fertiggestellt zu werden. Für diese Bahn ist eine Summe von 5 400 000 finnländische Mark angewiesen worden. Dem Beschluss des Landtages gemäss soll ferner eine Bahn von der Stadt Nyslott nach der Station Elisenvaara an der Karelischen Bahn gebaut werden; die Kosten sind auf 10 764 000 finnländische Mark berechnet worden; der Bau soll am Ende der Finanzperiode in Angriff genommen werden; innerhalb dieser Periode sind nur 1 000 000 finnländ. Mark dafür bestimmt worden. Dagegen sind die Petitionen der Stände, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Oestermyra an der Wasabahn nach den Städten Kristinestad und Kuskö und betreffend die Unterstützung von privaten Eisenbahnbauten abschlägig beschieden worden. Der Vorschlag der Stände, eine ausländische Goldanleihe von 35 000 000 finnländ. Mark zur Deckung der Eisenbahnbau- und anderer Kosten aufzunehmen, ist mit der Einschränkung genehmigt worden, dass die Summe auf 25 000 000 finnländ. Mark zu bemessen ist.

— **Die Moskau - Kiew - Woronesh - Eisenbahngesellschaft** plant, wie Kiewer Blätter zu melden wissen, die Verwaltung ihres Bahnnetzes, ähnlich wie die Moskau - Windau - Rybinsk-Eisenbahngesellschaft, in zwei getrennte Verwaltungsbezirke zu theilen. Gegenwärtig gehören der erstgenannten Gesellschaft 1 970 Werst (2 102 km) an, darunter drei Hauptlinien, nämlich Kiew-Kursk 440 Werst (470 km), Lgow-Moskau 550 Werst (587 km) und Kursk-Woronesh 228 Werst (243 km), ferner neun kleinere Linien und schmalspurige Zufuhrbahnen; da die Verwaltung dieser ausgedehnten Strecken angeblich sehr schwierig ist, so wird, wie schon oben bemerkt, geplant, diese zu theilen, wobei ein jeder Theil eine eigene Verwaltung erhalten soll, von denen sich die eine in Kursk, die andere in Kiew befinden soll. Falls dieses Projekt zur Durchführung kommt, wird beabsichtigt, der Kiewer Verwaltung die Hauptlinie Kiew-Poltawa sowie die Zufuhrbahnen Kruty - Dnjepr - Krassnoje und Kruty - Tschernigow zuzutheilen. Die Gesammtstrecken dieser drei Bahnen würden 593 Werst (633 km) umfassen, während die übrigen beiden Hauptbahnen sowie sieben Nebenlinien und Zufuhrbahnen insgesammt 1 700 Werst (1 814 km) von der Abtheilung in Kursk verwaltet werden sollen. Die beiden Verwaltungen sollen unmittelbar der Verwaltung der Moskau - Kiew-Woronesh-Eisenbahn in Moskau untergeordnet werden.

— **Bahnprojekt Witebsk-Shlobin.** Das russische Ministerium der Verkehrsanstalten hat beschlossen, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" mittheilt, in diesem Frühjahre mit dem Bau der Witebsk-Shlobiner Strecke für Rechnung des Staates zu beginnen. Es ist dies eine Theilstrecke der Bahn von Petersburg über Witebsk, Shlobin nach Kiew. Die Theilstrecke Petersburg - Witebsk ist der Gesellschaft der Moskau-Windau - Rybinskbahn übertragen worden, die gleichzeitig die Genehmigung zum Ankauf und Umbau der Zarskoje-Sselobahn erhalten hat. Wie es nunmehr den Anschein hat, will der Staat den Rest der Bahn selbst bauen, während ursprünglich wohl der Plan bestand, dass die ganze Strecke der Moskau - Windau-Rybinskbahn zufallen sollte.

Fremde Welttheile.

— **Englands Leistungen im Eisenbahntransportdienst in Südafrika.** Die Schwierigkeiten, mit denen die englische Heeresverwaltung in Südafrika zu rechnen hatte und noch zu rechnen hat, gehen so recht aus einem in der „London Gazette" veröffentlichten amtlichen Berichte hervor, über den wir der „Köln. Ztg." folgendes entnehmen. Danach beträgt die gesammte Länge der Eisenbahnlinie 3 227 km. Bis zum 24. Oktober v. J., sagt der Bericht weiter, wurden an die Front 7 920 Offiziere und 193 656 Mannschaften befördert und 148 948 Thiere, 411 Geschütze, 3 012 Gefährte und 360 028 t Lebensmittel versandt. Die Ausschiffung von Mannschaften und Thieren verursachte nicht geringe Arbeitsleistung. Bis zum 31. Oktober einschliesslich wurden gelandet: in Kapstadt 137 976 Truppen, 52 941 Thiere; in Port Elizabeth 25 895 Truppen, 46 004 Thiere; in East London 28 134 Truppen, 36 800 Thiere; in Durban 69 969 Truppen, 43 832 Thiere, zusammen 261 947 Truppen, 179 577 Thiere. Am 30. September des vergangenen Jahres waren 17 874 Offiziere und Mannschaften mit Eisenbahnbauarbeiten beschäftigt, und bis zum 31. Oktober wurden ausgebessert: 75 Brücken, 94 Durchlässe und 59 km Eisenbahnlinie. Beim Vormarsche von Bloemfontein nach Johannesburg wurden wiederhergestellt: 27 Brücken, 41 Durchlässe, 16 km Eisenbahnlinie und 7 Weichen. Vom 6. Januar bis zum 15. November wurde das Eisenbahnnetz von den Buren 115 Mal zerstört und beschädigt. Der Truppenverpflegungsdienst war ebenfalls mit ungeheuren Schwierigkeiten verknüpft. Bis zum 30. Oktober wurden an die nördlich vom Oranjeflusse stehende Armee versandt: für Soldaten und Eingeborene 45 000 000 Portionen (= 90 000 t), für Thiere 20 000 000 Rationen (= 100 000 t). Während die beiden Republiken zuvor 250 Lokomotiven im Betriebe hatten, mussten sich die britischen Militärbehörden zeitweilig mit nur 95 alten, zum Theil beschädigten Maschinen behelfen. In der That sind diese Leistungen der englischen Verkehrstruppen so hervorragend, dass sie bei Feind und Freund Anerkennung finden müssen.

Allgemeines.

— **Das Modell einer der ersten in Deutschland verwendeten Lokomotiven** ist jetzt im Reichspostmuseum zu Berlin ausgestellt. Es ist die Nachbildung einer der Maschinen, die anfänglich auf der am 7. Dezember 1835 eröffneten Eisenbahn Nürnberg-Fürth zur Verwendung gekommen sind. Es stammt aus dem Nachlass eines Lokomotivführers der gedachten Bahn und wurde aus einem Münchener Antiquariat für das Museum erworben. Das Modell ist in Metall und Holz mit grosser Sorgfalt ausgeführt; im Innern befindet sich ein mittelst Spiritus zu heizender Kessel, vermöge dessen das kleine Fahrzeug in Bewegung gesetzt werden konnte. Da von den ersten deutschen Lokomotiven unseres Wissens wohl Zeichnungen, aber keine plastischen Nachbildungen vorhanden sind, so ist das Modell für das Museum ein sehr schätzenswerther Besitz und findet auch bei Fachleuten und im Publikum viel Beachtung. Der Dampfkessel, welcher an Länge das gegenwärtig übliche Maass erheblich übertrifft, trägt die Anschrift „Das Feuer-Ross".

— **Probefahrten mit elektrischen Motorwagen.** Eine interessante Probefahrt mit einem neuen elektrischen Motorwagen fand am 19. d. Mts. der „Köln. Ztg." zufolge auf der Kleinbahn Düsseldorf-Krefeld statt. Die rheinische Bahngesellschaft machte Versuche mit einem Motorwagen, der 4 Motoren von je 80 PS besitzt, während die bisherigen grossen Wagen nur 2 Motoren mit zusammen 90 PS aufweisen. Der neue Motorwagen beförderte einen Zug von der Länge eines D-Zuges mit 6 grossen Wagen zu 24 t Gewicht bei einer Geschwindigkeit von 40 km. Der Versuch befriedigte vollkommen. Die Bahngesellschaft beabsichtigt, demnächst mehrere der neuen Motorwagen einzustellen, um dem Verkehr während der Ausstellung in Düsseldorf gerecht zu werden.

— **Die Herstellung elektrischer Lokomotiven** durch die grossen Elektrizitätsgesellschaften hat bereits eine nicht zu unterschätzende Bedeutung gewonnen. Unter anderen hat auch die Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals Schuckert & Co. in Nürnberg seit 1883 eine Anzahl Lokomotiven für die verschiedensten Betriebsverhältnisse geliefert, beispielsweise im Jahre 1898 eine Verschublokomotive für die Fabrik chemischer Produkte Union in Glienken bei Stettin. Die Maschine leistet bei Verwendung von zwei Motoren, die mittelst Zahnradvorgelegen die Laufräder antreiben, 38 PS. Die Zugkraft an den Laufrädern beträgt 1 050 kg bei einer Geschwindigkeit von 2,4 m in der Sekunde. Das Eigengewicht der Lokomotive ist 11 000 kg. Eine andere Lokomotive wurde 1897 für das Cementwerk Schifferdecker & Sohn in Heidelberg für Kiesbeförderung geliefert; sie leistet 5,5 PS, hat 110 kg Zugkraft bei 3,6 m Geschwindigkeit in der Sekunde und wiegt 2 500 kg. Beide Maschinen benutzen zum Betriebe Gleichstrom. Eine Drehstromlokomotive wurde für die kaiserliche Zuckerfabrik Timaschew in Russland im Jahre 1900 gebaut. Sie ist mit einem Drehstrommotor für 14,5 PS ausgerüstet. Der Motor macht 580 Umdrehungen in der Minute, welche durch eine doppelte Zahnradübersetzung auf die Laufräder übertragen werden. Der Lauf-

raddurchmesser ist 750 mm und die zu erreichende Geschwindigkeit 11 km in der Stunde. Die Zugkraft an den Schienen beträgt 342 kg. Das Fahrzeug wiegt rund 4 t und ist für 1 m-Spur gebaut. Die Regelung der Fahrgeschwindigkeit erfolgt durch stufenweises Abschalten der in die Ankerphasen eingeschalteten Widerstände. Diese drei Lokomotiven sind namentlich für Materialbeförderungen in Fabrikbetrieben bestimmt. Sie haben in üblicher Weise den Führerstand in der Mitte und sind so gebaut, dass dem Führer der Ausblick auf die Strecke nach jeder Seite frei ist. Wo besonderer Werth auf eine geringe Bauhöhe gelegt wird, was hauptsächlich im Bergbau der Fall ist, erhalten die Lokomotiven eine andere Bauart. Eine für das Kohlenbergwerk Altgemeinde in Bockwa gelieferte Grubenlokomotive ist mit einem Motor von 6 PS ausgerüstet; ein zweiter Motor kann ohne weiteres eingebaut werden. Die Zugkraft an den Laufrädern beträgt 150 kg, die Geschwindigkeit 2,8 m in der Sekunde, das Selbstgewicht 2,3 t. Wo die Anbringung einer Oberleitung unthunlich ist, erfolgt die Stromlieferung aus einer Akkumulatorenbatterie, so bei einer für das Steinkohlenwerk Vereinigter Bonifacius zu Krey bei Gelsenkirchen gelieferten Maschine. Diese besitzt zwei Motoren von zusammen 5 PS. Die Zugkraft beträgt 226 kg an den Laufrädern, die Geschwindigkeit 1,6 m in der Sekunde. Die Batterie kann im entladenen Zustand sammt Kasten von dem Untergestell abgehoben und durch eine frisch geladene ersetzt werden. Hierzu sind in der Ladestation geeignete Vorrichtungen getroffen, um die Auswechselung leicht vornehmen zu können. Die Batterie besteht aus 39 Zellen und besitzt eine Kapazität von 63 Ampèrestunden. Das Gesammtgewicht der Lokomotive beträgt 3 300 kg.

— **Ein Eisenbahnzug als Hochzeitsgeschenk.** Der von der holländischen Eisenbahngesellschaft der Königin der Niederlande geschenkte Hofzug besteht aus zwei Salonwagen, einem Gepäck- und einem Küchenwagen. Die beiden Salonwagen sind jeder 17 m lang, mit den Puffern 18,3 m. Die Gesammtlänge des Zuges beträgt 73,2 m. Der eine Wagen enthält einen grossen und zwei kleine Salons, Toilettezimmer usw. Im Zuge fährt der Packwagen zuerst, ihm folgen die beiden Salonwagen, zuletzt kommt der Küchenwagen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Am 10. Juni d. J. Abends wird der Bahnhof Coblenz Rheinb. für den Eilgutverkehr geschlossen.

Vom 11. Juni d. J. ab werden infolge dessen die für Coblenz bestimmten oder dort zur Aufgabe gelangenden Eilgüter nur noch auf Bahnhof Coblenz Moselbahn ausgeliefert oder angenommen. Es treten hierdurch zum Theil geringfügige Frachterhöhungen im Verkehr mit den Stationen Urmitz und Ehrenbreitstein sowie darüber hinaus ein.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Cöln, den 27. April 1901. (1024)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Mai d. J. werden die Stationen Heilbronn Südbhf. und Sontheim bei Heilbronn der württembergischen Staatsbahn in die Hefte 1—5 der Abtheilung E aufgenommen, die Tarifkilometer Coblenz Rh.-Saargemünd von 313 in 213 geändert, die Stationssätze Mannheim-Warendorf auf diejenigen des preuss.-hess. Staatsbahntarifs IV/VI ermässigt und die Station Konstanz der badischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 9 S (für Schiffsbaueisen) aufgenommen.

Cöln, den 23. April 1901. (1025)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif für die Tarifgruppe VIII (Cöln und St. Johann-Saarbrücken) vom 1. Januar 1900.

Am 1. Mai d. J. erscheint der 3. Nachtrag. Er enthält u. a. Entfernungen für die Station Urmersbach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken und Aufnahme der Ausnahmetarife 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze und 14 a für Rohzucker jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Cöln, den 18. April 1901. (1026)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangen für die Beförderung von Dach- und Mauerziegeln von Füssen und Pfronten nach österreichischen Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 23. April 1901. (1027)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangen für die Beförderung von Calcium-Carbid (Ausnahmetarif Nr. 77) ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 23. April 1901. (1028)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai 1901 gelangt zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 für die k. b. Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnstationen) der XXIII. Nachtrag zur Einführung.

München, den 23. April 1901. (1029)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Russisch-westpreussischer Verkehr über Mlawa.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird in den Ausnahmetarif 24 für Holz nach Danzig und Neufahrwasser die Station „Mogilew" der Südwestbahnen einbezogen. Die Frachtsätze betragen für Hölzer der I. und II. Kategorie nach Danzig lege Thor 75,52 Kop. für 100 kg; für den Verkehr nach den übrigen Empfangsstationen kommen ausserdem die auf Seite 2 des Tarifs vorgesehenen Zuschläge zur Anwendung.

Danzig, den 20. April 1901. (1030)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 25. April d. J. findet der Ausnahmetarif Nr. 2 (Rohstofftarif) auch im Verkehr mit der Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn Anwendung.

Hannover, den 19. April 1901. (1031)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband, Verkehr Elsass-Lothringen-Frankreich.

Zu dem ab 1. Mai d. J. gültigen Reglement und Tarife für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen andererseits wird ein von dem gleichen Tage ab gültiger Nachtrag I, enthaltend Aenderung der allgemeinen Bestimmungen des Haupttarifs, herausgegeben. Die Abgabe erfolgt kostenlos.

Strassburg, den 20. April 1901. (1032)
Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif, Theil II vom 1. Mai 1900.

Am 1. Mai l. J. tritt der I. Nachtrag in Kraft, welcher ausser Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs hauptsächlich neue und theilweise geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 3 für

Getreide usw. und Nr. 5 für Mühlenerzeugnisse enthält.
München, den 20. April 1901. (1033)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.
Am 1. Mai d. J. gelangt für Holz des Spezialtarifs II zwischen Stettin und Herby ein Ausnahmesatz in Höhe von 1,25 ℳ für 100 kg zur Einführung.
Breslau, den 19. April 1901. (1034)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.
Am 1. Mai d. J. tritt zum Gütertarif, Heft 2 der Nachtrag XVII in Kraft. Derselbe enthält, ausser einer bereits anderweit bekannt gegebenen Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für den direkten Verkehr zwischen Stationen der braunschweigischen Landeseisenbahn einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner und der königlichen Militär-Eisenbahn andererseits. Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.
Erfurt, den 20. April 1901. (1035)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.
Am 1. Mai d. J. wird die Station Gandringen als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flussschiffen nach binnenländischen Stationen einbezogen.
Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.
Erfurt, den 20. April 1901. (1036)
Königliche Eisenbahndirektion.

Danzig-Warschauer Verkehr über Mlawa.
Mit Gültigkeit vom 18. April alten/1. Mai neuen Stils 1901 tritt der Nachtrag VI in Kraft. Durch denselben werden mehrere russische Stationen in die Ausnahmetarife für Heringe, Zucker, Eier, Spiritus und Sämereien einbezogen. Ausserdem enthält er Ergänzungen und Berichtigungen.
Druckstücke des Nachtrags verabfolgen zum Preise von 0,10 ℳ die deutschen Verbandstationen und unser Tarifbüreau.
Danzig, den 22. April 1901. (1037)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Holländische Eisenbahngesellschaft.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. gelangt für die Beförderung von lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen im diesseitigen Lokalverkehre auf niederländischem Gebiete ein neuer Tarif — Theil II — zur Einführung und tritt gleichzeitig derjenige vom 1. Juni 1899 ausser Kraft.
Amsterdam, den 22. April 1901. (1038)
Der Administrationsrath.

Berlin-Stettin-sächsischer Thiertarif.
Am 1. Mai d. J. treten für die Beförderung lebender Thiere zwischen Greifenhagen einerseits und Bischofswerda und Radeberg andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, worüber diese Stationen Auskunft ertheilen.
Dresden, den 24. April 1901. (1039)
Königl. Generaldirektion
der sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 25. April d. J. treten im hanseatisch-ostdeutschen Gütertarif für Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehäfen (Ausnahmetarif E) folgende Frachtsätze in Kraft:
von Tegel nach Lübeck (Gem.-Stat. der L. B. E. und der M. F. F. E.)
für 100 kg

Klasse I	0,96 ℳ
Klasse II a	0,73 „
Klasse II b	0,59 „

Berlin, den 20. April 1901. (1040)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.
Im Verkehr mit der Brölthaler Eisenbahn werden vom 1. Mai ab die Gesammtentfernungen, soweit sie sich über den Uebergangspunkt Siegburg ergeben, um 1 km ermässigt.
Münster, den 20. April 1901. (1041)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.
Am 1. Mai 1901 gelangen für die Beförderung lebender Thiere zwischen der Station Leinefelde des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel einerseits und der Station Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) der sächsischen Staatsbahnen andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen nähere Auskunft.
Erfurt, den 20. April 1901. (1042)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 wird für die Beförderung von Cement und Cementwaaren in vollen Wagenladungen von Strassburg transit Wasserweg nach Basel zur Ausfuhr sowie, in umgekehrter Richtung, von Basel nach Strassburg zur Ausfuhr nach dem Zollauslande ein Ausnahmefrachtsatz von 0,38 ℳ für 100 kg eingeführt. (1043)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ausnahmetarif für Erdwachs von Boryslaw nach Ebersdorf b. Coburg.
Am 1. Juni d. J. gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Erdwachs, roh, unverpackt, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Frachtbrief und Wagen von der Station Boryslaw der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach der Station Ebersdorf bei Coburg der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt zur Einführung. Durch diesen Ausnahmetarif, der zum Preise von 5 ₰ oder 6 Heller ö. W. bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen bezogen werden kann, wird der mit Gültigkeit vom 1. April 1900 im Verfügungswege eingeführte Ausnahmefrachtsatz für Erdwachs von Boryslaw nach Ebersdorf bei Coburg in Höhe von 442 ₰ für 100 kg aufgehoben.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.
Breslau, den 20. April 1901. (1044)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.
Am 1. Mai d. J. gelangen im Verkehr mit Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn ermässigte Frachtsätze für die nach den Ausnahmetarifen 2 (Rohstofftarif) und 6 (Brennstofftarif) zur Abfertigung gelangenden Güter zur Einführung. Gleichzeitig wird Station Tangermünde als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen einbezogen.
Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.
Erfurt, den 24. April 1901. (1045)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.
Für Maschinen, landwirthschaftliche, sowie Ackergeräthe, zerlegt und unzerlegt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Olmütz St. E. G.	139 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Olmütz St. E. G.	134 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Olmütz St. E. G.	175 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.
Wien, am 22. April 1901. (1046)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.
Für Maschinentheile und zerlegte Maschinen, andere als landwirthschaftliche, von Eisen oder Stahl sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen und die zum Bau einer Spinnerei in Bubentsch bestimmt sind, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Bubentsch	66 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Bubentsch	61 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Bubentsch	106 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.
Wien, am 21. April 1901. (1047)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Abänderung des Anhanges für besondere Begünstigungen und Einführung ermässigter Frachtsätze für Garne der Pos. G-3a etc.

Die in den Nachträgen V zu den vom 1. März 1896 gültigen Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2 unter fortl. Nummer 2 des Anhanges zu Heft 1 bezw. unter fortlaufender Nummer 6 des Anhanges zu Heft 2 enthaltene Bedingung der Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen wird mit 30. April 1901 aufgehoben.

Demgemäss werden die bezüglichen Frachtsätze für Garne aller Art der Pos. G-3a laut Güterklassifikation des Tarif-Theiles I von Lindau nach Wien I (K. E. B.) sowie von den angeführten Stationen in Vorarlberg nach Prag St. B., Smichow St. B. bezw. Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) B. E. B. mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen des Tarif-Theiles I angewendet.

Ferner gelangen mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901 für obbezeichnete Artikel unter den vorangeführten Bedingungen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Von	nach			
	Iglau Stadt und Iglau Oe. N. W. B.	Nussdorf transit	Prag (Hrabovka) transit	Wien I (K. E. B.)
	Heller für 100 kg			
Bludenz	349	326	344	—
Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Hohenems, Lindau (Stadt- und Rangirbahnhof), Rankweil und Schaan=Vaduz	349	326	318	—
Frastanz	349	326	332	—
Hard Fussach	353	334	326	330
Nenzing und Strassenhaus	349	326	337	—

Wien, am 14. April 1901. (1048)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich. (Neuer Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II, Heft 2.)

Insoweit durch den neuen, mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 publizirten Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 2 (Seehafen-Ausnahmetarif) Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juni 1901 in Kraft. (1049)

Priv. öst.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit West-Oesterr.

Für Lithopone-Farben treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen Bodenbach=Landungsplatz von Salzburg	124 h
Nach Aussig=Landungsplatz von Salzburg	129 h
Nach Schönpriesen=Umschlag von Salzburg	119 h
Nach Dresden=Elbkai von Salzburg	171 h

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 h Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 23. April 1901. (1050)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Eisen und Stahl, roh, aller Art, in Masseln (Broden) oder Prismen, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens
Von Laube resp. Tetschen Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz nach Kapfenberg	150 h
Von Schönpriesen=Umschlag nach Kapfenberg	145 h
Von Dresden=Elbkai nach Kapfenberg	172 h

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 h, bei Aussig Landungsplatz 9,5 h für 100 kg beträgt.

Wien, am 22. April 1901. (1051)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Bier in beliebiger Verpackung zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg	bei Aufgabe von 10 000 kg
	für den Frachtbrief und Wagen	
Nach Laube resp. Tetschen Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz von Puntigam	311 h	291 h
Nach Schönpriesen=Umschlag von Puntigam	306 „	286 „
Nach Dresden-Elbkai von Puntigam	365 „	338 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 h Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 23. April 1901. (1052)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.

Für Holz des Ausn.-Tar. Nr. 5 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz von Ernsthofen	90 h
Nach Aussig=Landungsplatz von Ernsthofen	95 „
Nach Schönpriesen=Umschlag von Ernsthofen	85 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen Umschlag verstehen sich exklusive 10 h Schleppbahngebühr für 100 kg.

Für Langholz im Verkehre mit Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag beträgt die Schleppbahngebühr 6 h für 100 kg.

Wien, am 23. April 1901. (1053)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Mehl, Mahlprodukte und Kleie des Ausn.-Tar. Nr. 1 b, c treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Bukaczowce	216,4 h
„ Czarna	150,4 „
„ Hliboka	258,4 „
„ Jezierna	221,4 „
„ Kopyczynce	256,4 „
„ Lubaczów	181,4 „
„ Monasterzyska	239,4 „
„ Podwoloczyska	237,4 „
„ Radymno	175,4 „
„ Sadowa=Wisznia	188,4 „
„ Sambor	192,4 „
„ Surochów	174,4 „
„ Zloczów	214,4 „

Für den Verkehr mit Schönpriesen=Umschlag ermässigen sich die vorste-

henden Frachtsätze um 5 ₰; für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben für Mehl und Mahlprodukte um 36 ₰, für Kleie um 22 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 23. April 1901. (1054)

Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.
(Aenderung des Termines für die Ausserkraftsetzung des Tariftheiles II, Heft 2 [Getreide etc.].)

Die in der Nummer 23 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" vom 20. März 1901, auf Seite 369, sub Position 700 ausser Kraft gesetzten Frachtsätze des Tarifes, Theil II, Heft 2 (Getreide etc.) bleiben bis 1. Juni 1901 in Wirksamkeit.

Wien, am 23. April 1901. (1055)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. gelangt eine Neuausgabe des Kilometerzeigers für die Frachtberechnung von Gütern, lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen in unserem Lokalverkehre auf niederländischem Gebiete zur Einführung und tritt gleichzeitig die Ausgabe vom 1. Juni 1899 ausser Kraft.

Amsterdam, den 22. April 1901. (1056)

Der Administrationsrath.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. gelangt für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im diesseitigen Lokalverkehre auf niederländischem Gebiete ein neuer Tarif — Theil II — zur Einführung und tritt gleichzeitig derjenige vom 1. Juni 1899 ausser Kraft.

Amsterdam, den 22. April 1901. (1057)

Der Administrationsrath.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif für den Verkehr der preussischen Staatsbahnen mit der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn und den Binnenverkehr.

Den Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs — Theil I — vom 1. Januar 1900 entsprechend wird

a) für Gesellschaftsfahrten in IV. Wagenklasse, wenn öffentliche Interessen in Frage kommen,
b) für akademische Ausflüge zu wissenschaftlichen Zwecken,
c) für Schülerausflüge und für Reisen von Kindern in Ferienkolonien,
d) für gewisse Reisen von Mitgliedern öffentlicher Krankenpflegevereine u. Magdalenenstifte,
e) für gewisse Reisen von mittellosen Kranken, Blinden, Taubstummen und Waisen,
f) für Reisen der zu militärischen Dienstleistungen einberufenen, in Deutschland lebenden österreichisch-ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Wehrpflichtigen

(zu b bis f bei Benutzung der III. Wagenklasse) ein ermässigtes Fahrgeld von 1,5 ₰ für das Kilometer der zu durchfahrenden Strecke erhoben.

Es wird hierdurch bekannt gemacht, dass dieser Fahrgeldsatz auch fernerhin für die Beförderung der oben bezeichneten Personen zu den angegebenen Reisezwecken erhoben werden wird.

Stettin, den 18. April 1901. (1058)

Direktion
der Alt-Damm-Kolberger Eisenb.-Gesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.
(gez.) Schirmer.

---

3. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen. Bilanz per 31. Dezember 1900.

Aktiva.

		M.	M.
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn	—	124 775 013,97
II	„ „ Maximiliansbahn	—	35 100 339,52
III	„ „ Nordbahnen	58 754 591,32	
	„ „ Lokalbahn Grünstadt-Offstein	453 364,45	59 207 955,77
IV	Lokalbahnen im Bau	—	87 868,30
V	Disponibele Mittel:		
	Kassakonto	89 376,60	
	Wechselkonto	19 344,24	
	Guthaben bei Bankiers	5 039 713,14	
	„ für Frachten	1 077 392,21	
	„ aus Verkehrsabrechnungen	1 195 771,55	
	„ für Bauvorschüsse etc.	33 919,04	7 455 516,78
VI	Materialvorräthe	—	1 922 624,75
VII	Diverse Ausstände	—	140 255,44
VIII	Depositenkonto	—	10 125,—
IX	Passivreste des Betriebes	—	11 799 196,71
			240 498 896,24

Passiva.

		M.	M.	M.
I	Ludwigsbahn-Aktienkapital	—	19 986 857,14	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	87 628 800,—	
	Amortisation bis inkl. 1899	15 827 177,04	16 914 477,04	124 530 134,18
	„ pro 1900	1 087 300,—		
II	Maximiliansbahn-Aktienkapital	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	20 804 000,—	
	Amortisation bis inkl. 1899	2 962 614,48	3 201 114,48	35 619 400,19
	„ pro 1900	238 500,—		
III	Nordbahnen-Aktienkapital	—	18 668 571,43	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	36 617 700,—	
	Amortisation bis inkl. 1899	5 071 214,32	5 461 214,32	60 747 485,75
	„ pro 1900	387 000,—		
		25 576 805,84	—	
IV	Versicherungsfonds	—	—	596 992,69
V	Diverse Kreditoren:			
	aus Abrechnungen etc.	—	2 942 093,32	
	Amortisationsrückstände	—	161 500,—	
	rückständige Zinskupons	—	62 682,98	
	„ Dividenden	—	29 403,86	
	gekündigte Obligationen (Konvertirung)	—	7 714,30	3 203 394,46
VI	Baarkautionen	—	—	30 240,—
VII	Krankenkassen	—	—	24 560,05
VIII	Reservefonds	—	—	1 062 239,08
IX	Reserve zur Verfügung der Verwaltung: Baar	—	140 662,33	150 787,33
	Werthpapieredepot	—	10 125,—	
X	Staatszinszuschüsse	—	—	11 799 196,71
XI	Saldo der Betriebsrechnung pro 1900	—	—	2 734 465,80
				240 498 896,24

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1900.

Soll.

	M.	M.
An Betriebsausgaben:		
Persönliche Ausgaben	11 017 325,34	22 871 163,59
Sachliche Ausgaben	11 853 838,25	
An Verzinsung des Prioritätskapitals	—	5 117 863,—
„ Amortisation „ „	—	1 712 800,—
„ Verzinsung des Aktienkapitals	—	2 068 718,44
„ Aktivrest des Betriebes pro 1900	—	2 734 465,80
		34 505 010,83

Haben.

	ℳ	ℳ
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	7 620 218,02	
Gütertransporte	17 477 181,87	
Kohlentransporte	4 890 683 56	
Sonstige Einnahmen	4 516 927,38	34 505 010,83

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach (ausser den bereits bezogenen Aktienzinsen von 4 % bezw. 4½ %) als Dividende für das Jahr 1900 zur Auszahlung:

für die pfälzische Ludwigsbahn pro Aktie 6¼ % = ℳ 53,57,
„ „ „ Maximiliansbahn „ „ 2¼ „ = „ 19,29,
und „ „ pfälzischen Nordbahnen „ „ 1¼ „ = „ 10,71,

gegen Einlieferung der Dividendenkupons pro 1900.

Diese Dividenden können sofort bei der Direktionshauptkasse in Ludwigshafen am Rhein, sowie bei den auf der Rückseite der Kupons bezeichneten Bankhäusern bezogen werden.

Ludwigshafen a. Rhein, den 23. April 1901. (1059)

Die Direktion.

v. Lavale.

3. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines eisernen Ueberladekrahnes von 20 000 kg Tragfähigkeit für Bahnhof Magdeburg-Neustadt soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Maasssskizze etc. und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung eines eisernen Ueberladekrahnes“
versehen zu dem auf
Freitag, den 17. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1901. (1060)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von rund 210 cbm bearbeiteten Sandsteinwerkstücken für den Umbau der inneren Stadtverbindungsbahn in Breslau — Loos II — soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 4. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzureichen. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können einschliesslich der Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 6 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden. (1061)

Zuschlagsfrist drei Wochen.
Breslau, den 22. April 1901.
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verdingung von 1 400 Haarbesen, 300 Stück Bahnsteigbesen, 5 500 Stück Handfegern, 750 Stück Schrubbern, 1 000 Stück Wagenwaschbürsten, 75 Stück Wagenpolsterbürsten, 855 Stück Weichenbürsten, 870 Stück Scheuerbürsten, 60 Stück Rauhköpfen, 225 Stück Abortbürsten, 250 Stück Zinkeimern, 100 Stück Waschbecken, 80 Stück Müllschaufeln, 150 Stück Kohlenkasten, 150 Stück Kohlenlöffeln, 50 Stück Signalfahnen, 850 Stück Rohrkörben (Koks- und Kohlenkörbe), 80 Stück Weidenkiepen und 1 900 Stück Handtüchern.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 9. Mai 1901, Vormittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1–4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. Mai 1901.

Berlin, den 23. April 1901. (1062)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Materialien und Ausstattungsgegenständen.

Zu vergeben ist die Lieferung von 1. rohen und blanken Muttern, blanken Schrauben, Verkleidungs-Schrauben, Schliessen, 2. emaillirten Kontrolnummertafeln, Schlagloth, 3. verschiedenen Schaufeln, 4. Beisszangen, 5. Beschlagtheilen aus Rothguss, 6. Nägeln mit Messingköpfen, 7. Weichenlaternen, Lampentüllen, 8. Kreisellampen, 9. Leinölfirniss, Terpentinöl, Putzöl, Talg, 10. Sprossenleitern, 11. buchenen Holzkohlen. Nach den Materialgruppen 1—11 getrennte Angebotsvordrucke, in denen auch die Angaben über die ausgeschriebenen Mengen und die besonderen Lieferungsvorschriften enthalten sind, sowie die allgemeinen Lieferungsbedingungen können gegen Einsendung von 25 ₰ für je ein Angebotsvordruck und 25 ₰ für je ein Abdruck der allgemeinen Lieferungsbedingungen von unserem Werkstättenbüreau in Dresden-A., Strehlenerstrasse 1, bezogen werden. Die Zusendung der Bedingungen und Zeichnungen erfolgt auf Kosten des Bestellers. Die Lieferungsangebote sind spätestens bis 14. Mai an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen. Der Briefumschlag des Angebots ist mit der Aufschrift: Preisangebot Nr. . . ., sowie mit dem Namen des Anbieters zu versehen. Das Oeffnen der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter im vorderen Speisesaal (Nordhalle) des Personenhauptbahnhofes Dresden-A. am 15. Mai, Vormittags 10 Uhr. Die Bewerber bleiben bis 30. Juni 1901 an ihre Gebote gebunden.

Dresden, am 25. April 1901. (1063)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen St tseisenbahnen.

K. württb. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von 400 000 kg karbolsäurehaltigem Theeröl ist zu vergeben. Die Bedingungen können von der unterzeichneten Stelle bezogen werden, bei welcher auch die Angebote verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Theeröllieferung“ versehen, bis 6. Mai d. J. portofrei einzureichen sind.

Heilbronn, den 22. April 1901. (1064RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Anfertigung, Lieferung und Aufstellung, sowie Anstrich von eisernen Ueberbauten für die Unterführung der Wollankstrasse in Km. 2,7 + 79 der Nordbahn und Abbruch von 2 vorhandenen Ueberbauten der genannten Unterführung nebst 2 desgleichen der Unterführung der Spandauerstrasse soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 9. Mai 1901, Mittags 12 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 420, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 5,00 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1,00 ℳ für das Stück.

Zuschlagsfrist bis 1. Juni d. J.
Berlin, den 15. April 1901. (1065)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Am Dienstag, den 7. Mai, Vormittags 10 Uhr beginnend, versteigern wir hier von dem Bahn- und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferte alte Metallwaaren, nämlich:

Kupfer von Feuerbüchsplatten, Kupferabfälle, Kupferspähne, Roth- und Gelbgussspähne, Zinkblech, Blei, Kompositionsasche und eiserne Brückenträger.

Bis zu genanntem Termin werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Zuschlagsfrist: „Zehn Tage“.
Karlsruhe, den 10. April 1901. (1066)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 34. | 1. Mai 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Kann die Eisenbahn die Haftung für das ihr zur Aufbewahrung übergebene Gepäck (§ 38 der Eisenbahn-Verkehrsordnung) ausschliessen oder beschränken?

Von **Dr. M. Reindl** in München.

In § 38 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist folgendes bestimmt:

„Auf grösseren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung niederzulegen. Die Verwaltung haftet in diesem Falle als Verwahrer."

Durch diese Bestimmung ist in wesentlicher Abänderung des § 37 Abs. 3 der Verkehrsordnung vom 15. November 1892 die unmittelbare Haftung der Eisenbahn für das zur Aufbewahrung abgegebene Gepäck festgesetzt worden, weil es, wie die Motive bemerken, dem Wesen der zur Niederlegung des Gepäcks von der Eisenbahn getroffenen Einrichtung und den Bedürfnissen des Verkehrs gleichmässig entspreche, wenn die Eisenbahn, welche die ihr zur Pflicht gemachte vorübergehende Aufbewahrung des Reisegepäcks durch ihre Bediensteten und in ihren Diensträumen übernimmt, die Verantwortlichkeit für die Ausführung zu tragen habe.[1]

Die Haftung ist die eines Verwahrers. Sie tritt aber nur da ein, wo die Eisenbahn derartige Einrichtungen zur vorübergehenden Niederlegung des Gepäcks getroffen, wo sie, wie sich die bayerische Zusatzbestimmung Ziff. 1 zu § 38 der V.-O.[2]) ausdrückt, amtliche Aufbewahrungsstellen errichtet hat.[3]) Da, wo sie keine solchen Einrichtungen getroffen hat, steht nichts im Wege, dass sie, wie bisher, Bediensteten oder dritten Personen (insbesondere Gepäckträgern) die Aufbewahrung unter deren eigener Haftung gestattet.

Das Rechtsverhältniss zwischen der Eisenbahn und dem Hinterleger des Gepäcks bestimmt sich im Falle des § 38, wie bereits erwähnt, nach den Grundsätzen des Verwahrungsvertrags. Es gelten daher hierüber die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs (§§ 688–700). Danach aber haftet die Eisenbahn im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung des hinterlegten Gutes für den gesammten, dem Hinterleger hierdurch entstandenen Schaden, sofern der letztere nicht durch Zufall entstanden ist (§ 276 B. G.-B.); sie hat also nicht nur den unmittelbaren Schaden (Werth des Gepäcks, Betrag des Minderwerths), sondern auch den entgangenen Gewinn nach Maassgabe des § 252 B. G.-B. zu ersetzen.[4]) Ihre Haftung für das zur Aufbewahrung übernommene Gepäck ist demnach gegenüber der Haftung für das ihr zur Beförderung übergebene Gepäck zwar hinsichtlich der Voraussetzungen gemildert, indem sie nicht auch für den Zufall einzustehen hat, hinsichtlich des Umfangs dagegen erweitert, indem sie den gesammten Schaden (damnum emergens und lucrum cessans) auch in den Fällen eines leichten Verschuldens, nicht blos — wie bei dem zur Beförderung aufgegebenen (§§ 34 u. 88 V.-O.) — in den Fällen des Vorsatzes oder der groben Fahrlässigkeit, zu ersetzen hat. Da aber die Fälle, in denen der Verlust oder die Beschädigung des zur Aufbewahrung übernommenen Gepäckstücks durch Zufall eintreten, nach Lage der Sache nur die Ausnahme bilden, ist thatsächlich und in der praktischen Wirkung der Eisenbahn im Falle der Aufbewahrung von Reisegepäck eine grössere

[1]) Gerstner, Die neuen Vorschriften in der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Okt. 1899, S. 14 u. 15.

[2]) „Tarifanzeiger der Generaldirektion der k. b. St.-E." 1900, Nr. 43, S. 393.

[3]) Auf welchen Stationen dies zu geschehen hat, bestimmt im Zweifel die Aufsichtsbehörde; Eger, Komm. z. V.-O. 2. Aufl. S. 176.

[4]) Vergl. Staudinger, Komm. z. B. G.-B. Bd. II, S. 519, Ziff. 4.

Haftung auferlegt, als im Falle der Uebernahme zur Beförderung, ein Umstand, der in der Praxis auch bereits mehrfach zu fühlen gewesen ist.

Unter diesen Umständen ist die Frage von besonderer Bedeutung, ob es den Eisenbahnen gestattet ist, in den Tarifen die Haftung für das von ihnen zur Aufbewahrung übernommene Gepäck von vornherein auf einen Höchstbetrag oder wenigstens nur auf den durch Verlust, Minderung oder Beschädigung entstandenen unmittelbaren Schaden (Werth des Gepäckstücks, Betrag des Minderwerths) zu beschränken. Und da glaube ich denn, dass man, so unerfreulich dies Resultat auch sein mag, bei unbefangener Prüfung dieser Frage zu einer verneinenden Antwort kommen muss.

Zwar kann darüber kein Zweifel bestehen, dass nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts die Haftung des Verwahrers, abgesehen von den Fällen des Vorsatzes, also selbst für die Fälle grober Fahrlässigkeit,[5]) durch Vertrag ausgeschlossen oder beschränkt werden kann; für die vorliegenden Fälle aber schliesst § 471 Abs. 2 des H.-G.-B. die Möglichkeit einer solchen vertragsmässigen Beschränkung aus, indem er Vereinbarungen, die mit den Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Widerspruche stehen, als nichtig erklärt. Man kann hiergegen nicht etwa einwenden, dass es sich hier nicht um eine aus dem Eisenbahn-Transportvertrage entspringende Verpflichtung, sondern um einen diesem vorangehenden oder nachfolgenden Verwahrungsvertrag handle und in § 471 Abs. 2 des H.-G.-B. nur solche, der Eisenbahn-Verkehrsordnung zuwiderlaufende Vereinbarungen gemeint seien, welche die aus dem Transportvertrage entspringende Haftung der Eisenbahn beschränken. Denn § 471 Abs. 2 H.-G.-B. spricht die Unzulässigkeit entgegenstehender Vereinbarungen ganz allgemein bezüglich aller Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung aus, nicht blos bezüglich derjenigen, welche sich auf den Transportvertrag beziehen, und es wäre daher eine willkürliche und mit den obersten Grundsätzen juristischer Auslegung im Widerspruche stehende Annahme, wenn man den klaren und unzweideutigen Wortlaut des Gesetzes in einer derartigen Weise einschränken würde. Auch der Einwand kann nicht durchschlagend sein, dass § 38 der V.-O. nur ganz allgemein die Haftung der Eisenbahn „als Verwahrer" vorschreibe, die Haftung des Verwahrers sich aber lediglich nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts richte und daher alle Einschränkungen dieser Haftung, die nach dem Bürgerlichen Rechte zulässig sind, auch für den von der Eisenbahn abgeschlossenen Verwahrungsvertrag zulässig sein müssen. Denn auch dieser Einwand würde sich über das Verbot des § 471 Abs. 2 H.-G.-B. hinwegsetzen. Indem nämlich § 38 der V.-O. der Eisenbahn die Haftung „als Verwahrer" auferlegt, hat er ihr die Verpflichtung zur Ersetzung des aus der Verletzung des Verwahrungsvertrages hervorgehenden Schadens in dem Umfange auferlegt, in welchem er nach dem Bürgerlichen Gesetzbuche besteht, also zur Ersetzung des gesammten, nicht durch Zufall entstandenen Schadens. Ein Ausschluss oder eine Beschränkung dieser nach dem Bürgerlichen Gesetzbuche sich richtenden Haftung würde daher, wenn auch nach dem Bürgerlichen Gesetzbuche selbst zulässig, doch der Verkehrsordnung widersprechen und daher nach § 471 Abs. 2 H.-G.-B. unzulässig sein. Denn wenn auch die Verkehrsordnung eine Beschränkung der von ihr im § 38 nach Maassgabe und im Umfange der Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts angeordneten Haftung als zulässig gewollt hätte, so hätte sie dies mit Rücksicht auf § 471 Abs. 2 H.-G.-B. ausdrücklich aussprechen müssen. Würde man nun trotzdem eine solche Beschränkung zulassen, so würde man im letzten Grunde zu einer vollständigen Verneinung der der Eisenbahn in § 38 V.-O. auferlegten Haftung gelangen, indem es dann den Eisenbahnen sogar gestattet sein würde, durch besondere Vereinbarungen ihre Haftung auf die vom Hinterleger wohl niemals nachweisbaren Fälle vorsätzlicher Schadenstiftung zu beschränken, ja sogar dieselbe im Hinblick darauf, dass nach Lage der Sache überhaupt nur Verschulden der Vertreter der Eisenbahn oder der von ihr mit der Aufbewahrung betrauten Personen in Betracht kommen kann, nach § 278 B. G.-B. auch noch für die Fälle vorsätzlicher Schadenstiftung auszuschliessen. Dass aber eine solche Beschränkung oder Ausschliessung der Haftung mit dem § 38 der V.-O. im Widerspruch stehen würde, ist ohne weiteres klar, wenn man erwägt, dass gerade mit Rücksicht darauf, dass die Errichtung von Aufbewahrungsstätten auf gewissen Stationen ein Verkehrsbedürfniss und dass das Publikum gewissermaassen gezwungen ist, sich dieser Einrichtung zu bedienen, die frühere Bestimmung in § 37 Abs. 3 der V.-O., nach welcher die Eisenbahn für das hinterlegte Gepäck keinerlei Verantwortung zu tragen hatte, beseitigt und die unmittelbare Haftung der Eisenbahn als Verwahrer eingeführt wurde.

Wenn man aber auch die im vorstehenden näher dargelegte Anschauung nicht theilen und vielmehr die Auffassung als richtig halten will, dass die Eisenbahn die Haftung für das ihr zur Aufbewahrung übergebene Gepäck vertragsmässig beschränken könne,[6]) so wird jedenfalls das kaum bestritten werden können, dass eine derartige Beschränkung nicht schon durch die Aufnahme in die Tarife oder durch öffentlichen Anschlag in den Aufbewahrungs- oder sonstigen Räumen für das Publikum rechtlich verbindliche Kraft erlangt. Denn die in Tarifen enthaltenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind nicht, wie die Verkehrsordnung selbst,[7]) unmittelbar verbindliche Rechtsnormen, sondern nur ein allgemeiner Hinweis auf die Bedingungen, unter denen die Eisenbahn Verträge abzuschliessen bereit ist, und sie erhalten erst rechtliche Wirkung durch den im einzelnen Falle unter ausdrücklicher oder stillschweigender Bezugnahme auf sie abgeschlossenen Vertrag. Dass eine solche ausdrückliche oder stillschweigende Bezugnahme bei Abschluss des Vertrages stattgefunden habe, hat aber die Eisenbahn zu beweisen. Diesen Beweis wird sie jedoch in den hier in Rede stehenden Fällen des Abschlusses eines Verwahrungsvertrages am besten in der Weise zu führen vermögen, dass sie in dem Hinterlegungsscheine, der dem Reisenden ausgehändigt wird, auf die die gesetzliche Haftung einschränkenden Bestimmungen des Tarifes verweist, da der Hinterleger mit der unbeanstandeten Entgegennahme des mit dem entsprechenden Hinweis auf die Beschränkung der Haftung versehenen Hinterlegungsscheines sich mit der in ihm in Bezug genommenen Haftungsbeschränkung stillschweigend einverstanden erklärt. Ist in dem Hinterlegungsscheine ein derartiger Hinweis auf die Haftungsbeschränkung nicht enthalten, so muss die Eisenbahn in anderer Weise nachweisen, dass der Hinterleger die von ihr für die Haftung für das zur Aufbewahrung übergebene Gepäck festgesetzten Beschränkungen thatsächlich gekannt habe; die Behauptung, dass er sie hätte kennen können oder sollen weil sie in den Tarifen oder in den in den Abfertigungsräumen angebrachten Bekanntmachungen zur allgemeinen Kenntniss gebracht sind, kann aber diesen Nachweis noch nicht ersetzen weil niemand ohne weiteres verpflichtet ist, Bestimmungen, die nicht unmittelbar kraft Gesetzes rechtliche Wirksamkeit haben

[5]) § 276 Abs. 2 B. G.-B.; der gemeinrechtliche Satz, dass die grobe Fahrlässigkeit dem dolus gleichstehe, gilt für das B. G.-B. nicht mehr (s. Staudinger, Komm. z. B. G.-B. Bd. II S. 39). Dies scheint Holzbecher zu verkennen, wenn er S. 173 u. 174 d. Ztg. Jahrg. 1900 behauptet, dass auch bei grober Fahrlässigkeit Beschränkungen der Entschädigung durch Vertrag unzulässig sind.

[6]) Eine solche Beschränkung ist beispielsweise erfolgt in den besonderen Bestimmungen zu § 38 des preussischen Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifs sowie in der bayer. Zusatzbestimmung zu § 38 der V.-O., indem die Haftung für Verlust Minderung oder Beschädigung der hinterlegten Gegenstände auf den Betrag von 100 ℳ für das Stück festgesetzt ist.

[7]) Gerstner, Die neuen Vorschriften in der Eisenbahn-Verkehrsordnung, S. 4; ferner über die Rechtsgültigkeit der Verkehrsordnung: Gerstner in Nr. 101 (Jahrg. 1900) und Reindl in Nr. 5 (Jahrg. 1901) d. Ztg.

zu kennen oder sich nach deren etwaiger Existenz zu erkundigen.

Ausser Zweifel steht, dass da, wo die Eisenbahn keine Einrichtungen getroffen hat, die die Aufbewahrung des Gepäcks unter ihrer eigenen Haftung ermöglichen, wo sie aber ihren Bediensteten oder anderen Personen unter deren eigener Verantwortlichkeit die Aufbewahrung des Gepäcks gestattet hat,[8]) diese Bediensteten oder dritten Personen ihre Haftung für das ihnen zur Aufbewahrung übergebene Gepäck — ausgenommen die Fälle vorsätzlicher Schadenstiftung (§ 276 Abs. 2 B. G.-B.) — ausschliessen oder beschränken können; denn auf die von diesen Personen abzuschliessenden Verwahrungsverträge findet § 38 der V.-O. keine Anwendung, es gelten daher hierüber ausschliesslich die Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts. Dass aber auch bei den von den Bediensteten oder dritten Personen auf eigene Rechnung abgeschlossenen Aufbewahrungsverträgen die etwaige Beschränkung der Haftung in jedem einzelnen Falle ausdrücklich oder stillschweigend (durch entsprechenden Vermerk oder Hinweis im Hinterlegungsscheine) bedungen werden muss, ist selbstverständlich; eine etwa durch Aushang in den Abfertigungs- oder Aufbewahrungsräumen erlassene allgemeine Bekanntmachung, dass die Personen, welche Gepäck zur Aufbewahrung übernehmen, nur in beschränktem Umfange haften, würde auch hier nur dann rechtliche Wirkung äussern können, wenn der Verwahrer nachweist, dass der Hinterleger die Bekanntmachung bei Abschluss des Verwahrungsvertrages thatsächlich gekannt habe, ohne dass ihm (dem Verwahrer) der Einwand zustände, dass der Hinterleger, wenn er die Bekanntmachung nicht gekannt hat, sie hätte kennen können oder sollen.

[8]) Vergl. Ziff. 1 Abs. 1 der besonderen Bestimmungen des preuss. Staatsbahn-Personen- u. Gepäcktarifs; bayer. Zusatzbest. Ziff. 10 zu § 38 V.-O.

Ueber Schnellzuglokomotiven.

In Nr. 23 S. 353 d. Ztg. erschien ein Aufsatz, in welchem die Vortheile einer ungekuppelten Schnellzuglokomotive für den heutigen Schnellzugdienst gegenüber den jetzt zumeist für diesen in Verwendung befindlichen „gekuppelten Lokomotiven“ besonders betont werden. Der verehrte Verfasser muss sich nun schon gefallen lassen, wenn man ihm erwidert, dass er seine Auffassungen eigentlich nur von der sportlichen Seite und nicht, wie es nothwendig wäre, von der praktischen Seite genommen hat. Es sei zunächst erwähnt, dass man selbst in England, im Lande der ungekuppelten Lokomotiven mit 8 Fuss-Treibrädern, beim Gebrauch gekuppelter Lokomotiven mit nur 1,980 m Treibraddurchmesser im praktischen Dienst bedeutend höhere Fahrgeschwindigkeiten erreicht hat, als mit den ungekuppelten Johnson-Lokomotiven der Midlandbahn. Die Caledonianbahn führt bereits seit Jahren den schnellsten Zug Englands auf der Linie Forfar-Perth mit $^2/_4$ gekuppelten Innencylinder-Lokomotiven der sogenannten „Dunalastairgattung“ (6 Fuss 6 Zoll Treibraddurchmesser) und erreicht mit diesen oft 135, ja sogar 140 km Höchstgeschwindigkeit, wenn auch zumeist auf dem Gefälle, aber doch bei einer Zugbelastung, welche manchmal 300 t übersteigt. Mit der ungekuppelten Schnellzuglokomotive der Midlandbahn von 7 Fuss 9,5 Zoll (2,375 m) Treibraddurchmesser ist auf dem Gebiete des Lokomotivbaues durchaus nichts neues gebracht worden. Diese Lokomotive ist ja an und für sich nur eine verstärkte Form der bereits vor einigen Jahren entworfenen ungekuppelten Drehgestelllokomotive dieser Bahn. Wenn solche Lokomotiven in England noch gebaut werden, so ist dies nur dem konservativen Geist des Engländers zuzuschreiben. Bereits in den 40er und 50er Jahren, als die 7 Fuss-Spurweite der Great-Westernbahn sehr viel von sich reden machte, wurden auf ihr Lokomotiven mit 9 Fuss, ja sogar 10 Fuss grossen Treibrädern gefahren, z. B. die Pearson'schen Schnellzuglokomotiven, die den bekannten Zug „Flying Dutchman“ auf der Linie Bristol-Exeter zogen; dann ging aber Sir Daniel Gooch, der ehemalige Maschinendirektor dieser Bahn, daran, kleinere Treibräder und zwar solche von 8 Fuss (2,440 m) anzuwenden, die aber in unserer Zeit und zwar in den letzten 15 Jahren von Mr. William Dean bei neueren ungekuppelten Schnellzuglokomotiven durch solche von 2,338 m ersetzt wurden. Lange Jahre haben sich diese Konstruktionen den Zeitverhältnissen entsprechend bewährt, aber heute werden selbst auf der Great-Westernbahn die schnellsten Züge nur mehr mit gekuppelten Lokomotiven, anfangs noch mit 7 Fuss (2,135 m) grossen Rädern, jetzt aber nur mehr mit 6 Fuss 8 Zoll (2,020 m) grossen Rädern gezogen, und zwar entwickeln die Lokomotiven bei diesen Zügen ebenso grosse, wenn nicht noch grössere Geschwindigkeiten als ersterwähnte ungekuppelte Maschinen, und noch dazu bei den zur Regel gewordenen Zugbelastungen von 250 bis 300 t.

Die ungekuppelten Schnellzuglokomotiven sind selbstredend nur für solche Strecken angezeigt, wo bedeutende Steigungen nicht vorkommen, und für solche Bahnen, die einen höheren Achsdruck gestatten, als unsere Bahnen, wo 14 oder 16 t auf die Achse nicht überschritten werden dürfen. Natürlicherweise können ungekuppelte Lokomotiven nur für leichte Schnellzüge in Verwendung kommen. In England, wo auch die „leichten“ Schnellzüge nicht mehr „leichte“ sind, mussten diese Lokomotiven Vorspann erhalten, was ja die Betriebskosten fast ebenso erhöht, wie die Einführung zweier getrennter Züge statt des einen, gezogen von je einer solchen Lokomotive. Nicht ohne Grund dachte man auch in England schon vor Jahren daran, den Schnellzugdienst mit gekuppelten Lokomotiven zu versehen.

Mr. William Dean (Great Western Ry.), Mr. Parker (Great Central Ry.), Mr. Ivatt (Great Northern Ry.) u. a. m. haben sich jetzt entschlossen, von der Neuanschaffung ungekuppelter Lokomotiven gänzlich abzusehen und nur noch gekuppelte in Betrieb zu stellen, und nicht nur das, in England haben auch schon $^3/_5$ gekuppelte Lokomotiven für Schnellzüge Eingang gefunden. Eine dieser Lokomotiven, wie sie die North-Easternbahn im vergangenen Jahre in Paris zur Ausstellung brachte, mit Treibrädern von 1,865 m Durchmesser, kann im Verhältniss zu den gebirgigen schottischen Strecken ganz bedeutende Leistungen auch in Bezug auf Geschwindigkeit aufweisen, und zwar 50 km in der Stunde auf Steigungen von 1 : 100, 90 bis 100 km auf ebener Strecke bei einer Zugbelastung von 300 bis 350 t.

Aber genug von diesen Beispielen; der Verfasser des in Nr. 23 d. Ztg. erschienenen Aufsatzes: „Wettkampf zwischen Dampf und elektrischem Schnellverkehr“ ergeht sich zu Ende desselben über eine auf der Pariser Ausstellung gewesene Lokomotivkonstruktion, die, wenn auch nicht seine, so doch die Anerkennung von bedeutenden Fachleuten gefunden hat. Diese Lokomotive, einer ganz neuen und zweckmässigen Bauart angehörig, weist in ihren Anordnungen eine Menge interessanter Einzelheiten auf, vor allem die Anordnung der Cylinder innerhalb der Rahmen, da wegen des aussergewöhnlich grossen Niederdruckcylinders eine Ueberschreitung des Ladeprofiles vermieden werden musste. Bei dieser Lokomotive, einer $^3/_5$ gekuppelten Verbund-Schnellzuglokomotive mit 1,820 m Treibraddurchmesser, musste wegen Anwendung der Heusinger-Steuerung der Schieber und Steuerungsmechanismus ausserhalb des Rahmens angeordnet und auch die durch die Heusinger-Steuerung bedingte Excenterkurbel wegen des Aussenrahmens durch einen Excenter von wohl

beträchtlicher Grösse ersetzt werden. Aber dieser Excenter bietet nicht den Gegenstand des Interessantesten. Sowohl die grossen Cylinderdurchmesser (810 und 530), als auch die Treibräder von 1,820 m Durchmesser gestatten dieser Lokomotive, Züge mit 250 t Belastung auf Steigungen von 1:75 mit Geschwindigkeiten von 60 bis 70 km in der Stunde zu befördern. Von dieser Gattung, die für die österreichischen Alpenländer bestimmt ist, sind bereits 30 Lokomotiven im Verkehre; sie hat die Erwartungen der Bahn (k. k. österr. Staatsbahnen) wie ihres Erbauers vollkommen befriedigt, so dass auch die österreichische Südbahn für ihre Gebirgsstrecken Lokomotiven derselben Bauart in ihren Dienst stellte.

Lokomotivleistungen darf man eben nicht blos nach einseitigen Anschauungen beurtheilen, es müssen hierbei alle Umstände Berücksichtigung finden: Länder, Gegenden, Geländeverhältnisse einerseits, Zugkraft im Verein mit Geschwindigkeitsleistungen der Lokomotiven andererseits. Demnach liegt es auch klar auf der Hand, dass solche Leistungen, wie sie zum Beispiel letzterwähnte Lokomotive aufweist, den heutigen Zeitverhältnissen entsprechend bedeutend anerkennenswerthere sind, als die Leistungen einer ungekuppelten Lokomotive, deren Arbeitsgebiet auf ebenen Strecken natürlicherweise ein sehr beschränktes ist, abgesehen von der äusserst geringen Zugkraft, die sie bietet.

Möglichst grosse Zugkraft und Geschwindigkeit zusammen mit Lokomotiven zu erreichen, ist das Ziel der Lokomotiverbauer, und es sind demzufolge, von der praktischen (nicht sportlichen) Seite aus betrachtet, Leistungen, wie sie letztbeschriebene $^3/_5$ gekuppelte Lokomotive aufweist, eher als ein zeitgemässer „Rekord" aufzufassen, als die einer ungekuppelten Maschinenart.

Wien. Oscar M. Schilff.

Ministerreden in der Kanalkommission des preussischen Abgeordnetenhauses.

Die von uns in den Nummern 16 und 17 d. Ztg. in stark abgekürzter Gestalt bereits mitgetheilten Reden der Minister v. Thielen und v. Miquel in der Kanalkommission werden von der „Berliner Korrespondenz" in folgender ausführlicherer Weise wiedergegeben:

In der Sitzung vom 20. April d. J. führte zunächst der Minister v. Thielen aus: Er stimme den Ausführungen des Abgeordneten Frhrn. v. Zedlitz insofern zu, als die Ueberschüsse aus dem Eisenbahnbetriebe so gross seien, dass die Kanäle unbedenklich gebaut werden könnten. Eine ziffernmässige Darlegung der in den nächsten 15 Jahren zu erwartenden Ueberschüsse sei indessen misslich. Immerhin sei, wenn nicht unvorherzusehende Ereignisse einträten, anzunehmen, dass die Einnahmen der Eisenbahnverwaltung zunächst steigend bleiben, wie sie es in den letzten zehn Jahren gewesen seien. Wenn aber auch wirklich in den nächsten Jahren eine erhebliche Steigerung der Eisenbahnüberschüsse nicht eintreten werde, könnten doch ohne Besorgniss die Ausgaben für Kanäle gemacht werden und zwar sowohl hinsichtlich der von der Staatsverwaltung zu übernehmenden Beträge für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, wie hinsichtlich der rechnungsmässigen Einnahmeverluste der Eisenbahnverwaltung. — Bezüglich des mehrfach erwähnten rechnungsmässigen Ausfalls von 57 000 000 ℳ. Reineinnahme müsse hervorgehoben werden, dass ein solcher Ausfall niemals in die Erscheinung treten werde, weil der Kanalverkehr anfangs nur gering sein, später aber eine Vermehrung des Eisenbahnverkehres den Ausfall ausgleichen werde. Ziffernmässig könne das freilich nicht dargestellt werden, aber man dürfe getrost auf die Erfahrungen sich berufen. Niemals — von einer kurzen Zwischenzeit abgesehen — sei durch Verbesserung der Schifffahrtswege dauernd eine Verminderung der Eisenbahneinnahmen eingetreten, wie aus den Beispielen der Mainkanalisirung, des Oder-Spreekanals, der kanalisirten oberen Oder und anderer sich ergebe. Die natürliche Kraft der Verkehrssteigerung habe in solchen Fällen bald zur Deckung des Ausfalls hingereicht. Ausserdem seien durch die Wasserstrasse neue Einnahmequellen für die Eisenbahn entstanden. Vielfach gebe erst die billige Wasserfracht vielen Gütern den Charakter von Werthobjekten. Das werde ganz besonders auf den geplanten Kanalbau zutreffen, der zu Bedenken bezüglich der Zukunft der Staatsfinanzen keinen Anlass gebe. — Unsere wirthschaftlichen Verhältnisse fordern eine Ermässigung der Transportkosten, um auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig zu bleiben; diese Ermässigung könne aber in ausreichendem Maasse nur durch Wasserstrassen, nicht durch die Eisenbahnen, erfolgreich durchgeführt werden. Dies treffe für uns in noch höherem Maasse als für andere Länder zu, denn die Reineinnahmen aus den Eisenbahntarifen seien bei uns zum erheblichen Theile zur Deckung der Aufwendungen für allgemeine Landesinteressen bestimmt. Sie könnten daher unter ein gewisses Maass nicht ermässigt werden; daher müssten die Wasserstrassen, insbesondere im Verkehre der grossen Massengüter, helfend eintreten. Die Wasserstrassen haben geringere Betriebsausgaben, das liege auf der Hand, sei durch Erfahrungen bestätigt und brauche demnach nicht noch weiter bewiesen werden.

Bezüglich der Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes sei eine zuverlässige Berechnung kaum möglich. Die von anderer Seite angegebenen Zahlen seien ohne Gewähr. Richtige Zahlen könnten nur beschafft werden, wenn man eine bestimmte Linie vor sich habe, auf der ein Betrieb entweder nur für Güter oder nur für Personen stattfinde. Anderenfalls werde die Berechnung unsicher. Bei einem so grossen Eisenbahnnetz wie dem der Staatseisenbahnen kämen auch Tarife vor, die unter der Selbstkostenhöhe ständen oder hart an die Grenze derselben herankämen; hierin gehörten z. B. die Nothstandstarife. Auch bei der 20 prozentigen Ermässigung der schon an sich billigen Düngestofftarife sei die Grenze der Selbstkosten erreicht. Es könne aber kein Zweifel darüber bestehen, dass solche aus wirthschaftlichen Gründen des Landes ausnahmsweise zugestandenen Tarifsätze nicht allgemein zur Anwendung kommen könnten. Die Abgg. Gamp und Freiherr v. Zedlitz seien der Meinung, dass billige Transportkosten besser als durch Wasserstrassen durch Ermässigung der Tarife für Kohlen auf 1,5 ₰ für 1 tkm zu erreichen seien. Der Ausfall würde etwa 100 000 000 ℳ. und, wenn die Expeditionsgebühr bleibe, etwa 41 000 000 ℳ. betragen. Hierbei sei von der falschen Voraussetzung ausgegangen, dass die Staatsregierung einen Betrag von 71 000 000 ℳ. überhaupt opfern wolle. Das sei durchaus nicht der Fall. Die Staatsregierung sei vielmehr der Ansicht, dass ein Einnahmeausfall durch den Kanal nur ganz vorübergehend und in weit geringerer Höhe eintreten werde. Die Staatsregierung müsse es ablehnen, eine derartige Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen, da es unmöglich sei, die tief in die Staatsfinanzen einschneidende Wirkung solcher nach 15 Jahren einzuführenden Tarife schon jetzt zu ermessen. — Ferner werde behauptet, dass der Kanal nicht für alle Verkehrsbeziehungen Tarifermässigungen bringen würde. Dem müsse entgegengehalten werden, dass auch dann noch grosse Ermässigungen übrig bleiben würden; es sei daher eine Ablehnung des Kanals aus diesem Grunde nicht gerechtfertigt. Auch der gegen die Kanäle angeführte Grund, dass die Frachtermässigungen durch die Produzenten, Syndikate usw. in die Tasche gesteckt werden würden, sei hinfällig und könne ebenso auf die Ermässigung der Eisenbahntarife angewendet werden.

Der Behauptung endlich, dass das Ausland von den Frachtermässigungen des Kanals für Getreide, Holz, Kartoffelfabrikate usw. dieselben Vortheile haben werde, wie wir, könne nicht zugestimmt werden. Das dafür angeführte Beispiel der Zufuhr von russischem Getreide stimme nicht, weil das russische Getreide den alten Weg auf der Eisenbahn und über See gehen werde, während der Kanal dem inländischen Getreide im Verkehre mit dem grossen Konsumtionsgebiete des westlichen Industriereviers ausserordentlich nützen werde.

Nächstdem äusserte sich der Finanzminister Dr. v. Miquel wie folgt:

Abg. Freiherr v. Zedlitz habe selbst die Unsicherheit der von ihm aufgestellten Berechnung des Eisenbahnüberschusses im Jahre 1916 anerkannt, wie er denn auch frühere Berechnungen als unzutreffend zurückgezogen und durch andere ersetzt habe. Ein einzelner Abgeordneter könne immerhin eine solche Wahrscheinlichkeitsrechnung aufstellen und vertreten, nicht aber könne die verantwortliche Staatsregierung sich auf eine derartige Rechnung festlegen, die nach 15 Jahren infolge nicht vorherzusehender Umstände sich möglicherweise als ganz unrichtig erweisen könnte. Wie die Prüfung im Finanzministerium ergeben habe, sei zwar rechnungsmässig gegen das Endergebniss der letzten Rechnung wesentliches nicht einzu-

wenden, indessen seien deren Faktoren im einzelnen vielfach unsicher und einer verschiedenen Beurtheilung fähig. Die Einnahmen würden wohl bei gesunder wirthschaftlicher Fortentwickelung sich weiter steigern, die Unsicherheit beruhe aber auf der Ausgabeseite, namentlich bei den personellen Kosten, da der Staat zum Unterschied von Zechenbesitzern und anderen industriellen Unternehmungen die vermehrten Ausgaben für Löhne und Gehälter nicht durch Preiserhöhungen decken könne. Werde der Betriebskoeffizient, der jetzt rund 60 % der Betriebseinnahmen betrage, sich etwa wieder auf 65 % erhöhen, ein Satz, der im Jahre 1891/92 bereits erreicht war, so würde sich die Rechnung ganz anders stellen. Andererseits werde bei steigendem Verkehr das gesammte Anlagekapital der Eisenbahnen mehr ausgenutzt. Welches Moment das Uebergewicht in der Zukunft erlangen werde, sei im voraus schwer zu übersehen. Zweifelhaft sei auch, ob die durch den gesteigerten Verkehr bedingten Bahnhofsumbauten, Gleisvermehrungen und sonstigen Erweiterungsanlagen, die das Extraordinarium stark belasteten, sich immer voll rentiren würden. Im grossen und ganzen aber pflichte er der Auffassung bei, dass, so lange nicht grössere wirthschaftliche Störungen einträten, die Eisenbahnrente steigen werde, vorausgesetzt, dass wie bisher sparsam verwaltet und vorsichtig mit Tarifermässigungen vorgegangen werde. Aber das Maass der Steigerung lasse sich nicht im voraus in Ziffern angeben. Es erscheine daher nicht möglich, mit Rücksicht auf die berechneten künftigen Ueberschüsse eine Tarifermässigung gesetzlich festzulegen, die erst nach 15 Jahren in Kraft treten solle.

Für die künftige Entwickelung der Staatsfinanzen kämen auch nicht nur die Eisenbahnen, sondern ebenso die anderen Einnahmequellen in Betracht. Es frage sich, ob Forsten, Bergwerke und die Staatseinkommensteuer, welche im letzten Jahrzehnt beträchtlich höhere Ueberschüsse ergeben hätten, weiterhin entsprechend steigende Erträge bringen würden. Auch komme viel darauf an, ob in Zukunft dem Drängen nach neuen Ausgaben die erforderliche Widerstandskraft entgegengesetzt werden würde. Wie er hoffe, werde aber immer bei den betheiligten Faktoren die Erkenntniss herrschend bleiben, dass nur ein gesicherter Zustand der Finanzen dem Staate die Kraft verleihe, in allen Situationen zu bestehen. Von dieser Grundanschauung ausgehend, halte er die vorliegenden Kanalbauten finanziell für unbedenklich, wenn er auch in früheren Stadien der Verhandlungen, namentlich beim Empfang von Deputationen aus Interessentenkreisen, welche die von ihnen geforderten Leistungen herabzudrücken bemüht gewesen seien, mitunter sich reservirt verhalten und es vermieden habe, lauten Jubel über die Kanalpläne zu äussern. So sei es gelungen, dass, wie für kein anderes ähnliches Unternehmen, dem Staate gegenüber Garantien übernommen worden seien, die, namentlich soweit sie sich auf die Unterhalts- und Betriebskosten bezögen, besonders werthvoll seien.

Hinsichtlich der Rückwirkungen des Kanals auf die Eisenbahnen beziehe er sich auf die Ausführungen des Herrn Eisenbahnministers. Er theile die Auffassung, dass die berechneten 57 000 000 ℳ Einnahmeausfälle nur rechnungsmässige Bedeutung hätten und, wie die Erfahrung lehre, sehr bald durch die von dem Kanale ausgehende Verkehrsbelebung ausgeglichen werden würden. Wenn, wie er hoffe, in der Zukunft die Mittel zu Tarifherabsetzungen zur Verfügung stehen würden, so werde mit diesen doch nicht, wie Abg. Freiherr v. Zedlitz vorschlage, 15 Jahre zu warten und dann mit einem Schlage auf der ganzen Linie vorzugehen sein, sondern sie würden wie bisher ohne Rücksicht auf den Kanal nach den jeweiligen Bedürfnissen ins Werk zu setzen sein, wobei nicht nur finanzielle Erwägungen, sondern auch Rücksichten auf wirthschaftliche Verschiebungen in Betracht kämen, wie sie beispielsweise seiner Zeit bei Einführung des Getreidestaffeltarifes in grösserem Umfange hervorgetreten seien. Wenn der Abg. Gamp befürchte, dass das Kokssyndikat die Ersparniss des Kanaltransportes in die Tasche stecken werde, so stehe dieses Bedenken der befürworteten Eisenbahntarifermässigung doch in gleicher Weise entgegen. Wie bei den Erörterungen über die Einführung des Rohstofftarifes für Kohlen zur Sprache gekommen, würden aber die Kohlen frei Zeche verkauft; die Transportkosten trage der Empfänger und diesem komme daher auch in erster Linie die Verminderung der Transportkosten zu gute.

Abg. Freiherr v. Zedlitz habe das finanzielle Verhältniss zum Reiche in den Vordergrund gestellt und angenommen, dass im nächsten Jahre der Matrikularbeitrag Preussens um 60 000 000 ℳ steigen werde. Diese Befürchtung werde aber ebenso gut jeder anderen grösseren Ausgabe, beispielsweise der in Aussicht genommenen Neudotirung der Provinzen um 10 000 000 ℳ jährlich, entgegengehalten werden können. Dem Reiche werde der Zolltarif neue Einnahmen verschaffen, und im übrigen könne man auf die Natur der Sache bauen, dass eine Politik der Abwälzung der Lasten auf die Einzelstaaten nicht auf die Dauer durchführbar sei, da sie schwere Erschütterungen des bundesstaatlichen Verhältnisses zur Folge haben müsste. Für die Kosten der Flottenvermehrung sei die Deckung beschafft worden, und jetzt machten sich ähnliche Bestrebungen in der Kommission zur Berathung des Gesetzentwurfes über die Erhöhung der Invalidenpensionen geltend. Abg. Macco habe ihn missverstanden, wenn er aus seiner Aeusserung, dass auch die jetzigen Eisenbahntarife ein Aufblühen der Industrie ermöglicht hätten, den Schluss gezogen habe, er halte den Bau der Kanäle nicht für dringlich. Mit jenem Argument habe er nur der Auffassung entgegentreten wollen, als ob die Erbauung der Kanäle zu finanziell schädlichen Ermässigungen der Eisenbahntarife zwingen werde. Er halte die endgültige Beschlussfassung über den Rhein-Elbekanal in der That für eilig, weil bei längerer Hinausschiebung der Entscheidung das Hauptglied des ganzen, der Emscherkanal, wegen der fortschreitenden Bebauung des Geländes unausführbar werde.

Die Eisenbahnverstaatlichung habe seiner Zeit ein weit grösseres Risiko in sich geschlossen als das Kanalunternehmen. Damals habe man darauf vertraut, dass ein einheitliches Eisenbahnsystem vortheilhafter wirthschaften müsse als eine Vielheit einzelner Unternehmen mit widerstreitenden Interessen, und im übrigen habe man sich auf die günstige wirthschaftliche Entwickelung des Landes verlassen. Der Erfolg sei nicht ausgeblieben. Unter der Herrschaft des Staatsbahnsystemes seien nicht nur zahlreiche Tarifherabsetzungen erfolgt, die Lage der Beamten verbessert, sondern auch namentlich in weitem Umfange neue Bahnen zum Nutzen der wirthschaftlich weniger entwickelten Landestheile namentlich in den Ostprovinzen erbaut worden. Wie man nicht sagen könne, dass die Eisenbahnverstaatlichung, weil die verstaatlichten Linien zum grösseren Theile in den westlichen Provinzen belegen seien, vorzugsweise dem Westen zu gute gekommen sei, ebenso wenig könne der Kanal, der den Rhein mit der Weichsel verbinde, als ein einseitiges, im Interesse der westlichen Landestheile gelegenes Unternehmen hingestellt werden. Ueberhaupt gereiche der wachsende Wohlstand der industriellen Westprovinzen dem ganzen Lande zum Vortheil, da er dem Staate die Mittel zur kulturellen Hebung des Ostens liefere. Die Vertreter der östlichen Provinzen würden nur konsequent verfahren, wenn sie wie für die Eisenbahnverstaatlichung auch für die Kanäle einträten.

In derselben Sitzung wies der Finanzminister Dr. v. Miquel in Anknüpfung an eine Aeusserung des Abg. v. Arnim, betreffend die Unterhaltungs- und Betriebskosten der Kanäle, darauf hin, dass für dieselben die betheiligten Kommunalverbände aufzukommen hätten: Diese hätten ausserdem beim Rhein-Elbekanal noch die Verzinsung und Tilgung eines Baukostenantheiles von rund 93 000 000 ℳ zu übernehmen, während der Antheil des Staates 167 000 000 ℳ betrage. Die starke Betheiligung der Interessenten sei die beste Gewähr für den wirthschaftlichen Werth und die Rentabilität der Kanäle. Uebrigens betrügen die Kosten derjenigen Projekte, welche die Majorität der Kommission zu bewilligen geneigt scheine, einschliesslich der Lippekanalisirung und des Berlin-Stettiner Grossschiffahrtsweges, etwa 160 000 000 ℳ, und der Staatsantheil an diesen Kosten sei namentlich, soweit die Flussregulirungen in Frage kämen, verhältnissmässig grösser als beim Rhein-Elbekanal. — Die Ausführungen des Abg. Schmieding über die von den Bewohnern Frankfurts infolge der Mainkanalisirung erzielten Ersparnisse an Kohlenfrachten könne er aus eigener Wissenschaft bestätigen. Er habe seiner Zeit der dortigen Stadtverordnetenversammlung vorrechnen können, dass diese Ersparnisse hinreichten zur Verzinsung des Baukapitals des sehr kostspieligen Frankfurter Hafens.

In der Sitzung vom 22. April legte Minister Dr. v. Miquel dar: Abg. Freiherr v. Zedlitz wolle die Entscheidung über die Vorlage hinausschieben, bis die Finanzlage, namentlich das Verhältniss zum Reiche, klarer übersehen werden könne. Die gesammte dauernde Belastung der Staatskasse aus dem Kanalgesetz betrage aber im schlimmsten Falle, wenn die Kanäle sich gar nicht verzinsen sollten, nur 9 500 000 ℳ oder 11 900 000 ℳ jährlich, je nachdem die Kosten der Flussregulirungen aus den laufenden Mitteln des Etats bestritten oder mittelst Anleihe aufgebracht würden. Von einer solchen Ausgabe brauche die Rücksicht auf die gegenwärtige Lage der Reichsfinanzen nicht abzuhalten, zumal jene Belastung erst nach 10 bis 15 Jahren in voller Höhe eintrete; selbst wenn vorübergehend der Matrikularbeitrag Preussens sich, wie befürchtet werde, erhöhen sollte, würden die Aufwendungen für den Ausbau der Wasserstrassen noch keine Erschütterung der Staatsfinanzen hervorrufen. Dauernd würden aber die Finanzen des Reiches nicht unkonsolidirt bleiben können.

Abg. Freiherr v. Zedlitz schlage vor, ein Programm für den Ausbau des Wasserstrassennetzes und für Ermässigung der Eisenbahntarife gesetzlich festzulegen und beide Maassnahmen schrittweise und gleichmässig auf Grund weiterer Akte der Gesetzgebung auszuführen.

Eine derartige Bindung der Eisenbahntarife durch Gesetz bedeute nicht nur eine Preisgabe von Kronrechten, sondern sei auch ein Danaergeschenk für den Landtag. Schwere Interessenkämpfe würden sich alsdann dort abspielen und namentlich der Gegensatz zwischen denjenigen, welche neue Bahnen verlangten, und denen, welche vor allem an Tarifermässigungen interessirt seien, hervortreten. Sachlich wirke die Festlegung der Tarife ungünstig, da sie dem Tarifsystem die Elastizität und das Vermögen der Anpassung an die jeweiligen Verkehrsbedürfnisse nehme. Durch eine voreilige allgemeine gesetzliche Tarifherabsetzung könne es bewirkt werden, dass später die Mittel fehlten, um neue Eisenbahnen zu bauen und die Kulturaufgaben im Osten zu erfüllen. Dies zu vermeiden, sei noch wichtiger, als die Verhinderung neuer Steuern zur Deckung des Ausfalles. Auch lasse sich das Maass der Tarifermässigung, das zum Ausgleich für den Bau von Wasserstrassen erforderlich sei, im voraus gar nicht feststellen.

Manche Grossindustriellen dürften allerdings aus dem Grunde für den Kanal sein, weil sie durch ihn eine allgemeine Herabsetzung der Eisenbahntarife zu erzwingen hofften. Diese Erwartungen könnten leicht getäuscht werden, denn es sei nicht beabsichtigt und nicht durchführbar, die Eisenbahntarife gleichmässig nach den Transportkosten auf den Wasserstrassen zu normiren. Wesentlich sei, gewisse Güterarten vorzugsweise diesen zu überweisen und im übrigen eine verständige Relation zwischen Wasserstrassen- und Eisenbahntransport durch entsprechende Normirung der Schifffahrtsabgaben herzustellen. Was in dieser Hinsicht das Richtige sei, werde erst die Erfahrung der Zukunft lehren. Im voraus Versprechungen hinsichtlich einer allgemeinen Gestaltung der Eisenbahntarife zu machen, sei nicht loyal, weil sich nicht übersehen lasse, ob ein derartiges Versprechen erfüllt werden könne. Auch müssten hierdurch gerade die Bedenken der rechten Seite hinsichtlich des Verlustes der Herrschaft über die Eisenbahntarife verschärft werden. Das Drängen auf Herabsetzung der letzteren werde freilich in jedem Falle stattfinden, ob der Kanal gebaut werde oder nicht. Es werde ihm aber auch in jedem Falle ein entsprechender Widerstand entgegengesetzt werden, da der Umstand, dass wir 7 Milliarden in unseren Eisenbahnen angelegt hätten, dazu nöthige, die Eisenbahn- und die Wasserstrassentarife fest in der Hand zu behalten.

Sollten Bedenken gegen eine Bewilligung so bedeutender Mittel auf 15 Jahre hinaus bestehen und der Landtag sich die Mitwirkung bei Feststellung der in den einzelnen Jahren zu verwendenden Baumittel vorbehalten wollen, so werde hierin in seiner persönlichen Auffassung Entgegenkommen walten können, obwohl dieses Verfahren von der Regel abweiche. Der Erhaltung des Friedens und einer günstigen Weiterentwickelung unserer gesammten wirthschaftlichen Verhältnisse zu misstrauen liege kein Grund vor. Gehe man hiervon aus, so könne das aus der Vorlage entspringende Risiko leicht getragen werden. Wesentlich sei für die Zukunft, die Harmonie der verschiedenen Interessentengruppen, namentlich den Ausgleich zwischen Industrie und Landwirthschaft herbeizuführen. Werde durch eine verständige Zollpolitik die Kaufkraft der Landwirthschaft erhöht, so werde das auch der Industrie nützen; denn so wichtig für diese auch der Export sei, immer bleibe der innere Markt die Hauptsache, und auf diesem sei eine kaufkräftige Landwirthschaft der beste Abnehmer. Wenn auch bei uns das Drängen nach immer neuen Ausgaben Fortschritte mache, so werde doch in Preussen zum Unterschiede von manchen Ländern mit parlamentarischer Regierungsform das Verantwortlichkeitsgefühl der betheiligten staatlichen Instanzen sich stark genug erweisen, um den zur Erhaltung blühender Finanzen nothwendigen Widerstand zu leisten. Die finanziellen Bedenken seien der vorliegenden Vorlage gegenüber unbegründet oder müssten doch ganz zurücktreten vor der grossen Bedeutung einer Landesmelioration, die allen Erwerbskreisen, auch der Landwirthschaft, den grössten Nutzen bringen werde. Nach alledem könne dem Vermittelungsvorschlage des Abg. Freiherrn v. Zedlitz, so dankenswerth er seiner Tendenz nach sei, nicht entsprochen werden. Der Vorschlag, zunächst nur das Gelände für den Emscherkanal zu erwerben, werde überdies praktisch unausführbar sein, da das hierzu erforderliche Enteignungsrecht voraussichtlich nicht verliehen werden könne, solange nicht das Zustandekommen des Kanalunternehmens gesichert sei. Der gegenwärtige Zeitpunkt sei auch gerade für die Inangriffnahme grosser Bauten geeignet, da anscheinend eine Periode sinkender Materialpreise und verhältnissmässig niedriger Arbeitslöhne zu beginnen scheine.

Ferner theilen wir aus dem Bericht der „Berl. Korresp.“ über die Ausführungen des Ministers v. Thielen in der Sitzung vom 22. April noch folgendes mit:

Zu dem vom Abg. Freih. v. Zedlitz vorgeschlagenen Kompromiss erklärte der Minister, es müssten die Vorschläge des Kompromisses als ganz überraschend bezeichnet werden, nachdem durch die Vorgänge der Eindruck erzeugt sei, dass aus finanziellen Rücksichten Bedenken gegen das Kanalgesetz nicht aufrecht zu erhalten seien.

Der Abg. Freiherr v. Zedlitz habe geäussert, die Annahme des Gesetzes ohne Mittellandkanal scheine ihm wohl möglich, er wolle also die Vorlage im Westen auf den Emscherthalkanal beschränken; hierfür solle vorläufig aber nur der Grunderwerb beschafft werden und inzwischen sei durch die Staatsregierung ein Mittel zu suchen, wie die Kanalspeisung ohne Zuhilfenahme der Weserzuleitung bewerkstelligt werden könne. Die Staatsregierung könne diesem Vorschlag durchaus nicht zustimmen, vielmehr erkenne sie in dem Mittellandkanal ihrerseits den wichtigsten Faktor der Kanalvorlage, weil dieser den Westen mit dem Osten verbinde und eine Verbindung der Flüsse unter sich in der für sie günstigsten Linie herstelle. Die Staatsregierung könne hierauf ebenso wenig verzichten, wie auf den Emscherthalkanal. Ob ausserdem die Lippekanalisirung auf Genehmigung der Regierung zu rechnen habe, darüber könne heute noch keine Erklärung abgegeben werden. Der Emscherkanal sei aber der Nährvater des ganzen Kanalunternehmens. Die Staatsregierung sei trotz der Ausführungen des Abg. Freiherrn v. Zedlitz nach wie vor der Hoffnung, dass auf Grund des reichlich zu den Kommissionsberathungen beigebrachten Materials und gestützt auf die Stimmung im Lande eine Verständigung mit dem Landtage der Monarchie zu erzielen sein werde.

Der Minister erörterte hierauf einige vom Abg. v. Zedlitz angeführte Einzelheiten. Von letzterem sei behauptet worden, die Rentabilität des Kanals sei davon abhängig, dass der Staat den Betrieb in der Hand habe, damit die Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Wasserstrasse ausfalle und die Tarife mit den Eisenbahntarifen im Einklang gebracht werden könnten. Hieran anknüpfend habe der Abg. Freiherr v. Zedlitz den Antrag gestellt, dass in das Kanalgesetz eine grundsätzliche Bestimmung darüber aufgenommen werde, dass die Ermässigung der Eisenbahntarife den Wasserfrachten anzupassen sei. Auch dies müsse nach reiflicher Ueberlegung abgewiesen werden. Die Staatsregierung habe nicht die Absicht, sich mit den Eisenbahntarifen nach der Wasserfracht zu richten, vielmehr müsse die Theilung der Arbeit zwischen Wasserweg und Schienenweg wie bisher bleiben, eine Auffassung, die durch Erfahrungen als richtig bewiesen sei. Auch fachmännisch sei eine solche Festlegung nicht möglich. Die Tarife müssen auf der Wasserstrasse variabel bleiben, das liege in der Natur der Sache. Würde der Staat den Betrieb auf den künstlichen Wasserstrassen in die Hand nehmen, so sei das ein falscher Schritt, der dazu führen müsste, dass in Rücksicht auf die weitere Vermehrung des Eisenbahnbetriebes das Personal für Betrieb und Verwaltung, deren Aufgaben doch nur von Menschen erfüllt werden könnten, zu gross anwachsen würde. Auch liege es nicht im Bereich der menschlichen Möglichkeit, den Eisenbahn- und Wasserstrassenbetrieb von einer Stelle aus zu leiten.

Ferner sei der Abg. Freiherr v. Zedlitz auf die Berechnung der Selbstkosten der Eisenbahn zurückgekommen. Seine Studien hätten richtig ergeben, dass beim Kohlentarif 70 % des Frachtpreises loco des Verbrauches als Selbstkosten anzurechnen seien. Daraus sei gefolgert, dass aus dem Kohlenverkehr der Eisenbahnen 75 000 000 ℳ übrig blieben und daher die Staatsregierung 70 000 000 ℳ zur Ermässigung der Tarife verwenden könne. Demgegenüber sei darauf aufmerksam zu machen, dass eine Ermässigung der Brennstofftarife bereits vor kurzem stattgefunden habe, dass aber ausser diesen auch noch andere Rohstoffe und Halbfabrikate für die Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit in Betracht kämen, besonders aber, dass durch Veränderungen oder Aufhören der nicht dauernd feststehenden Bestimmungen der Zollverträge die Verhältnisse ganz auf den Kopf gestellt werden könnten. Also sei mit einer allgemeinen Tarifermässigung praktisch nicht viel anzufangen und es sei besser, wie bisher im einzelnen nach Prüfung des Bedürfnisses gegebenenfalls vorzugehen. Ein allgemeines Vorgehen bringe mehr Nachtheil als Vortheil. Gänzlich unannehmbar sei es, dass die Staatsregierung zu Gunsten eines Prinzips, das jeder Erfahrung entbehre, durch Gesetz derartige Verpflichtungen eingehe, die gegen das Tarifrecht der Krone verstossen und die freie und nothwendige Beweglichkeit innerhalb der Tarifgestaltung vernichten würden.

Weiter habe der Abgeordnete Freiherr v. Zedlitz erwähnt, dass die Tarifermässigungen in den letzten zehn Jahren gegenüber denen des vorhergehenden Dezenniums gering gewesen seien. Der Minister weist demgegenüber darauf hin, dass das ganz natürlich sei, denn bei der Uebernahme der Privatbahnen seien eine Menge älterer Tarife vorhanden gewesen, die unter Aufwendung erheblicher Summen der Aenderung bedurften, z. B. sei der 1 ₰-Tarif für Kohlen eingeführt, während die Privatbahnen noch erheblich höhere Tarife hatten. Das zweite Dezennium nach der Verstaatlichung lasse sich daher nicht nach dem ersten beurtheilen. Dagegen lägen Beispiele für Verbesserungen auf allen Wirthschaftsgebieten, insbesondere auch bei der Landwirthschaft, vor; wenn

daher in Zeitungen geklagt werde, dass alles nur der Industrie zu gute komme, so sei das ein schwer verständlicher Irrthum.

Im weiteren Verlaufe der Sitzung bemerkte der Minister zu den Ausführungen des Abg. Dr. am Zehnhoff, der die Vorzüge der Lippe und die Nachtheile der Emscher hervorgehoben hatte, dass diese Frage in den früheren Verhandlungen durch ihn und die Regierungskommissare eingehend erörtert worden sei, worauf verwiesen werden müsste.

Auf die allgemeinen Ausführungen des Abg. Dr. am Zehnhoff erwiderte der Minister der öffentlichen Arbeiten, der Zweck der Vorlage sei, durch die Kanäle Ermässigungen der Transportkosten herbeizuführen, die durch die Eisenbahnen nicht gewährt werden könnten. Der Abg. Dr. am Zehnhoff bestreite dies zwar unter Hinweis auf bestehende niedrige Eisenbahntarife und unter Bezugnahme auf die der Kommission vorgelegte Nachweisung, wonach durch die in Aussicht genommenen billigen Eisenbahntarife für Minette-Erze und Koks zwischen Lothringen und dem rheinisch-westfälischen Industriegebiete schon in vielen Relationen erreicht würde, was durch den Moselkanal in Verbindung mit dem Rhein erreicht werden sollte. Er berücksichtige dabei aber nicht, dass diese Tarife der Eisenbahn deshalb so niedrig gestellt werden konnten, weil hier auf Hin- und Rückfrachten in annähernd gleichen Mengen und in grossem Umfange zu rechnen sei, wodurch es ermöglicht werde, dass fernerhin nur wenige Wagen, die Koks nach Lothringen gebracht haben, leer zurückzulaufen brauchen. Dieses Beispiel beweise also nichts

Die Erfahrung bestätige aber, dass die Wasserstrasse billiger transportire als die Eisenbahn; es liege das auch auf der Hand, weil auf dem Wasser eine geringere Reibung als auf den Schienen stattfinde und bei der Wasserstrasse geringere personelle und materielle Betriebskosten entstehen, denn die Bedienung eines 600 t-Schiffes erfordere wenig Personen und auf dem Wasser fielen Rangirbewegungen weg. Diese Vorzüge der Wasserstrassen erklären den billigen Transport in der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft trotz 20, 50 oder 100 t-Wagen.

Auf die Aeusserung des Abg. Dr. am Zehnhoff, dass man sich durch den Kanalbau auf 15 Jahre festlege, während vielleicht in dieser Zeit neue Erfindungen zur Vermehrung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen gemacht würden, sei zu erwidern, dass dasselbe ebenso gut auch für die Leistungsfähigkeit der Wasserstrassen eintreten könne; bei solcher Anschauung müsse man überhaupt die Hände in den Schooss legen und gar nichts mehr thun. Was besonders die Anwendung der Elektrizität nach 15 Jahren für den Verkehr bedeute, lasse sich nicht voraussehen; soviel könne aber mit grosser Bestimmtheit angenommen werden, dass die Vortheile der Anwendung der Elektrizität bei dem Betriebe der Kanäle früher eintreten werden, als bei den Eisenbahnen. Bisher hätten die Versuche, die Elektrizität als Motor im Güterverkehre der Eisenbahnen einzuführen, keine Aussicht auf baldigen Erfolg gebracht, und selbst beim Personentransport könne eine Anwendung nur unter bestimmten Voraussetzungen in Frage kommen. Die Zukunft liege in dieser Beziehung im Dunkel. Der Abgeordnete habe ferner auf zu erwartende wirthschaftliche Verschiebungen, z. B. wegen der Forstwirthschaft in Westfalen, hingewiesen und gemeint, dem Abgeordneten sässe das Hemd näher als der Rock, darum sei Vorsicht beim Bau von Kanälen zu empfehlen, so lange noch Wahlkreise wie der seinige vorhanden wären, in denen traurige Zustände der Eisenbahnverkehrsverhältnisse herrschten. Dagegen sei zu bemerken, dass die Forstwirthschaft kaum einen Nachtheil durch den Kanal erfahren werde, da schon jetzt der grösste Theil des Bedarfs an Grubenholz aus ausländischen Häfen gedeckt werde und dass der Abg. am Zehnhoff, um Verschiebungen zu vermeiden, dann auch gegen jede Sekundärbahnvorlage stimmen müsse, so lange nicht die Wünsche seiner engeren Heimath erfüllt seien. — Um etwaige Bedenken wegen der zu langen Dauer der Bauzeit bis zur Vollendung der vorgeschlagenen Kanäle zu heben, habe der Vizepräsident des Staatsministeriums bereits angedeutet, dass die zu verwendenden Mittel durch den Etat laufen könnten. Die sämmtlichen Ausführungen des Abg. Dr. am Zehnhoff legen zwar Zeugniss davon ab, dass er mit aller Wärme und Beredsamkeit für die Kanalisirung der Lippe eintrete, aber sie seien kein Grund, gegen den Mittellandkanal zu stimmen. Es sei daher zu hoffen, dass die weiteren Verhandlungen den Abgeordneten am Zehnhoff zu einer anderen Auffassung bewegen werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Interpellationen in Tarifangelegenheiten.** Im preussischen Abgeordnetenhause haben die Abgeordneten Gamp und Freiherr v. Zedlitz und Neukirch folgende Interpellation gestellt: Ist die königliche Staatsregierung bereit, für diejenigen Gegenden, in denen die Wintersaaten ganz oder zum grossen Theil vernichtet sind, ohne Verzug wesentlich ermässigte Eisenbahnfrachtsätze für Saatgut und Brotgetreide einzuführen? — Ebenda ist von den Abgg. Dr. Barth (Kiel) und Kittler (Thorn) folgende Interpellation eingebracht worden: Seit dem 6. Februar 1901 besteht in dem Eisenbahnverkehr verschiedener Gegenden Preussens für Streu- und Futtermittel ein Ausnahmetarif, von dessen Benutzung die Futtermittelhändler, soweit sie nicht als landwirthschaftliche Genossenschaften auftreten, ausgeschlossen sind. Welche Maassregeln gedenkt die königliche Staatsregierung zu ergreifen, um diese Verletzung des § 7 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 zu beseitigen?

— **Ueber die Herstellung hoher Bahnsteige (760 mm)** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die königlichen Eisenbahndirektionen einen Erlass folgenden Inhalts gerichtet: „Die auf der Wannseebahn, in Berlin Stettiner Bahnhof, Danzig, Altona u. a. O. zur Anwendung gekommenen 760 mm (über Schienenoberkante) hohen Bahnsteige haben sich für das Aus- und Einsteigen der Reisenden sowie für das Aufsuchen freier Plätze in den Wagen als bequem erwiesen. Sie erleichtern deshalb auch die Abfertigung der Züge wesentlich. Die Untersuchung der Radreifen und Achsbuchsen wird durch die hohen Bahnsteige zwar nicht gehindert, aber doch erschwert. Wenn dies auch wegen der Verbesserungen, die die Reifenbefestigung und die Schmierung erfahren haben, nicht mehr in gleichem Grade als Hinderungsgrund für die Anwendung hoher Bahnsteige anzusehen sein wird, wie früher, so darf doch in der Regel kein für die Abfertigung von Personenzügen bestimmtes Gleis beiderseits von hohen Bahnsteigen begrenzt sein, damit wenigstens von einer Seite ein ungehinderter Zugang zu den Kuppelungen-, Brems- und Heizschläuchen vorhanden ist. Unter diesen Umständen ist beim Neubau und umfassenden Umbau von Bahnhöfen mit lebhaftem Personenverkehr die Herstellung hoher Bahnsteige in Erwägung zu ziehen, wenn nicht besondere Gründe — wie z. B. Mangel eines Bedürfnisses zur Herstellung eines schienenfreien Zuganges zu Zwischenbahnsteigen auf Durchgangsstationen, Nothwendigkeit, Gepäck, Eilgut usw. zwischen den Bahnsteigen über die Gleise in Schienenhöhe zu befördern u. dergl. — dem entgegenstehen.“

— **Ausmusterung von Betriebsmitteln bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen.** Die Eisenbahndirektionen sind vom Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, im Etatsjahre 1901 Ausmusterungen von Lokomotiven und Personenwagen in grösserem Umfange vorzunehmen. Es können zur Ausmusterung gelangen 420 Lokomotiven und 430 Personenwagen, welche sich auf die einzelnen Direktionsbezirke ziemlich gleichmässig vertheilen.

— **Ueberwachung des Wagenverkehrs.** Die durch den Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 22. Januar 1900 eingeführte Neuordnung der Güterwagenkontrole hat sich durchweg bewährt und eine erhebliche Geschäftsvereinfachung und Kostenersparniss sowie eine durchgreifendere Ueberwachung des Wagenverkehrs zur Folge gehabt. Jetzt ist zu ihrer Ergänzung durch einen Erlass vom 22. April dieses Jahres bestimmt worden, dass in der Folge auch die zum Zwecke der Desinfektion ausgesetzten Wagen aufzuschreiben sind. Auch soll an die Stelle des bei Wagenanschriften bisher üblichen liegenden Kreuzes ein stehendes Kreuz treten. Zu diesem Zwecke ist an der unteren rechten Ecke der Beklebetafeln an beiden Langseiten der Güterwagen mit weisser Oelfarbe ein Kreuz von 25 cm Höhe mit zwei je 20 cm langen Querlinien anzubringen, in dessen obere Fächer Tag- und Zugnummer des Wageneingangs einzutragen sind, während die mittleren und unteren Fächer zur Eintragung von Tag und Stunde der Laderechtstellung und gegebenenfalls einer nochmaligen Bereitstellung zu verwenden sind. Von einer Kreideanschrift kann jedoch nach einer Bestimmung der königlichen Eisenbahndirektionen da abgesehen worden, wo eine solche nach den besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen, wie beispielsweise im geschlossenen Pendelbetriebe, zwecklos ist, sowie bei den für die Anschlüsse bestimmten

leeren Wagen, wenn durch die Anschreibung besondere Kosten entstehen. Der auf grossen Stationen mit der Ueberwachung des Wagendienstes beauftragte besondere Beamte ist in der Regel der Güterabfertigung zu unterstellen, dessenungeachtet aber hat er auch den Stationsvorsteher bei Ausübung der ihm zufallenden Thätigkeit in der Wagendisposition zu unterstützen. In der Folge ist zu prüfen, ob das in einigen Bezirken eingeführte Verfahren, dass Tag und Zug des Eingangs vor der Ankunft vom Fahrpersonal angeschrieben wird, sich zu weiterer Einführung empfiehlt. Mit Abfassung der neuen Bestimmungen, durch welche dem obigen nach die Staatsbahn-Wagenvorschriften abzuändern sind, ist die Eisenbahndirektion zu Magdeburg mit der Maassgabe beauftragt, dass der betreffende Entwurf zunächst dem Minister zur Genehmigung vorzulegen ist.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenbezirk.** Von den im Ruhrrevier an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis einschliesslich den 22. April d. J. in 6 Arbeitstagen 100 272 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 712 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 78 625 und auf den Arbeitstag 15 725 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 5 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 22. April d. J. auf den Arbeitstag 987 und im ganzen 21 647 Doppelwagen oder 27,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Ostpreussische Südbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1900 wurden zur vollen Unterhaltung sämmtlicher Anlagen im Berichtsjahre 361 993 ℳ. aufgewandt. An Betriebsmitteln sind vorhanden 105 Personenwagen, 17 Gepäck- und 1 979 Güterwagen, ferner 22 Personenzug-, 29 Güterzug- und 4 Tenderlokomotiven. Es sind im Jahre 1900 gefahren worden 22 997 (i. V. 19 354) Züge mit 1 332 823 (1 133 693) Zugkilometern. Die Kosten des Brennmaterials haben im ganzen 552 283 (328 672) ℳ. oder für das Nutzkilometer 40,53 (28,42) ₰ betragen. An Unterhaltungs- und Ausbesserungskosten für Wagen wurden aufgewendet für jedes Personenwagenachskilometer 0,33 (0,23) ₰ und für jedes Güterwagenachskilometer 0,20 (0,20) ₰. Die Kosten der Zugkraft haben im ganzen 1 057 577 (790 169) ℳ. oder 0,78 (0,68) ℳ. für das Nutzkilometer betragen. Die Betriebseinnahmen betrugen 5 930 308 (5 282 208) ℳ., die Ausgaben 3 247 382 (2 641 130) ℳ., oder letztere 54,76 (i. V. 50) % der ersteren. An den Mehreinnahmen ist der Güterverkehr mit 435 246 ℳ betheiligt. Die hervorragende Getreideernte der Provinz Ostpreussen im Jahre 1900 hat die Zufuhren zu der Bahn wesentlich gesteigert. Auch die Zufuhren an russischem Getreide, Kleie und Oelkuchen wiesen eine Zunahme von 2 037 Wagen auf gegen das Vorjahr, doch haben die Einnahmen hier keine entsprechende Steigerung erfahren, da gerade aus den für die Bahn am günstigsten gelegenen Guvernements die Zufuhren der mangelhaften Ernte wegen bedeutend gegen die Vorjahre zurückblieben. Im ganzen sind an Getreide, Mühlenerzeugnissen und Oelkuchen 464 607 t (gegen das Vorjahr mehr 84 850 t) befördert worden. Auch in anderen Gütern war sowohl der deutsche als der russische Verkehr lebhafter (russischer Zucker, englische Kohle). Der Personenverkehr weist ein Mehr von 14 135 Personen auf, zugleich aber eine Mindereinnahme von 14 254 ℳ.; letztere führt der Bericht auf eine 10 prozentige Abnahme der Personenbeförderung in III. Klasse gegen entsprechendes Anwachsen in der IV. Klasse zurück. Einschliesslich Vortrag beziffert sich die gesammte Betriebseinnahme auf 5 930 308 (5 282 208) ℳ.; hiervon kommen in Abzug 3 247 382 (2 641 130) ℳ. Betriebsausgaben, 481 630 (436 453) ℳ. Zuweisung zu den Rücklagen und dem Erneuerungsbestand, 1 047 651 (1 047 024) ℳ. Anleihedienst. Der sodann verbleibende Rest soll folgende Verwendung finden: 5 (5) % Dividende auf 13 500 000 ℳ. Vorzugsaktien und 3 (3) % Dividende auf 13 500 000 ℳ. Stammaktien, zusammen 1 080 000 ℳ. (wie i. Vorj.), Staatsabgabe 28 421 ℳ. (wie i. Vorj.), Gewinnantheil des Aufsichtsraths 32 400 ℳ. (wie i. Vorj.) und Vortrag 12 823 (16 779) ℳ.

In der zu Königsberg abgehaltenen Generalversammlung der Gesellschaft bemerkte Direktor Krüger, dass das Erträgniss des abgelaufenen Jahres dadurch ungünstig beeinflusst worden sei, dass für Kohlen infolge des durch gesteigerten Verkehr entstandenen Mehrverbrauchs etwa 115 000 ℳ. und infolge der eingetretenen Preissteigerung 118 000 ℳ. mehr aufgewendet werden mussten; ausserdem seien die Ausgaben für Löhne, Gehälter, Wagenmiethen und für Instandhaltung der Betriebsmittel wesentlich gestiegen. Die Bahn verwende ausschliesslich englische Kohlen, welche im Wege der Submission bei Königsberger Händlern in einzelnen Dampferladungen eingekauft würden. Im laufenden Jahre stelle sich der Preis für englische Kohlen erheblich niedriger, zur Zeit habe die Gesellschaft einen Schluss mit 149 ℳ. für den Wagen frei Pillau, während im 4. Vierteljahr des Vorjahres bis zu 258 ℳ. bezahlt worden seien. Die Erhöhung des Erneuerungsfonds um etwa 200 000 ℳ. erkläre sich dadurch, dass dieser Betrag für die Bezahlung von 4 im Berichtsjahre bestellten, aber erst jetzt abgelieferten Lokomotiven zurückgestellt worden sei. Weiter theilte die Direktion mit, dass mit der Regierung noch keinerlei Verhandlungen über die Verstaatlichung geführt worden seien. Ein Aktionär bemängelte die Höhe der Abschreibungen und Rücklagen in den Erneuerungsfonds und ersuchte die Verwaltung, im Hinblick auf die Verstaatlichungsfrage die Abschreibungen in Zukunft so zu bemessen, dass die Dividenden dadurch nicht unnöthig geschmälert werden. Ein anderer Aktionär brachte den von ihm vertretenen Anspruch der Besitzer von Stammprioritäten, im Falle der Verstaatlichung mit 125 % abgefunden zu werden, zur Sprache und ersuchte die Verwaltung, welche die Interessen beider Aktiengattungen wahrzunehmen habe, diesen Anspruch unparteiisch zu behandeln. Ueber die Berechtigung desselben würde gegebenenfalls ein anderes Forum zu entscheiden haben. Die von der Verwaltung beantragte Aufnahme einer Anleihe von 2 000 000 ℳ. wurde genehmigt; durch Zusammenlegung dieser mit den älteren Anleihen soll eine Ersparniss an der jährlichen Amortisation erzielt werden. Der Erlös dient zur Deckung von Anschaffungen und Bauanlagen, die im Laufe der letzten 5 Jahre gemacht worden sind,

— **Sommerfahrordnung 1901.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen weist in einem allgemeinen Ausschreiben ihre sämmtlichen Dienststellen an, auf die pünktliche Durchführung der neuen Fahrordnung die grösstmöglichste Sorgfalt zu verwenden. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass mit Beginn der Sommerfahrordnung umfangreiche Aenderungen im Zugverkehre eintreten, indem zur Bewältigung des Personen- und Güterverkehrs zahlreiche neue Züge vorgesehen und viele bestehende Züge wesentlich verlegt wurden, sowie dass auch durch die Inbetriebnahme neuer Doppelbahnstrecken, durch die Eröffnung neuer Lokalbahnen usw. die neue Fahrordnung mehr oder minder beeinflusst werde. Im Hinblick darauf wird das Personal aufgefordert, die neuausgegebenen Fahrplanbehelfe, aus denen das nähere zu ersehen ist, einem eingehenden Studium zu unterziehen. Auch soll auf die Anschlussverhältnisse und den Lauf der Durchgangs-, Schlaf- und Speisewagen, die sich in der neuen Fahrordnung gleichfalls vielfach anders gestalten, ein besonderes Augenmerk gerichtet werden, damit das gesammte, mit der Zugabfertigung betraute und mit dem reisenden Publikum an den Fahrkarten- und Gepäckschaltern in Berührung kommende Personal in der Lage sei, stets rasche und richtige Auskunft ertheilen zu können. Ein Hauptaugenmerk soll der pünktlichen Durchführung der — meist wichtige internationale Verbindungen vermittelnden — Schnellzüge zugewendet werden; diese sollen, wenn es nicht die Fahrsicherheit erforderlich macht, unter keinen Umständen auf anderen als den fahrplanmässigen Haltestationen anhalten; nothwendig sei es auch, dass das Gesammtpersonal sich mit der vorgenommenen Neunummerirung der Schnellzüge vertraut mache. Endlich sei es von grösster Wichtigkeit, dass die betriebsdienstlichen Anordnungen aller Art stets zweckentsprechend getroffen, besonders aber Kreuzungs- und Ueberholungsverlegungen rasch und richtig geregelt werden und dass nicht durch lässige Abfertigung der Züge in Stationen mit kurzen Aufenthaltszeiten eine Ueberschreitung derselben erfolge; die Oberbahnämter werden deshalb veranlasst, mit allen Mitteln dahin zu wirken, dass zu Klagen in dieser Hinsicht kein Anlass gegeben werde.

— **Zur Erhöhung der Betriebssicherheit auf den bayerischen Bahnen** wird eine Verbesserung der zur Zeit im Betriebe befindlichen Blockanlagen durchgeführt, und zwar in der Weise, dass alle Streckenblocks mit Signal-, Halt- und Fallvorrichtungen sowie Blocksperren ausgerüstet werden.

— **Nebenbahnprojekt Göppingen-Boll.** Zur Ausführung von Vorarbeiten für diese vollspurige Nebenbahn ist die württembergische Eisenbahngesellschaft ermächtigt worden. Die Mittel für die Vorarbeiten sind von Privaten und den betheiligten Gemeinden aufgebracht. Die Eisenbahn soll von Göppingen aus nach Holzheim und dem dazu gehörigen Filial St. Gotthard führen. Hier erhält die benachbarte Gemeinde Schlath eine Haltestation. Weiter wird die Bahn an Eschenbach vorbei nach Heiningen führen und damit auch die Gemeinde Gommelshausen in die Nähe der Eisenbahn bringen. Von hier soll sie nach Dürnau, nach dem Pfarrort Boll und in das Bad Boll gebaut werden.

— **Die 14. Generalversammlung des bayerischen Verkehrsbeamtenvereins** fand am 21. April zu Regensburg statt. Der erste Vereinsvorstand, Oberexpeditor Sening, eröffnete sie, indem er alle Anwesenden begrüsste und die Herren Bürgermeister Geheimer Hofrath v. Stobäus, Oberbahnamtsdirektor Kohler und Postrath Wäninger von Regensburg für ihr Er-

scheinen dankte. Redner schloss seine Ansprache mit einem Hoch auf den Prinzregenten. Bürgermeister v. Stobäus erwiderte mit herzlichen Worten. Oberbahnamtsdirektor Kohler wies darauf hin, dass die herzliche Begrüssung der Versammlung durch die Vertretung der Stadt einen Beweis liefere für die Freude darüber, dass der Verein in Regensburg tage. Redner stimme ein in den Willkommgruss der Stadt; er sei nicht nur auf die an ihn ergangene Einladung als Gast, sondern als Abgeordneter der Generaldirektion der Staatseisenbahnen erschienen, in welcher Eigenschaft er auch die Anwesenden begrüsse. Die Generaldirektion nehme regen Antheil an den Berathungen und er (Redner) bringe in ihrem Namen den Bestrebungen des Vereins, der einer vortrefflichen Leitung sich erfreue, die besten Wünsche zum Ausdruck. Postrath Wäninger begrüsste die Generalversammlung, den Ausführungen seines Vorredners sich anschliessend, auf das herzlichste mit dem Wunsche, dass die Berathungen von den gedeihlichsten Folgen begleitet sein möchten. Dem Regenten wurde ein Huldigungstelegramm gesandt. Hierauf wurde in die Tagesordnung getreten. Der Vorsitzende theilte mit, dass der Mitgliederstand des Vereins sich auf 5 645 beziffere und erstattete dann Bericht über die Thätigkeit des Vereins in den letzten drei Jahren. Die Wahl der Vorstandschaft und der Rechnungsprüfungskommission ergab die Wiederwahl der bisherigen. Der Vertreter des Bezirksverbandes Lindau, Expeditor Rheude, theilte mit, dass er sich veranlasst fühle, der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung hier gebührenden Dank auszusprechen, durch deren Entgegenkommen den Beamten und Bediensteten der bayerischen Staatseisenbahnen in Lindau zu billigsten Preissätzen Heizungsmaterial verabfolgt wurde.

— **Präsident Greinert †.** Aus Danzig kommt die Trauerkunde, dass der Präsident der dortigen königlichen Eisenbahndirektion, Greinert, am 27. April einem Lungenleiden erlegen ist, das ihn seit mehreren Monaten ergriffen und von dem er am Gardasee vergeblich Heilung gesucht hatte. Er hat ein Lebensalter von nur 56 Jahren erreicht. Auf die Stelle, aus der ihn nun der Tod gerissen hat, wurde er erst im Sommer 1899 an Stelle des nach Frankfurt a. M. versetzten Präsidenten Thomé berufen; bis dahin war er Ober-Regierungsrath bei der Eisenbahndirektion in Königsberg. Der Tod des trefflichen Mannes wird von allen, die ihn kannten, tief beklagt werden. Oberbaurath Koch veröffentlicht im Anzeigentheil d. Ztg. im Namen der Beamten des Direktionsbezirks warme Worte des Gedenkens. Wir behalten uns vor, dem zu früh Verstorbenen in nächster Nummer einen ausführlicheren Nachruf zu widmen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind verliehen: der Titel und Rang eines Oberbauraths: dem Eisenbahndirektor Andrae und dem Finanz- und Baurath Hoffmann, beide in Dresden, der Titel und Rang eines Bauraths: den Bauinspektoren Fritzsche in Chemnitz, Herrmann in Schwarzenberg, Uter in Leipzig und Vogt in Chemnitz.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Wasserstrassenvorlage.** In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 26. April d. J. brachte der Ministerpräsident den Gesetzentwurf, betreffend den Bau von Wasserstrassen, ein und begründete die Vorlage in eingehender Weise. Es handelt sich hierbei um die Schaffung eines neuen Wasserstrassennetzes von etwa 1 600 bis 1 700 km Länge, dessen Herstellung einen Gesammtkostenaufwand von 750 000 000 Kr. erfordern wird. Der Gesetzentwurf ordnet den Bau eines Schifffahrtskanales von der Donau zur Oder, eines Schifffahrtskanales von der Donau zur Moldau nächst Budweis nebst der Kanalisirung der Moldau von Budweis bis Prag, eines Schifffahrtskanales vom Donau-Oderkanal zur oberen Elbe nebst der Kanalisirung dieser Elbestrecke bis Melnik, einer schiffbaren Verbindung vom Donau-Oderkanal zum Stromgebiete der Weichsel und bis zu einer schiffbaren Strecke des Dniester von Staatswegen unter der Bedingung an, dass von den betheiligten Königreichen und Ländern, welche auch die sonstigen Interessenten heranzuziehen haben, sowie von den Städten Wien und Prag angemessene Beiträge geleistet werden.

Zur Sicherstellung dieser Beitragsleistungen hat die Regierung mit den betheiligten Landesvertretungen und den Städten Wien und Prag unverzüglich Verhandlungen aufzunehmen. Die Vorsorge für die Beiträge aus Landesmitteln sowie die Art der Heranziehung der innerhalb der einzelnen Königreiche und Länder in Betracht kommenden Interessenten (Bezirke, Gemeinden usw.) bleibt der Landesgesetzgebung vorbehalten. Die Beiträge können entweder in Form einmaliger oder in Jahresraten zu zahlender Kapitalszuwendungen oder in Form von jährlichen Zuschüssen zu den dem Staate aus der Beschaffung des Baukapitales erwachsenden Lasten oder durch die Herstellung einzelner in den Bauprojekten vorgesehenen Anlagen (Häfen, Anlandeplätze, Zufahrtsstrassen usw.), durch die Abtretung von Grundeigenthum, Einräumung von dinglichen Rechten und Ueberlassung von Wasserrechten, Materiallieferungen, sowie sonstigen Sach- und Arbeitsleistungen abgestattet werden.

Für die einheitliche Leitung der auszuführenden Arbeiten ist in entsprechender Weise Vorsorge zu treffen, wobei insbesondere die Bildung eines aus Fachmännern und Vertretern der Interessenten bestehenden Beirathes in Aussicht zu nehmen ist. Die Verwaltung der herzustellenden Wasserstrassen sowie die Festsetzung und Einhebung der Abgaben und Gebühren für die Benutzung der Wasserstrassen und der dazu gehörigen Anlagen erfolgt durch den Staat.

Der Bau der Wasserstrassen, hinsichtlich welcher mit den Interessenten über die Beitragsleistungen rechtsverbindliche Vereinbarungen zu Stande gekommen sind, hat längstens im Jahre 1904 zu beginnen. Die erforderlichen Vorarbeiten sind derart rechtzeitig durchzuführen, dass dieser Zeitpunkt eingehalten und der Bau längstens binnen 20 Jahren vollendet werden kann. Die Kosten der Herstellung sind, soweit diese Kosten nicht durch die Beiträge der Länder, Gemeinden und Interessenten gedeckt wurden, durch eine mit höchstens 4 % steuerfrei zu verzinsende, auf Kronenwährung lautende, in 90 Jahren zu tilgende Anleihe zu beschaffen. Die Regierung wird ermächtigt, von dieser Anleihe in der Bauzeit von 1904 bis Ende 1912 einen Höchstbetrag von 250 000 000 Kr. auszugeben. Der hieraus erzielte Erlös darf nur zur Deckung der Herstellungskosten der Wasserstrassen verwendet werden. Die Deckung des nach dem Jahre 1912 sich ergebenden Erfordernisses ist rechtzeitig durch ein besonderes Gesetz sicher zu stellen.

Die Regierung wird ermächtigt, die Linienführung und die technische Anlage der Wasserstrassen endgültig festzusetzen. Jede Abweichung von dem Programme der herzustellenden Wasserstrassen und jede Erweiterung des Programmes über den Rahmen des Gesetzes hinaus bedarf einer besonderen gesetzlichen Bewilligung.

Für die Deckung der aus der Begebung der Anleihe erwachsenen Jahrestilgungslast hat der Finanzminister vor dem Baubeginne gegebenenfalls Vorschläge zur verfassungsmässigen Behandlung zu unterbreiten. Die für die Vorarbeiten erforderlichen Beträge sind alljährlich im Staatsvoranschlage anzusprechen.

Für die sicherzustellenden Anlagen steht das Enteignungsrecht zu. Alle Angelegenheiten, welche sich auf die Feststellung und Ausführung der Pläne für diese Anlagen beziehen, fallen in die Zuständigkeit des Handelsministeriums.

Schliesslich wird Stempel- und Gebührenfreiheit allen Verträgen, bücherlichen Eintragungen, Eingaben und sonstigen Urkunden zugesichert, durch welche zum Zwecke der Sicherstellung der herzustellenden Anlagen die Erwerbung von Grund und Boden, die Einräumung dinglicher Rechte, die Ueberlassung von Wasserrechten, die Beistellung von Bau- und Betriebsmaterialien, die Leistung von Baarzahlungen oder sonstigen wie immer gearteten Beiträgen zugesichert oder Vereinbarungen zum Zwecke der Kapitalbeschaffung und des Baues der bezeichneten Anlagen getroffen werden, mit Ausschluss der im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen. Desgleichen wird die Stempel- und Gebührenfreiheit zuerkannt den von den Ländern, den Städten Wien und Prag, den Bezirken und Gemeinden zur Beschaffung des für die Zwecke der Beitragsleistung zu den Kosten der Wasserstrassen nothwendigen Kapitals etwa aufzunehmenden Anleihen. Dieselbe Begünstigung geniessen die Eingaben, Pläne und sonstigen Schriftstücke, durch welche die Ausführung dieser Anlagen vorbereitet wird.

— **Betriebsergebnisse und Tarife der Wiener Stadtbahn.** In der am 22. April abgehaltenen Vollsitzung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien (zu diesen Anlagen gehört auch die Wiener Stadtbahn) wurde mit Bezug auf die Ergebnisse des vom Staate auf eigene Rechnung geführten Betriebes der Wiener Stadtbahn mitgetheilt, dass im abgelaufenen Jahre 28 245 436 Reisende gegen 19 046 332 im Vorjahre befördert worden sind. Beschränkt man den Vergleich mit Rücksicht darauf, dass die untere Wienthallinie erst am 30. Juni 1899 eröffnet wurde, auf das zweite Halbjahr 1900 und 1899, so ergibt sich ein Verkehr von 14 348 679 Personen im zweiten Halbjahre 1900 gegenüber einem solchen von 13 106 187 Reisenden in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die höchste an einem Tage beförderte Personenzahl wurde im zweiten Halbjahre 1900 am 15. Juli mit rund 292 000 Reisenden erreicht, wogegen sich im zweiten Halbjahre 1899 die höchste Verkehrsziffer auf etwa 207 000 Personen stellte.

Die Betriebseinnahmen der Wiener Stadtbahn betrugen im Berichtsjahre 4 681 520 Kr. gegen 3 357 400 Kr. im Vorjahre, die Betriebsausgaben 4 833 200 Kr. gegen 3 873 250 Kr. im Vorjahre. Die Betriebsausgaben überstiegen sonach im Jahre 1900 die Betriebseinnahmen um 151 680 Kr., während sich im Jahre 1899 der Betriebskostenabgang mit 515 850 Kr. bezifferte.

In der erwähnten Sitzung wurde auch über die Vorschläge des Eisenbahnministeriums wegen Neuregelung der Personentarife der Wiener Stadtbahn und der Wiener Verbindungsbahn mit Rücksicht auf die bevorstehende Eröffnung der Donaukanallinie der Stadtbahn verhandelt. Die Vorschläge gingen dahin, die Fahrpreise der dritten Zone (Entfernungen über 8 km) mit 45 h. in der II. Klasse und 30 h. in der III. Klasse sowohl für den Werktags- als für den Sonn- und Feiertagsverkehr auf das Ausmaass der zweiten Zone (II. Klasse 30 h., III. Klasse 20 h.) herabzusetzen, zugleich aber für die Sonn- und Feiertage durch Auflassung der ersten Zone (Entfernungen bis 3 km) einen Einheitstarif von 20 h. in der III. Klasse und 30 h. in der II. Klasse zu schaffen. Ausserdem soll eine namhafte Preisermässigung der Monatskarten stattfinden.

Der Antrag der Staatsverwaltung war in einem ausführlichen Schreiben des Eisenbahnministeriums eingehend begründet. In demselben ist auf die mangelnde Entwickelung des Verkehres auf grössere Entfernungen hingewiesen, welche eine Ermässigung der Fahrpreise dritter Zone nahelegt. Es wird darin ausgeführt, dass die vom Standpunkte der Ordnung und Regelmässigkeit sowie der Sicherheit des Betriebes überaus missliche Ueberfüllung der Stadtbahn an Sonn- und Feiertagen grossentheils mit der unverhältnissmässig starken Benutzung dieses Verkehrsmittels auf ganz kurze Strecken, deren Fahrpreis jenen der Strassenbahnen um 50 % unterbietet, zusammenhinge, so dass es geboten erscheine, auf eine Entlastung der Stadtbahn an Sonn- und Feiertagen hinsichtlich des Nahverkehres hinzuwirken. Der an diesen Tagen einzuführende einheitliche Fahrpreis werde durch Vereinfachung des Abfertigungswesens und der Kontrole die Verkehrsabwickelung wesentlich erleichtern. Von dem neuen Tarife wird eine mässige Verbesserung der Einnahmen erhofft.

Die vom Eisenbahnministerium in Aussicht genommenen Tarifänderungen wurden von der Kommission für Verkehrsanlagen gutgeheissen und gelangen mit 15. Juni d. J. zur Einführung.

Was die Monatskarten anbelangt, so werden deren Preise für die zur Auflassung kommende dritte Zone auf jene der zweiten Zone herabgesetzt. Die neuen Preise der Monatskarten stellen sich wie folgt: erste Zone (bis 3 km) II. Klasse 4,50 Kr. (bisher 7,50 Kr.), III. Klasse 3 Kr. (bisher 5 Kr.); zweite Zone II. Klasse 6 Kr. (bisher 10 Kr.), III. Klasse 9 Kr. (bisher 15 Kr.). Die Benutzung der Monatskarten bleibt künftighin auf Werktage (mit Ausschluss von Sonn- und Feiertagen) beschränkt Wir behalten uns vor, auf die besprochenen Tarifmaassnahmen noch zurückzukommen.

— **Südbahn.** In der letzten Sitzung des Verwaltungsraths wurde, wie verlautet, von einem Erlasse der Regierung Mittheilung gemacht, der sich auf das Investitionsprogramm der Südbahn bezieht. Das von der Südbahn in Vorschlag gebrachte Programm hat im grossen und ganzen die Genehmigung der Aufsichtsbehörde gefunden. Es wurde nur in dem Genehmigungserlasse der Gesellschaft nahegelegt, möglichste Beschleunigung bei der Durchführung verschiedener Bauten eintreten zu lassen, insbesondere was jene Herstellungen betrifft, welche mittelbar oder unmittelbar Sicherheitszwecken beim Betriebe dienen. Unter den Investitionen ist eine der umfassendsten die Ausgestaltung des Grazer Bahnhofes, zu dessen Erweiterung im laufenden Jahre ein Betrag von 1 200 000 Kr. verwendet werden soll. In derselben Sitzung erstattete auch das Mitglied des Verwaltungsraths, welches zu Besprechungen mit den deutschen Aktionären der Südbahn in Berlin und Hamburg entsendet worden war, Bericht über das Ergebniss der Verhandlungen. Die Wünsche der deutschen Aktionäre gehen dahin, dass die Ersparnisse des Kaufschillingsrestes den Aktionären zu Gute kommen, dass ferner die Reserve für die 3 prozentigen Obligationen entweder ganz aufgelassen oder herabgemindert werde und dass schliesslich die Aktienverloosung wieder aufgenommen werden soll, während gegenwärtig die Verwaltung die Aktien, welche zur Rückzahlung kommen, im Wege des freihändigen Rückkaufes tilgt.

— **Die Erweiterung der Bahnhofsanlagen der österreichischen Staatsbahnen in Triest.** Die Ausgestaltung der Bahnhofsanlagen in Triest-St. Andrä erweist sich mit Rücksicht auf die bevorstehende Bauvollendung der Lokalbahn Triest-Parenzo sowie ganz besonders auf den Bau der zweiten Eisenbahnverbindung nach Triest unerlässlich. Um die bezüglichen Fragen einer Klarstellung entgegenzuführen, hat am 12. April in Triest eine Besprechung von Vertretern des Eisenbahn-, Handels-, Finanzministeriums, der Seebehörde und der Triester Lagerhäuser stattgefunden, an der auch der damals in Triest anwesende Eisenbahnminister theilnahm. Es wurde bei den Berathungen volle Einigkeit erzielt und es werden nun die erforderlichen Pläne zur Ausarbeitung gelangen. Im wesentlichen ist die Errichtung eines neuen, näher an die Stadt gerückten Personen- und Güterbahnhofes in Aussicht genommen, während der Bahnhof in St. Andrä die Aufgabe eines Rangirbahnhofes erhalten wird.

— **Die Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn.** Der Eisenbahnminister besichtigte vor kurzem die Bauarbeiten auf der Donaukanallinie, des Schlussstückes der gesetzlich sichergestellten Linien der Wiener Stadtbahn. Die Bauarbeiten sind so vorgeschritten, dass an der Eröffnung des Betriebes auf dieser Linie im Laufe des Monates Juli d. J. kaum zu zweifeln ist.

— **Verbesserte Zugverbindungen.** Einem Wunsche der Interessenten entsprechend wird, wie verlautet, die Herstellung einer neuen Schnellzugverbindung zwischen Wien und Pola durch Herstellung eines Anschlusszuges an den neuen Wien-Triester Schnellzug der Südbahn in Aussicht genommen. Die Verwirklichung dieses Planes ist an die Voraussetzung geknüpft, dass auch anschliessende Dampferverbindungen von Pola nach Zara und Spalato hergestellt werden. Die Verhandlungen lassen ein günstiges Ergebniss erhoffen und dürfte es möglich sein, die neue Verbindung mit der nächsten Winterfahrordnung durchzuführen. Des weiteren wird mit Beginn der Sommerfahrordnung eine Verbesserung der Schnellzugverbindung zwischen Graz und Budapest eintreten.

— **Einschränkung der Kosten von Eisenbahnkonferenzen.** Im Hinblicke auf die von mehreren deutschen Staatsbahnverwaltungen abgegebene Erklärung, dass in Zukunft gemäss Auftrag ihrer vorgesetzten Ministerien staatliche Aufwendungen für die unentgeltliche Bewirthung und Vergnügungsveranstaltungen aus Anlass von Konferenzen in Fahrplan-, Tarif- und anderen Eisenbahnangelegenheiten nur in ganz besonderen Fällen gemacht werden dürfen und dass sie daher nicht mehr in der Lage seien, Einladungen zu festlichen Bewirthungen und dergl. ergehen zu lassen oder sich an derlei von anderer Seite veranstalteten Darbietungen zu betheiligen, hat sich auch das österreichische Eisenbahnministerium veranlasst gefunden, sich namens der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung diesem Vorgange anzuschliessen. Auch wird die österreichische Staatseisenbahnverwaltung nachdrücklichst bemüht sein, durch ihre Vertreter bei Konferenzen dahin zu wirken, dass als Vereinigungspunkte zum Zwecke der Abhaltung der Versammlungen thunlichst und soweit nicht in einzelnen Fällen besondere Umstände eine Ausnahme rechtfertigen, solche Orte gewählt werden, welche innerhalb des Gebietes der jeweils betheiligten Bahnverwaltungen derart gelegen sind, dass sie von den Konferenztheilnehmern ohne unverhältnissmässigen Zeitaufwand erreicht werden können. Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat sich auch an die Privatbahnverwaltungen in gleicher Angelegenheit gewendet, da die Wahl solcher verhältnissmässig leicht erreichbarer Konferenzorte einem gemeinsamen sachlichen Interesse aller betheiligten Bahnverwaltungen entspricht, während der entgegengesetzte Vorgang, wie der Verlauf der letzten in Palermo abgehaltenen Fahrplankonferenz gezeigt habe, ein gedeihliches Ergebniss der Berathungen mitunter in Frage zu stellen vermöge.

— **Erweiterungsbauten auf dem Temesvárer Bahnhofe.** Behufs Erweiterung der Station Temesvár-Josefstadt der ungarischen Staatsbahnen, ferner zum Zwecke der Verlegung der Einmündungsgleise der Temesvár-Orsovaer Linie in der Station Temesvár und behufs Hebungsarbeiten an den Gleisen der Anschlusslinie Temesvár-Baziás wurde ein Gesammtbetrag von 4 840 000 Kr. veranschlagt. Von dieser Summe sind in das Budget des laufenden Jahres 400 000 Kr. aufgenommen, welcher Betrag zur Fortsetzung des neuen Heizhausbaues und zum Beginn der Verlegungsarbeiten des Orsovaer Einmündungsgleises verwendet wird.

Uebrige europäische Länder.

— **Verband des schwedischen Staatseisenbahnpersonals.** Auf einer von 69 Abgeordneten verschiedener Vereine besuchten Versammlung wurde der Zusammenschluss zu einem „Eisenbahnpersonalverband“ beschlossen. Ein Antrag, sich mit dem die Angestellten der Privatbahnen umschliessenden „Schwedischen Eisenbahnerverband“ zu verschmelzen, fand nach Berichten sozialdemokratischer Blätter viel Anklang, wurde aber schliesslich abgelehnt. Als Hauptzweck des Verbandes werden be-

zeichnet: die Herbeiführung einer normalen Arbeitszeit und einer der Arbeit und Verantwortlichkeit der Angestellten voll entsprechenden Entlohnung.

— **Ostende-Dover.** Die belgische Verkehrsverwaltung hat laut „Indép. belge" kurze Zeit daran gedacht, die Dampferlinie Ostende-Dover nach Margate zu leiten. Der Hafen von Dover hat seit der Kündigung des Postübereinkommens von 1893 ausser der Hafenabgabe eine Abgabe von 1 Schilling auf jeden Reisenden gelegt. Heute soll diese Abgabe verdoppelt werden. Deswegen habe die belgische Verwaltung daran gedacht, die Postdampfer nach Margate zu schicken; nach genauer Untersuchung seien aber die dortigen Einrichtungen als ungenügend befunden worden und man habe deshalb auf den Plan verzichtet. Der belgische Staat scheine geneigt, die Erhöhung der Abgabe zu tragen, weil der belgische Seedienst durch die neuen Einrichtungen in Dover erheblich verbessert würde.

— **Die französischen Eisenbahn-Pilgerzüge nach Lourdes.** Mit dem 24. April hat, wie Pariser Blätter melden, der Abgang der Züge nach Lourdes begonnen, und in zwei Tagen sind vom Orléansbahnhofe in Paris 60 Sonderzüge abgefertigt worden, welche mehr als 50 000 Pilger befördert haben sollen. Diese Zahl, so schreibt das „Journal des Débats", gibt einen Begriff von dem Verkehr, welcher gegenwärtig auf dieser Orléanslinie herrscht, zumal wenn man bedenkt, dass die Ablassung dieser Züge den regelmässigen Dienst in keiner Weise unterbrochen hat. Voriges Jahr umfasste diese Pilgerschaft 70 000 Personen; man glaubt, dass dieses Jahr die Ziffer noch übertroffen wird. Die Südbahngesellschaft hat für diese Gelegenheit einen Zugdienst eingerichtet, welcher täglich von 10 Uhr Abends bis Mitternacht die Pilger, welche in Pau, Argelès, Tarbes oder Pierrefite übernachten wollen, dorthin befördert. Ohne einen ernstlichen Unfall sind diese ausserordentlichen Eisenbahnleistungen für Pilgerzwecke aber doch nicht abgegangen. In Portet-Saint Simon bei Toulouse fuhr eine allein laufende Maschine von hinten auf einen stehenden Pilgerzug auf. Zwei Pilger wurden getödtet, drei andere schwer verletzt und etwa 50 Personen leicht beschädigt. Die Schuld soll den Führer der einzeln fahrenden Maschine treffen.

— **Eisenbahnprojekt Toulon-Hyères.** Der französischen Deputirtenkammer ist ein Gesetzentwurf für den Bau einer Lokalbahn von Toulon nach Hyères zugegangen. Die Bahn soll Meterspur erhalten, ihre Kosten sollen sich auf höchstens 80 000 Fr. für das Kilometer, die mögliche staatliche Belastung auf höchstens 10 000 Fr. jährlich belaufen. Die Konzession hat die französische Südbahngesellschaft erhalten.

— **Rückkauf der Jura-Simplonbahn.** Der Ausschuss des Verwaltungsraths der Bahngesellschaft hat die vom Bundesrath angebotene Grundlage des Rückkaufs abgelehnt. Doch sollen die vom Bundesrath angebotenen Summen und die Forderung der Jura-Simplonbahn nur um 4 bis 5 000 000 Fr. auseinandergehen. Zu dem langsamen Gang der Verhandlungen verlautet aus amtlichen Berner Kreisen, dass eine allfällige Vereinbarung zwischen dem Bundesrath und der Bahngesellschaft jedenfalls erst in der nächsten Dezembertagung von der Bundesversammlung erledigt werden könne.

— **Italienische Zufahrtslinien zum Simplon.** Nach einem jetzt vom italienischen Ministerium gefassten Beschluss werden, abgesehen von der durch den italienischen Staat auf eigene Kosten zu bauenden Linie Domodossola-Iselle (19 km), folgende Konzessionen nebst kilometrischem Beitrag für die Linien ertheilt: Arona-Feriolo-Domodossola (56 km); Gallarate-Golasecca-Arona (23,5 km) an Stelle der für den internationalen Verkehr ungenügenden alten Linie Gallarate-Arona; Santhià-Romagnano-Borgomanero (48 km); Borgomanero-Arona (16,5 km) und Comignago-Sesto Calende (12 km). Durch diese Linien werden, wie dem Berner „Bund" aus Mailand geschrieben wird, die Zufahrten von Turin und Mailand zum Simplon um 25 bezw. 16 km abgekürzt. Die Zufahrt von Genua, die über Arona erfolgen wird, wird gegenüber dem Wege über Orta um 2 km länger; dieser Nachtheil wird aber mehr als aufgewogen durch die viel günstigeren Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der neuen Linie Arona-Feriolo-Domodossola. Das Stück Comignago-Sesto Calende dient zur Vervollständigung der für Turin entstehenden neuen und kürzeren Zufahrt auch zum Gotthard, über Borgomanero statt über Novara. Arona wird zum Mittelpunkte der Zufahrtslinien zum Simplon, wie die italienische Mittelmeerbahn es vorgeschlagen hatte.

Fremde Welttheile.

— **Ueber den Bahnbau und die Bergwerksunternehmungen in Schantung** wird der „Köln. Volksztg." unterm 28. Februar aus Tsingtau, dem Sitz des Guvernörs von Kiautschou, geschrieben: „Die langjährigen Träume von einer durch Schantung rollenden Eisenbahn fangen an sich zu verwirklichen. Die Strecke Tsingtau-Kiautschou (70 km) ist soweit fertig, dass wenigstens jede Woche ein Zug hin- und hergehen kann. Die weitere Strecke von Kiautschou nach Kaumi schreitet ihrer Vollendung entgegen. Soeben ist man dabei, den Weiterbau über Kaumi hinaus nach Weihsien einzuleiten. Die Eisenbahn bringt ein ganz neues Element in die öde chinesische Winterlandschaft; man hat beim Anblick immer noch das Gefühl, als wenn die Umgebung nicht dazu passe; es ist etwas fremdartiges, unausgeglichenes, diese moderne Bahn und das alte, einfache, schmutzige Chinesenthum. Die hiesige Bevölkerung steht übrigens dem Bahnbau jetzt durchaus friedlich gegenüber. Sie mag wohl noch nicht ganz von dem Segen überzeugt sein, den diese Neuerung ihr bringt, aber jedenfalls sagt sie sich, dass sie doch nichts mehr daran ändern kann. Für den Schutz der Bahn ist von deutscher Seite insofern wirksam gesorgt, als Militärstationen nunmehr weit in das Hinterland hineingreifen. Von den Bergwerksunternehmungen im Innern Schantungs, die seit einiger Zeit nicht selten abfällig beurtheilt wurden, kommen sehr günstige Nachrichten. Bei Fangtse (Weihsien) stiessen die Bohrungen auf ein 4 m mächtiges Kohlenflöz. Die Kohlenlager bei Poschan, Itschoufu-Ihsien hält man noch für besser. Die Kohle als Ausfuhrgut ist gesichert, ausserdem dürften in Zukunft Seide, Strohgeflechte, Thee und Thierhäute als Ausfuhrartikel von grösserer Bedeutung werden. Ob die Diamantenfelder bei Itschoufu einen günstigen Ertrag liefern werden, ist vorläufig noch eine ungelöste Frage."

— **Ueber ein Eisenbahnunglück auf der Linie Peking-Tientsin** wird aus Peking, 28. April, telegraphisch gemeldet: Frühzug Peking-Tientsin bei Lofa entgleist. Deutsche nicht verwundet. 2 Amerikaner, 40 Chinesen verwundet, 11 Chinesen todt. Der Unfall wurde nicht, wie es anfangs hiess, durch den Einsturz eines Durchlasses, sondern durch Sandverwehungen herbeigeführt.

— **Eisenbahnen in Annam.** Wie das „Journal des transp." mittheilt, bestimmt eine Regierungsverordnung, dass mit den Arbeiten auf der Linie von Tourane nach Hué begonnen werden soll. Der Voranschlag von 18 900 000 Fr. ist vom Komitee der öffentlichen Arbeiten in den Kolonien bedingungslos gebilligt worden.

— **Ostafrikanische Eisenbahnen.** Die erste Lesung des Gesetzentwurfes wegen Erbauung einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro durch die ostafrikanische Eisenbahngesellschaft und Uebernahme einer Zinsgarantie durch das Deutsche Reich hat in der Sitzung des Reichstags vom 24. April stattgefunden und mit der Verweisung der Vorlage an die Budgetkommission geendet. Wir werden über die Verhandlung und die an sie vom Konsul Vohsen in der „Nat.-Ztg." geknüpften interessanten Darlegungen in nächster Nummer eingehender berichten.

— **Ueber die Eisenbahn von Wadi Halfa nach Abu Hammed in Aegypten** machte in der Aprilsitzung der Berliner Gesellschaft für Erdkunde Professor Linck-Jena folgende Mittheilung: „Von Wadi Halfa bis Abu Hammed gings durch die lybische Wüste auf der von Lord Kitchener angelegten Wüstenbahn. Diese Bahn ist lediglich von ägyptischen Soldaten ausgeführt und wird von solchen betrieben. Da sie durch völlig wasserlose Strecken führt, so muss jeder Zug grosse Massen von Wasser — zwölf Wagen — mitnehmen, um auch noch an die Stationen, bei denen der Zug alle zwei Stunden hält, Wasser abgeben zu können."

— **Schifffahrtskanäle im Staate Newyork.** Der gesetzgebenden Versammlung des Staates Newyork ist in betreff der Verbesserung des Erie-, des Oswego- und des Champlainkanals ein Gesetzentwurf zugegangen, welcher der „Railroad Gazette" zufolge vorschlägt, dem Volke von Newyork bei den bevorstehenden Generalwahlen die Aufnahme einer Anleihe bis zu 26 000 000 D. zu empfehlen, verzinslich zu 3,5 % und rückzahlbar in 17 Jahren. Die in Aussicht genommene Verbesserung des Erie- und des Oswegokanals soll diese auf eine durchgehende Wassertiefe von 9 Fuss bringen, der Champlainkanal soll eine Tiefe von mindestens 7 Fuss erhalten. Die Schleusen im Eriekanal wären so zu erweitern, dass sie zwei Schiffe von je 125 Fuss Länge, $17\frac{1}{2}$ Fuss Breite und 8 Fuss Tiefgang aufnehmen können. Die gegenwärtige Bauart der Schleusen im Erie- und Oswegokanal gestattet die Aufnahme von Schiffen von je 240 t Tragkraft; der in Aussicht genommene Umbau wird sie für Schiffe von 450 t Tragkraft aufnahmefähig machen.

Am 9. April d. J. hat der mit Vorberathung dieser Angelegenheit betraute Ausschuss beschlossen, den gedachten Entwurf der gesetzgebenden Versammlung zur Annahme zu empfehlen.

Bücherschau.

— **Die Vermessungskunde.** Ein Taschenbuch für Schule und Praxis von Wilhelm Miller, königlichem Professor an der Industrieschule in Augsburg. Mit 117 in den Text gedruckten Abbildungen. Hannover. Verlag von Gebrüder Jänecke. 1901. Ladenpreis 3 ℳ.

Der Verfasser will dem der Schule entwachsenen und insbesondere dem aus der technischen Mitte hervorgegangenen Techniker eine brauchbare Anleitung für die von solchen Technikern auszuführenden Feldarbeiten an die Hand geben, aus der er die Lücken seines Wissens ausfüllen und es weiter ergänzen kann. Er gliedert den Stoff in die Instrumenten- und Messungslehre. In dem Abschnitt über erstere bespricht er die einfachen Hilfsmittel, die Winkelmessinstrumente, Längenmessgeräthe, Höhen-, Universalinstrumente und Wassermessinstrumente einschliesslich der Vorschriften über Versand, Behandlung, Lagerung der Instrumente und Werkzeuge. In der Messungslehre behandelt er das Aufnehmen, Abstecken, die Höhenmessungen, die Flächenberechnung, Wassermessungen und die bei den Feldarbeiten nothwendigen Geräthe und Arbeitskräfte.

Die Darstellung ist klar und verständlich, auf das Wesen der Sache beschränkt und durch zahlreiche anschauliche Abbildungen dem Verständniss näher gebracht.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Die 6,69 km lange Strecke Recklinghausen-Sinsen, welche am 1. April d. J. aus dem Betriebe der königlichen Eisenbahndirektion Münster ausgeschieden und in den Betrieb der königlichen Eisenbahndirektion Essen übergegangen ist, ist den Vereinsbahnstrecken der königlichen Eisenbahndirektion Münster ab- und denjenigen der königlichen Eisenbahndirektion Essen zugerechnet worden. Am genannten Tage sind ferner die Strecken Halle-Teicha (7,20 km) und Trotha-Saale (1,33 km) aus dem Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Halle übergegangen und demzufolge den Vereinsbahnstrecken der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg ab- und denjenigen der königlichen Eisenbahndirektion Halle zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Mai d. J. wird die an der Strecke Liegnitz-Raudten zwischen Gross-Rinnersdorf und Raudten gelegene Haltestelle Raudten Süd für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Stück- und Wagenladungsgütern eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die Entfernungen von Raudten Süd betragen nach Raudten 3,15 km und nach Gross-Rinnersdorf 4,63 km.

Königlich ungarische Staatsbahnen. Bei dem an der Linie Budapest-Csakathurn zwischen der Station Máriatelep und der Haltestelle Balaton-Berény im Kilometer 157,531 gelegenen Wächterhause Nr. 95 wird am 1. Mai d. J. eine zur Vermittelung des Personenverkehres dienende Haltestelle mit der Bezeichnung Balaton-Keresztur-fürdo eröffnet werden.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Vom 1. Mai l. J. an wird die an der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Kapfenberg und Bruck a/Mur neuerrichtete Station „Bruck a/Mur Frachtenbahnhof" als selbständige Kartirungs- und Rechnungsstelle fungiren und daselbst die Expedition von als Frachtgut zur Aufgabe gelangenden Stück- und Wagenladungsgütern, Fahrzeugen, Leichen und lebenden Thieren stattfinden. Die Entfernung dieser Station beträgt von Kapfenberg 3 km und von Bruck a/Mur 2 km. Vom Tage der Eröffnung von Bruck a/Mur Frachtenbahnhof werden die Befugnisse der Station Bruck a/Mur auf die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Eilgütern, sowie auf die als Frachtgut abzufertigenden Fahrzeuge, Leichen und lebenden Thiere beschränkt. Zur Vermeidung von Verwechselungen und Fehlleitungen zwischen Bruck a/Mur und Bruck Frachtenbahnhof wird darauf aufmerksam gemacht, dass in allen die neue Station betreffenden Abfertigungsdokumenten und Dienstkorrespondenzen stets die vollständige Bezeichnung „Bruck a/Mur Frachtenbahnhof" in Anwendung zu bringen ist.

Schliessung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Linie Krakau-Rzeszów (Podwoloczyska) zwischen den Stationen Podgórze-Płaszów und Bierzanów gelegene Personenhaltestelle Wieliczka'er Abzweigung wird am 1. Mai d. J. aufgelassen werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. wird der bisherige Halteplatz für den Personenverkehr mit Lokalzügen Heimenkirch auch für den vollständigen Güterverkehr eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Werfen und Sulzau der Linie Salzburg-Bischofshofen gelegene Haltestelle Concordiahütte, welche bisher nur für den Personen-, beschränkten Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, wird am 1. Mai d. J. auch für den beschränkten Stückgutverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. Die bisherige Bezeichnung der Station Starkenbach wird vom 1. Mai d. J. ab auf den Namen Starkenbach-Martinitz und die Bezeichnung der Station Leschtina vom genannten Tage ab in Leschtina-Habern abgeändert.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1504 vom 11. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 20. April d. J.).

Nr. 1612 vom 22. April d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1900 (abgesandt am 29. April d. J.).

Nr. 1630 vom 22. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der technischen Vereinbarungen (abgesandt am 29. April d. J.).

Nr. 1636 vom 18. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1901 und die zugehörige Uebersichtskarte (abgesandt am 26. April d. J.).

Nr. 1650 vom 19. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Sichtung, Festsetzung und Bearbeitung der von den Vereinsverwaltungen im Jahre 1900 angemeldeten technischen Fragen, betreffend das in Dresden am 10./11. April d. J. aufgenommene Protokoll über die Verhandlungen der ersten Unterausschusssitzung (abgesandt am 27. April d. J.).

Nr. 1689 vom 23. April d. J. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins beigetretenen Vereinsverwaltungen, betreffend Neuauflage des Uebereinkommens über den Diensttelegrammverkehr (abgesandt am 29. April d. J.).

Nr. 1693 vom 24. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der königlich preussischen Staatseisenbahndirektionen, der elsass-lothringischen Eisenbahn und der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz), betreffend den Bericht über die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preussen in den Jahren 1890 bis 1900 (abgesandt am 29. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 27. April, Abends 11 Uhr, verschied sanft nach mehrmonatlichem Leiden der **königliche Eisenbahn-Direktionspräsident**

Herr **Greinert.**

Seit vielen Jahren in leitenden Stellungen der Staatseisenbahnverwaltung erfolgreich thätig, war er am 1. August 1899 mit der Leitung der hiesigen Eisenbahndirektion betraut worden.

In ihm verlieren wir einen Vorgesetzten, der ausgestattet mit reichem Wissen und hervorragenden Charaktereigenschaften sich stets wohlwollend, liebenswürdig und gerecht erwiesen und sich deshalb ein unvergessliches Denkmal in unseren Herzen gesetzt hat.

Im Namen sämmtlicher Beamten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Danzig: (1067)

Koch, Oberbaurath.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Raudten Süd.

Am 1. Mai d. J. wird die an der Strecke Liegnitz-Raudten zwischen Gross=Rinnersdorf und Raudten gelegene Haltestelle Raudten Süd für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Stück- und Wagenladungsgütern eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die neue Haltestelle wird der Betriebsinspektion 2, der Maschineninspektion und der Verkehrsinspektion, sämmtlich in Liegnitz, und der Nebenwerkstatt in Glogau unterstellt. In Raudten Süd werden alle Personen- und gemischten Züge anhalten. Die Entfernung von Raudten Süd bis Raudten beträgt 4 km, diejenige bis Gross=Rinnersdorf 5 km.

Im Güterverkehr mit den Stationen der Tarifgruppe II (Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) sowie der übrigen preussischen, preussisch-hessischen und grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen werden bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen der Frachtberechnung die Entfernungen von Raudten mit einem Zuschlage von 4 km oder von Gross=Rinnersdorf mit einem Zuschlage von 5 km, je nachdem sich die niedrigste Gesammtentfernung ergibt, zu Grunde gelegt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze für niederschlesische Steinkohlen gibt das Verkehrsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion Breslau Auskunft.

Breslau, den 21. April 1901. (1067a)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Wiedereröffnung des Betriebes.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. wird der Betrieb auf der Strecke Drei=Annen-Hohne-Brocken wieder aufgenommen. Der regelrechte Betrieb wird auf genannter Strecke für die Folge nur in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September eines jeden Jahres durchgeführt.

Wernigerode, den 24. April 1901. (1068)
Die Betriebsleitung.

4. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Scherfede-Fröndenberg gelegene Bahnhof Brilon führt fortan zur besseren Unterscheidung von dem Bahnhof Brilon (Stadt) die Bezeichnung Brilon (Wald).

Cassel, den 25. April 1901. (1069)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Juni d. J. wird die Station Beuthen **R. O. U. E.** für den Eilgutverkehr geschlossen und treten alsdann die für diese Station bestehenden Eilgutfrachtsätze ausser Kraft. Eilgutsendungen werden von diesem Zeitpunkte ab nur noch von und nach der Güterabfertigungsstelle Beuthen **O. S. E.** abgefertigt.

Die für Beuthen O. S. E. bestehenden Sätze weisen gegenüber den entsprechenden Sätzen von Beuthen R. O. U. E. theils Ermässigungen, theils Erhöhungen auf.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Kattowitz, den 29. April 1901. (1070)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

6. Güterverkehr.

Sächsisch-schweizerischer Verkehr über Lindau.

Vom 1. Mai 1901 an werden die im Heft 3 des Theiles II der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife vom 1. April 1901 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Bodenbach, Reichenberg und Tetschen, soweit sie billiger sind, als die entsprechenden Frachtsätze im Heft 1 des Theiles II der sächsisch-schweizerischen Gütertarife vom 1. August 1899, auch im Verkehre mit den Stationen Bodenbach, Reichenberg und Tetschen der sächsischen Staatseisenbahnen angewendet.

Auskunft über diese Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen.

Dresden, den 29. April 1901. (1071)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt - hessisch - südwestdeutscher Verband.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Karlsruhe Hafen der badischen Staatsbahnen für den Wagenladungsverkehr eröffnet und in den Gütertarif des obenbezeichneten Verbandes einbezogen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 24. April 1901. (1072)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 wird zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der gr. badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb der Nachtrag X ausgegeben.

Derselbe enthält die seit Erscheinen des Nachtrags IX bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, die Einbeziehung der Station Karlsruhe Hafen, sowie die Aufnahme der Stationen der Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim und der Station Honau=Linx der Nebenbahn Kehl-Bühl. Die Frachtsätze für die Stationen der Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim treten erst mit dem noch bekannt zu gebenden Tage der Betriebseröffnung dieser Nebenbahn in Kraft.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter Ziffer I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 25. April 1901. (1073)
Grossh. Generaldirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Verkehrsstelle Potschappel der königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den nordostdeutsch - sächsischen Thiertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 25. April 1901. (1074)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

(Klassentarif Theil II, Heft 1 vom 1. Februar 1897.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1901 wird die Station Rosenau der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 82 für Eisen und Stahl etc. aus Oesterreich (Nachtrag II Seite 69, 70) aufgenommen:

Nach	von Rosenau a	von Rosenau b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Stuttgart Hauptbhf.	2,60	1,90
Stuttgart Nordbhf.	2,62	1,91
Stuttgart Westbhf.	2,64	1,93

München, den 25. April 1901. (1075)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch - württembergischer Güterverkehr.

Tarifheft 1 und 2.

In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 19. April d. J. wird veröffentlicht, dass die Station „Sontheim b. Heilbronn“

die Bezeichnung „Sontheim a. Neckar" führt und dass vom 1. Mai d. J. ab der Frachtberechnung für Heilbronn Südbahnhof die um 6 km (nicht 11 km) und für Sontheim a. Neckar die um 8 km (nicht 13 km) erhöhten Entfernungen der Station Heilbronn Hauptbahnhof zu Grunde zu legen sind.

Dresden, den 27. April 1901. (1076)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs für Futter- und Streumittel vom 6. Februar 1901 wird mit dem 26. April 1901 auf den Verkehr von den Stationen Königsberg i/Pr. O. S. B. (linkes Pregelufer) und Königsberg i/Pr. O. S. B. (Lizentbahnhof), Prostken der ostpreussischen Südbahn, sowie von der Gemeinschaftsstation Lyck einerseits nach den Stationen der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. andererseits ausgedehnt, insoweit im süd-ostpreussischen Gütertarif für diese Stationsverbindungen direkte Entfernungen bestehen.

Königsberg i/Pr., den 24. April 1901. (1077)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Strassburg Rheinhafen mit den Frachtsätzen der Station Strassburg in den Ausnahmetarif 9 (für Eisen und Stahl des Sp.-T. I u. II) in die Hefte 1—5 der Abtheilung B aufgenommen.

Cöln, den 27. April 1901. (1078)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. treten in den Ausnahmetarifen Nr. 8 (Eisen u. Stahl), Nr. 13 (Düngemittel), Nr. 25 (Kalk u. Gips) und Nr. 26 (chlorsaures Kali) des Tarifheftes I B (Verkehr Elsass-Lothringen-Mittel- und Westschweiz) verschiedene Aenderungen und Ergänzungen ein, worüber die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau nähere Auskunft ertheilen.

Karlsruhe, den 27. April 1901. (1079)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 wird zum badischen Binnengütertarif der Nachtrag XII ausgegeben.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Karlsruhe Hafen sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Ferner enthält der Nachtrag die Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für Sumach im Verkehr zwischen den badischen Rheinumschlagsplätzen einerseits und Basel anderseits.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 25. April 1901. (1080)
Grossh. Generaldirektion.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1901 werden neue Ausnahmefrachtsätze für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollegarn und von Twisten in Wagenladungen eingeführt.

Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen. Die Bekanntmachung gleichen Betreffs in der Vereinszeitung Nr. 30 dieses Jahres, Seite 482 (Ziffer 921) wird hierdurch aufgehoben.

München, den 26. April 1901. (1081)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Zum Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten Basel bad. Bahn transit-Central- und Westschweiz vom 21. Juli 1899 tritt mit der Betriebseröffnung der Bern-Neuenburg-Bahn der II. Nachtrag in Kraft.

Derselbe wird von den gr. Güterverwaltungen Basel und Mannheim sowie von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 26. April 1901. (1082)
Gr. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Zu den Gütertarifen Basel bad. Bahn loko und transit-Central- und Westschweiz vom 1. Januar 1899 wird je der III. Nachtrag ausgegeben, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Bern-Neuenburg-Bahn an.

Karlsruhe, den 26. April 1901. (1083)
Gr. Generaldirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

5. Heft. Main-Neckarbahn-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1901 werden die württ. Stationen Heilbronn Südbahnhof, Schozach, Sontheim a. Neckar und Thalheim in den Tarif aufgenommen. Gleichzeitig werden die für die Stationen der Strecke Marbach a. N.-Beilstein bisher eingerechneten Taxzuschläge durch Entfernungszuschläge ersetzt. Soweit hierdurch Frachterhöhungen, welche bei den Güterstellen zu erfahren sind, eintreten, gelten dieselben erst ab 15. Juni 1901.

Stuttgart, den 26. April 1901. (1084)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 gelangt der Nachtrag III zur Ausgabe, welcher insbesondere die infolge des Ausbaues der württ. Bahnstrecke Marbach a. N.-Heilbronn Hptbhf. eintretenden Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, sowie die Neuaufnahme der württ. Privatbahnstationen Frickenhausen, Linsenhofen und Neuffen enthält. Die durch Umwandelung der für die Stationen der Strecke Marbach a. N.-Beilstein bisher eingerechneten Taxzuschläge in Kilometerzuschläge eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen gelten erst ab 15. Juni 1901 und sind bei den betreffenden Güterstellen zu erfahren.

Stuttgart, den 26. April 1901. (1085)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit dem 1. Mai d. J. treten im vorbezeichneten Kohlentarife neue ermässigte Frachtsätze nach Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn in Kraft.

Kattowitz, den 23. April 1901. (1086)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.
(Gruppen IV/VIII.)

Am 1. Mai d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. August 1900 der 2. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. die Aufnahme der Ausnahmetarife 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze, 14 a für Rohzucker jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen sowie L für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch zum Preise von 0,10 ℳ zu beziehen ist.

Cöln, den 25. April 1901. (1087)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr nach den Rheinhäfen zu Duisburg usw.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die an Station Wattenscheid angeschlossene Zeche Centrum IV mit folgenden, nach allen drei Häfen gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 1. Juli 1897 aufgenommen, nämlich

für 10 t . . . 16,30 ℳ
„ 12,5 t . . 20,00 „
„ 15 t . . . 23,20 „

Essen, den 24. April 1901. (1088)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. treten in Kraft:

1. ein gemeinschaftliches Heft „Theil II", enthaltend die besonderen Bestimmungen für die vom 1. Mai d. J. ab ausgegebenen Tarifhefte, Preis 25 ₰;
2. ein Tarifheft 2 — Kilometerzeiger und Tariftabellen — für den Verkehr zwischen Stationen der pfälzischen Eisenbahnen — ausgenommen Ludwigshafen a/Rhein — und Stationen der niederländischen Eisenbahnen, Preis 1,50 ℳ;
3. ein Tarifheft 3 — Kilometerzeiger und Tariftabellen — für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn — ausgenommen Bensheim, Darmstadt Hauptbahnhof und Südbahnhof — und Stationen der niederländischen Eisenbahnen, Preis 60 ₰.

Es werden aufgehoben:

durch Nr. 1:
Heft „Theil II" vom 1. Januar 1893;
durch Nr. 2 und 3:
im niederländisch-südwestdeutschen Verkehre:
die Tarifhefte II und IV vom 1. Februar 1884,
der Ausnahmetarif für Holzstoff und dergl. von der Station Maximiliansau der pfälzischen Eisenbahn vom 15. März 1900,
der Ausnahmetarif für Obst vom 1. Juni 1898,

der Ausnahmetarif für Torfstreu mit der Main-Neckarbahn vom 15. November 1894,

im belgisch-südwestdeutschen Verkehre:

die Tarifhefte 5 b vom 1. September 1895 und 9 b vom 1. März 1888 hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen Fauquemont (Falkenburg), Maastricht, Meersen, Roermond, Simpelveld und Wylre (Wylre-Gulpen) der niederländischen Staatseisenbahn,

die Ausnahmetarife für Kohlen vom 15. April 1892 mit Stationen der pfälzischen Eisenbahnen und vom 15. Juni 1892 mit Stationen der Main-Neckarbahn hinsichtlich des Verkehrs mit der Station Simpelveld der niederländischen Staatseisenbahn.

Soweit durch die neuen Tarifhefte Frachterhöhungen eintreten und direkte Frachtsätze aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Juli 1901 in Kraft.

Die Tarifhefte sind von den Abfertigungsstellen der betheiligten Endbahnen zu beziehen.

Cöln, den 30. April 1901. (1089)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Königslutter des Eisenbahndirektionsbezirkes Magdeburg in den obenbezeichneten Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, die Auskunftsstellen und die Verkehrsbüreaus der königlichen Eisenbahndirektionen.

Breslau, den 23. April 1901. (1090)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif IV (Altona, Hannover und Münster).

Der Frachtberechnung für Wegebaumaterialien des Ausnahmetarifs 5 in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg im Verkehr von den Stationen Eisbergen, Porta und Salzuflen nach Herford werden, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift des Versenders nach einer Station der Herforder oder Bielefelder Kleinbahnen befördert werden sollen, vom 1. Mai 1901 ab die um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzten Sätze des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien unter Beachtung der für diesen Tarif bestehenden Anwendungsbedingungen und, soweit die Sätze des Spezialtarifs III gelten, die gleichfalls um 0,02 ℳ gekürzten Sätze dieses Spezialtarifs zu Grunde gelegt.

Hannover, den 25. April 1901. (1091)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr.
(Gruppen VII/VIII: Elberfeld, Essen und Cöln, St. Johann-Saarbrücken.)

Am 1. Mai 1901 tritt der 4. Nachtrag zum Gütertarif vom 1. Mai 1899 in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Isselburg-Anholt des Direktionsbezirks Essen und Urmersbach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, ferner Aufnahme der Ausnahmetarife 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze und 14 a für Rohzucker jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, von welchen der Nachtrag auch zum Preise von 10 ₰ bezogen werden kann.

Cöln, den 24. April 1901. (1092)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Bahnen.

Die bayerische Station Oberkotzau wird mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 in den Ausnahmetarif für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollegarn und von Twisten im badisch-bayerischen Gütertarif vom 1. Juni 1891, Frankfurt a. M. etc.-bayerischen Gütertarif vom 1. Mai 1898 und württembergisch-bayerischen Gütertarif vom 1. Februar 1899 einbezogen.

München, den 25. April 1901. (1093)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Zum 1. Mai d. J. wird Nachtrag 7 ausgegeben, welcher ausser bereits bekannt gemachten Ergänzungen und Aenderungen des weiteren enthält: Aenderungen bezüglich des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der besonderen Tarifvorschriften, Bestimmungen über die Güterabfertigung nach Orten mit räumlich getrennten Bahnhöfen, Aufnahme neuer Stationen, Aenderung bestehender Tarifentfernungen und Sätze, welche ausser mit Ermässigungen auch mit Erhöhungen verbunden ist, Aenderung und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife.

Die zusätzlichen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Die eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 1. Juli d. J. bezw. — soweit im Nachtrage besonders bestimmt — vom 1. August d. J. ab gültig. Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, auf welchen auch der Nachtrag voraussichtlich vom 30. d. Mts. ab eingesehen und käuflich bezogen werden kann.

Hannover, den 25. April 1901. (1094)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird ein Nachtrag II zum Heft 1 der Abtheilung A des Verbandsgütertarifs herausgegeben. Er enthält Aenderung der Frachtberechnung im Verkehr mit Frankfurt a. M.-Sachsenhausen Viehhof, Entfernungen für die Stationen Homberg (Oberhessen), Neuhaus (Oberhessen), Nieder-Ofleiden und Wäldershausen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. und den seit 12. September 1900 ab gültigen Ausnahmetarif 6 c für Steinkohlen usw. im Versande von den Wasserumschlagsplätzen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 24. April 1901. (1095)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Tarif vom 1. Oktober 1886.

Für die Beförderung von Thon, auch Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken, bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des gestellten Wagens, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief treten ab 1. Mai l. J. nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Rakonitz B. E. B. nach	für 100 kg
Frankfurt a/M.	1,30 ℳ
Gustavsburg	1,34 „
Mainz, Kastel	1,34 „
Mannheim, Ludwigshafen	1,37 „

München, den 22. April 1901. (1096)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif, Theil II vom 1. Februar 1899.

Der Ausnahmetarif für Steinschotter ist auf den Verkehr zwischen Steinmühle einerseits und Bopfingen, Crailsheim, Ellwangen, Jagstheim bei Crailsheim, Pflaumloch und Stimpfach andererseits ausgedehnt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

München, den 24. April 1901. (1097)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaaren von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. vom 1. September 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1901 wird die Station Waldhof der kgl. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz in den obenbezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei der genannten Station zu erfragen.

München, den 25. April 1901. (1098)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V).

Die Entfernung für Bentschen-Lauchstädt auf Seite 106 des Tarifs ist mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. ab von 231 in 331 km zu berichtigen.

Magdeburg, den 23. April 1901. (1099)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Der Verkehr nach und von der Ortschaft Landkirchen wird vom 1. Mai d. J. ab durch die Güterabfertigungsstelle Burgstaken a/F. in derselben Weise bedient werden, wie dies bezüglich des Verkehres von und nach Burg und Burgstaken geschieht. Es werden mithin nach Landkirchen bestimmte Eil- und Frachtstückgüter, Wagenladungsgüter, Land-(Strassen-)Fahrzeuge und lebende Thiere nach der Güternebenstelle Burgstaken direkt abgefertigt, wenn aus der Frachtbriefadresse hervorgeht, dass diese Sendungen nach Landkirchen bestimmt sind und wenn im Frachtbrief nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist: Auszuliefern auf Station Heiligenhafen.

Altona, im April 1901. (1100)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 wird die zwischen Raudten und Gr.-Rinnersdorf gelegene Haltestelle Raudten Süd des Eisenbahndirektionsbezirkes Breslau in den oben genannten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 25. April 1901. (1101)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Mai l. J. wird die dem Frachtgutverkehr in Wagenladungen dienende Station Karlsruhe Hafen in den badisch-württemb. Gütertarif einbezogen. Vom gleichen Zeitpunkt ab erfahren die Frachtsätze für Heilbronn Südbhf. und Sontheim bei Heilbronn, welch letztere Station nunmehr die Bezeichnung Sontheim a. Neckar führt, theilweise eine Ermässigung bis zu 11 ₰ für 100 kg.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterabfertigungsstellen.

Karlsruhe, den 26. April 1901. (1102)
Grossh. Generaldirektion.

Preussisch-bayerischer Verkehr.
Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. ab werden die Stationen Neustadt a. d. Aisch und Probstzella der königlich bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von lebenden Thieren aller Art in Wagenladungen in den direkten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 25. April 1901. (1103)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 2.

Mit dem 1. Mai d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag III in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen, neu einbezogene Stationen sowie Berichtigungen. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis zum 30. Juni l. J. einschliesslich. Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 ₰ oder 6 Hellern zu haben.

Breslau, den 16. April 1901. (1104)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Einführung des Nachtrages V zum Kilometerzeiger und des Nachtrages XI zu den Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Mit 1. Mai 1901 tritt der Nachtrag V zu der vom 1. Oktober 1899 gültigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft (vom 1. April 1893) in Kraft.

Mit dem gleichen Tage gelangt auch der Nachtrag XI zu den vom 1. Januar 1894 hinausgegebenen Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn zur Ausgabe.

Exemplare dieser Nachträge sind bei der kommerziellen Direktion in Wien (X. Südbahnhof, Administrationsgebäude, I. Stock) sowie bei der gesellschaftlichen Betriebsdirektion in Budapest und durch die Stationen je um den Preis von 30 Hellern pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 17. April 1901. (1105)

Für
I. Glas und Hohlglaswaaren aller Art mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben;
II. Thonwaaren der Pos. T — 21 b) des österr.-ungar. Tariftheiles I

treten 3 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Deutschbrod		bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	10000 kg
nach Tetschen Oe. N. W. B. transit	I.	129 ₰	88 ₰
	II.	—	116 „

Wien, am 27. April 1901. (1106)
Oesterreich. Nordwestbahn.

---

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 ab tritt an Stelle des Lokaltarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie für die Beförderung von Leichen auf der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft; soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst vom 10. Juni l. J. in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 1 (3) genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilen die unterzeichnete Direktion und die Fahrkarten-Ausgabestellen.

Blankenburg Harz, 24. April 1901. (1107)
Die Direktion
der Halberstadt-Blankenburger
Eisenbahngesellschaft.

Badische Lokaleisenbahnen-Aktiengesellschaft, Albthalbahn.

Vom 1. Mai l. J. kommen für die Strecken Karlsruhe-Herrenalb und Ettlingen Staatsbahnhof-Pforzheim Kilometerhefte für die dritte Wagenklassen und für 400 km zum Preise von 10 ℳ zur Ausgabe. Die Ausgabestellen sind Station Karlsruhe Messplatz, Ettlingen Holzhof, Marxzell, Herrenalb, Ittersbach, Brötzingen und Pforzheim (letztere Station erst nach Eröffnung der Strecke Brötzingen - Pforzheim), doch nehmen unsere sämmtlichen Stationen Bestellungen für Kilometerhefte entgegen.

Ueber die bezüglichen Tarifbestimmungen geben die Dienststellen Auskunft.

Karlsruhe, den 24. April 1901. (1108H&V)
Die Direktion.

8. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung von 4 Stück Centesimalwaagen von je 30000 kg Tragfähigkeit und 7,5 m Brückenlänge soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Centesimalwaagen“
versehen zu dem auf
Freitag, den 10. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1901. (1109)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erneuerung des Anstrichs der eisernen Ueberbauten der Oderbrücke bei Pommerzig, Strecke Guben-Bentschen, soll vergeben werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 13. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen, woher auch Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 50 ₰ baar zu beziehen sind.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Guben, den 26. April 1901. (1110)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von 2 Gleiswaagen für 30000 kg Wiegefähigkeit und 7,5 m Brückenlänge soll vergeben werden. Bedingungen nebst Angebotbogen können im Büreau der unterzeichneten Inspektion eingesehen oder gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ ebendaselbst bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Gleiswaagen“ versehen, zu dem am 13. Mai 1901, Vorm. 11 Uhr, im Dienstgebäude Marschierthorbahnhof hierselbst anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Aachen, den 27. April 1901. (1111)
Kgl. Eisenbahn-Maschineninspektion.

Die Lieferung von glasirten Verblendsteinen für die Unterführung der Hohenzollernstrasse im Zuge der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 9. Mai, Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei einzureichen. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können einschliesslich der Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 1,5 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, den 29. April 1901. (1112)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 35. | 4. Mai 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 13 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der heutigen Nummer liegt der sofort gültige XII. Nachtrag zu dem Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bei.

Nochmals die Eisenbahn-Verkehrsordnung.*)

Von Finanzrath **Dr. Grossmann** in **Dresden.**

Eine Zeit lang schien es so, als könne der alte Streit über die Rechtsgültigkeit der Verkehrsordnung durch ihre im neuen Handelsgesetzbuch erfolgte Sicherstellung endgültig als erledigt angesehen werden. Indessen hat Laband („Deutsche Juristenzeitung“ Nr. 24, 1900) die Frage erneut aufgerollt in einem Aufsatz, der mit den Worten schliesst: „Es ergibt sich hiernach das freilich sehr unerwünschte Resultat, dass die Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 rechtsungültig ist.“ Ebenso erneut ist dieser Ansicht aber widersprochen worden. Sowohl in den Tagesblättern („Kreuzzeitung“ vom 22. Januar d. J., Münchener „Allgem. Zeitung“ vom 8. Februar d. J., „Strassburger Post“ vom 27. Januar d. J. usw.) als in den Fachzeitschriften (der G-Korrespondent in Nr. 101, Jahrg. 1900 d. Ztg., Professor Dr. Harburger in der „Deutschen Juristenzeitung“ Nr. 3 d. J. u. a.) haben sich Stimmen erhoben, die gegen Laband Stellung nehmen und für die Rechtsgültigkeit der Verkehrsordnung eintreten.

Die nachstehenden Ausführungen schliessen sich diesen Stimmen an, wenn sie auch in der Begründung ihren eigenen Weg gehen werden.

Vorausgeschickt sei ein Wort über die praktische Bedeutung der Streitfrage. Sofern sich die Eisenbahn-Verkehrsordnung als gültige Rechtsnorm darstellt, kann in einem Civilprozess (über einen Gegenstand von mehr als 1 500 ℳ) gegen das Berufungsurtheil eines Oberlandesgerichts, worin einer Vorschrift der Verkehrsordnung eine bestimmte, für die Entscheidung wesentliche Auslegung gegeben wird, das Rechtsmittel der Revision eingelegt werden, welches eine Nachprüfung darüber, ob jene Auslegung richtig war oder die Verkehrsordnung unrichtig angewendet wurde, durch das Reichsgericht zur Folge hat. Sofern aber die Verkehrsordnung keine gültige Rechtsnorm ist und ihre verbindende Kraft für den Einzelfall nur daraus herzuleiten ist, dass sie durch Uebereinkunft der Parteien dem Beförderungsvertrage zu Grunde gelegen hat, so kann sie in der Regel überhaupt nicht vor das Reichsgericht gebracht werden und ihre Anwendung wäre alsdann der Nachprüfung durch diesen obersten Gerichtshof entzogen. Denn die Revision kann — in den hier nicht in Betracht kommenden Grenzen — nur auf die Verletzung eines Gesetzes (Gesetz = jede Rechtsnorm) gestützt werden. Hinsichtlich weiterer praktischer Folgen, die mit der Streitfrage zusammenhängen, verweise ich auf Eger's neuen Kommentar zur Eisenbahn-Verkehrsordnung S. 4 und 5.

I.

Um Laband's Ansicht zu begreifen, muss man die Laband-Hänel'sche Theorie kennen, wonach Verordnungen des Reiches, soweit sie Rechtsvorschriften enthalten, nur dann Rechtsgültigkeit besitzen, wenn sie auf Grund einer besonderen reichsgesetz-

*) Dieser Aufsatz war bereits vollendet und zum Druck eingereicht, als mir Rechtsanwalt Kaufmann's Ausführungen in Nr. 8 S. 185 der „Deutschen Juristenzeitung“ vom 15. April d. J. vor Augen kamen, die im wesentlichen zu dem gleichen Ergebniss gelangen.

lichen Ermächtigung erlassen worden sind. Dieser Grundsatz ist zwar bestritten, muss aber als herrschende Lehre betrachtet werden und bildet auch für die vorliegende Abhandlung die anerkannte Unterlage. Auch steht wohl soviel fest, dass er mit den Prinzipien des Rechtsstaates mehr im Einklang steht, als die Annahme eines ohne weiteres dem Bundesrath zugeschriebenen Rechtes, selbständig und ohne gesetzliche Ermächtigung Rechtsverordnungen zu erlassen. An die Spitze seiner Ausführungen stellt Laband den Satz, dass sich die Bedeutung der Verkehrsordnung durch das neue H.-G.-B. vollständig geändert habe. Hier soll umgekehrt verfahren und vom H.-G.-B. zunächst ganz abgesehen werden. Die Frage ist daher zunächst: ist der Bundesrath auf Grund der Reichsverfassung zum Erlasse der Verkehrsordnung ermächtigt? Gegen die Beantwortung, die Laband dieser Frage schon wiederholt hat zu theil werden lassen, wird sich wenig erinnern lassen. Der Bundesrath selbst stützt seine Kompetenz sowohl bei der neuen wie bei der alten Verkehrsordnung auf Art. 45 der Reichsverfassung. Dieser Artikel sagt aber nur, dass das Reich dahin wirken wird, dass baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden. Nach Arndt („Kreuzzeitung") wollte die Verfassung, dass der Bundesrath namens des Reiches jene Reglements im Verordnungs-(Verwaltungs-)wege erlässt. Aber einmal spricht doch Art. 45 von Reglements in der Mehrzahl, während der Bundesrath nur eine Verkehrsordnung erlassen hat, und sodann geht aus Art. 45 nicht hervor, dass der Bundesrath in diesem Falle namens des Reiches das nöthige verfügen soll. Der Artikel schweigt sich darüber aus, von wem die Reglements erlassen werden sollen. Das kann Zufall, vielleicht aber auch Absicht sein: man hat unter Umständen der Entwickelung der Dinge nicht vorgreifen wollen. Ist aber aus Art. 45 die Zuständigkeit des Bundesrathes nicht ohne weiteres abzuleiten, ergibt vielmehr eine zwanglose Auslegung, dass die Verfassung sich als Träger jener Reglements viel eher die schon in Art. 42 genannten Einzelstaaten gedacht und dem Reiche nur die Kontrole darüber hat zuweisen wollen, so fragt es sich, ob etwa Art. 7 Ziffer 2 der R.-V. dem Bundesrath die nöthigen Machtvollkommenheiten zuweist.

Auch hier kann man zu keinem befriedigenden Resultat gelangen. Denn keineswegs wird hier der Bundesrath glatt ermächtigt, nach seinem Belieben zur Ausführung der Reichsgesetze Verordnungen irgend welchen Inhalts zu beschliessen, sondern er soll nur die zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen „allgemeinen Verwaltungsvorschriften" erlassen. Wenn hierunter, wie Zorn, Lahusen, Arndt*) u. a. behaupten, auch Rechtsvorschriften verstanden werden sollen, so fragt es sich immerhin, wie es möglich war, dass die R.-V. den im allgemeinen jedenfalls ungeläufigen Ausdruck Verwaltungsvorschriften angewendet hat, wenn sie darunter Vorschriften jeder Art und jeden Inhaltes begreifen wollte. Dann wäre es doch einfacher gewesen, nur den Ausdruck „Vorschriften" zu gebrauchen! Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahnen in Fällen des Verlustes oder der Beschädigung von Gütern wird man doch kaum, ohne dem Sprachgefühle Gewalt anzuthun, als „Verwaltungsvorschriften" bezeichnen können. Man gelangt sonach mit Laband zu dem Ergebniss, dass aus der R.-V. eine Befugniss des Bundesrathes zum Erlass der Eisenbahn-Verkehrsordnung nicht herzuleiten ist.

Noch ist lehrreich, hinsichtlich der Frage der Gültigkeit einen Vergleich zwischen der Verkehrsordnung und der Postordnung zu ziehen. Der von Arndt („Kreuzzeitung") betonte Unterschied, dass die Postordnung von der Postverwaltung dem Publikum auferlegt, die Verkehrsordnung aber nicht von der Eisenbahnverwaltung, sondern vom Bundesrath der Eisenbahnverwaltung auferlegt sei, erscheint mir unwesentlich. Da beide Ordnungen Rechtsvorschriften für das Publikum treffen, kann die Frage doch nur die sein, ob die bezeichneten Ordnungen selbst gültig erlassen sind. Die Postordnung ist nun auf Grund des § 50 des Reichsgesetzes über das Postwesen vom 28. Oktober 1871 vom Reichskanzler erlassen worden. War der Reichskanzler hierzu befugt? Die Antwort ertheilt der angeführte § 50, welcher lautet: „Durch ein von dem Reichskanzler zu erlassendes Reglement, welches mittelst der für die Publikation amtlicher Bekanntmachungen bestimmten Blätter zu veröffentlichen ist, werden die weiteren bei Benutzung der Postanstalt zu beobachtenden Vorschriften getroffen" usw. Hier haben wir also in voller Bestimmtheit jene besondere gesetzliche Ermächtigung eines Reichsorgans zum Erlass von Vorschriften, mithin auch von Rechtsvorschriften, während in Bezug auf die Verkehrsordnung, wie wir gesehen haben, die R.-V. jedenfalls keine solche Ermächtigung ertheilt. Wenn weiter in Absatz 2 des angeführten § 50 des Postgesetzes gesagt ist, dass die gemäss Absatz 1 erlassenen Vorschriften als Bestandtheile des Vertrages zwischen der Postanstalt und dem Absender bezw. Reisenden gelten, so soll wohl nur ein weiterer Grund für die Verbindlichkeit jener Vorschriften im Einzelfall hervorgehoben werden; nothwendig erscheint dieser Absatz 2 dagegen nicht, weil die Postordnung schon kraft der Bestimmung in Absatz 1 die Bedeutung einer gültigen Rechtsverordnung mit allgemein verbindlicher Kraft für das Publikum beigelegt erhalten hat.

II.

Welchen Einfluss hat nun das Inkrafttreten des neuen H.-G.-B. auf diese Verhältnisse ausgeübt? Die Beantwortung dieser Frage ergibt sich unschwer, sobald man die Gründe für die Neugestaltung der eisenbahnrechtlichen Normen im H.-G.-B. näher ins Auge fasst.*)

Das alte H.-G.-B. schloss in seinen Vorschriften über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen (Art. 422 bis 431) grundsätzlich die Vertragsfreiheit der Eisenbahnen nicht aus. Es zog dieser nur bestimmte Grenzen, innerhalb deren sie den Umfang ihrer Rechte und Pflichten durch Vertrag festsetzen durften.

Diese Regelung stand aber schon seit den Betriebsreglements vom 10. Juni 1870 und 11. Mai 1874 nicht mehr in richtigem Einklang mit der Sachlage, da durch diese Reglements den Eisenbahnverwaltungen jedenfalls die den Vertragsinhalt bildenden Bestimmungen vorgeschrieben waren.

Den nächsten grossen Fortschritt in der Entwickelung brachte das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890. Dieses fusste auf den deutschen Betriebsreglements, nahm aber, soweit dies zur Fortbildung des Eisenbahnfrachtrechts zweckdienlich erschien, auch Elemente ausländischen Rechtes auf. Durch sein Inkrafttreten (1. Januar 1893) wurde für den Frachtverkehr Deutschlands mit den am Uebereinkommen (auch Berner Vertrag genannt) betheiligten Staaten ein einheitliches, mit Gesetzeskraft geltendes Recht geschaffen. Unmittelbar an das Uebereinkommen schloss sich in fast allen Vertragsstaaten eine Umbildung des für den inneren Verkehr der einzelnen Staaten maassgebenden Transportrechtes an. In Deutschland geschah dies durch Erlass der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892, welche eine Neubearbeitung des Betriebsreglements vom 11. Mai 1874 in thunlichst engem Anschluss an die internationalen Normen darstellte. Die Verkehrsordnung vermochte aber schon deshalb nicht gleiches

*) Arndt stellt in der Zeitschrift „Das Recht" (Hannover, 1901, S. 109) den Satz auf, dass nach allgemein üblichem Sprachgebrauche des Rechtes so ziemlich aller deutschen Staaten, auch der norddeutschen Bundes- und der Reichsverfassung (?), Verwaltungsvorschrift jede Vorschrift bedeute, „die von einer anderen Stelle als vom Gesetzgeber, d. i. die höchste Staatsgewalt (unter Mitwirkung der Volksvertretung), erlassen ist". Selbst wenn aber dieser Satz für die wissenschaftliche Sprache nachweisbar wäre, so erscheint seine Verwerthung bei der Auslegung der Gesetze des neuen Deutschen Reiches, insbesondere der Reichsverfassung, doch entschieden unzulässig.

*) Vergl. zu dem folgenden namentlich die Denkschrift zum Entwurfe des neuen H.-G.-B. sowie v. d. Leyen, Fortbildung des Eisenbahnfrachtrechtes (i. d. „Zeitschrift f. d. gesammte Handelsrecht" Band 49, S. 381 ff.).

zu bieten wie der Berner Vertrag, weil sie gemäss Art. 46 Abs. 2 nicht für Bayern erlassen war und ausserdem nicht mit Gesetzeskraft galt. Gleichwohl hat sie aber insofern viel geleistet, als sie das deutsche Eisenbahnfrachtrecht umänderte und dem internationalen Rechte anzupassen suchte, soweit dies ohne Mitwirkung der Gesetzgebung nur irgend möglich war. Einige Abweichungen vom internationalen Rechte mussten aber zunächst bestehen bleiben. Namentlich ist hier daran zu erinnern, dass nach der Verkehrsordnung die Eisenbahn in Uebereinstimmung mit Art. 396 des alten H.-G.-B. in Verlustfällen usw. den Werth des Gutes am Ablieferungsorte (abzüglich gewisser Unkosten) zu vergüten hatte, während nach dem Berner Uebereinkommen Art. 34 der Werth des Gutes am Versandorte (zuzüglich jener Kosten) zu ersetzen ist.

Das neue deutsche H.-G.-B. bot endlich in seinem dritten Buch Abschnitt 7 auch dem deutschen Eisenbahn-Binnenverkehr die bisher zu vermissende gesetzliche Grundlage in der Form unmittelbar zur Anwendung kommender Rechtssätze, die sich naturgemäss an das Berner Uebereinkommen (und damit auch an die Verkehrsordnung) aufs engste anschlossen. Die §§ 456 bis 468 des H.-G.-B. über die Haftung der Eisenbahnen entsprechen völlig, nahezu wörtlich, den bezüglichen Vorschriften des Berner Vertrags. Nur ganz geringfügige Abweichungen vom internationalen Rechte liess das H.-G.-B. bestehen; so behielt es z. B. das dreitägige Folgerecht (§ 440 [3]) als auch für Abschnitt 7 gültig bei, während Art. 21 des Berner Vertrags es nicht anerkennt. Ferner zu vergl. H.-G.-B. § 455 (abweichend von Art. 8 Abs. 5 des Berner Vertrags).

Das H.-G.-B. ging noch einen Schritt weiter. Es bezog sich zur Regelung bestimmter Einzelfragen unmittelbar auf die Verkehrsordnung selbst (H.-G.-B. § 453, Ziffer 3, § 454 usw.), von der ja feststand, dass sie gleichfalls die möglichste Anlehnung an das internationale Recht zum Ziele hatte. § 472 des H.-G.-B. weist ferner auch das ganze Personenbeförderungsrecht der Regelung durch die Verkehrsordnung zu, die ihrerseits dieser Aufgabe sich ja natürlich schon immer unterzogen hatte. Die Titeländerung in „Eisenbahn-Verkehrsordnung“, die das H.-G.-B. vornahm, ist unwesentlich und bedeutet nur einen Fingerzeig für die zu erwartende Neuauflage der Verkehrsordnung. Bei dieser Bezugnahme auf die Verkehrsordnung ging das H.-G.-B. offenbar aber von der Auffassung aus, dass es hierdurch auch den Vorschriften der letzteren einen hinreichenden Rechtsboden verschaffte. Die Denkschrift zum Entwurfe des H.-G.-B. sagt S. 268 ausdrücklich: „Wie ..... die Vorschriften über die Haftpflicht der Eisenbahnen als unmittelbar zur Anwendung kommende Rechtssätze in den Entwurf aufgenommen sind, so ist auch den übrigen Bestimmungen der V.-O., wenngleich sie nicht dem Gesetze selbst einverleibt werden können, die gleiche Bedeutung beizulegen.“

Aus dem dargelegten innigen Zusammenhang der Verkehrsordnung mit dem H.-G.-B. folgt nun m. E. ohne jeden Zweifel, dass das H.-G.-B. mit der Verkehrsordnung als mit einer völlig gegebenen Grösse rechnete und somit auch die Zuständigkeit des Bundesrath zu ihrem Erlass nicht bemängelte. Hieran kann auch der Umstand nichts ändern, dass durch den Erlass des H.-G.-B. die Ausgabe einer neuen Verkehrsordnung sich nöthig machte. Denn die Aufgabe, welche die neue Verkehrsordnung zu erfüllen hatte, lag klar auf der Hand und war in erster Linie natürlich den Urhebern des H.-G.-B. bekannt. Die neue Verkehrsordnung musste vor allem mit dem H.-G.-B. vollständig in Einklang gebracht, also eine Beseitigung jener kleinen Abweichungen vorgenommen werden, welche die Verkehrsordnung von 1892 infolge des alten H.-G.-B. gegenüber dem Internationalen Uebereinkommen noch aufwies. Bei Gelegenheit der Neuausgabe wurden sodann aber, wie dies nicht Wunder nehmen kann, noch einige andere Verbesserungen angebracht, auch die Pariser Zusatzvereinbarung vom 16. Juni 1898 zum Berner Vertrag mit berücksichtigt, soweit deren Neuerungen nicht schon im neuen H.-G.-B. selbst Verwerthung gefunden hatten. Man kann hiernach bündig behaupten, dass das H.-G.-B. eine genügend klare Vorstellung auch von der neuen Verkehrsordnung haben musste. Die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung konnte nichts anderes sein, als eine neue, entsprechend verbesserte Auflage der Verkehrsordnung von 1892. An eine derartige Verkehrsordnung hat das H.-G.-B. gedacht, es hat daher auch von der Eisenbahn-Verkehrsordnung gesprochen ohne Rücksicht auf die Mehrzahlbildung „Betriebsreglements“ in Art. 45 der R.-V.

III.

Das Ergebniss ist folgendes:

Vermöge Einführung der rechtsgeschichtlich zu einem ganz bestimmten Faktor gewordenen Verkehrsordnung in das H.-G.-B. hat dieses durch rechtsschlüssige Handlung unzweideutig zu erkennen gegeben, dass es die Erscheinungsform der Verkehrsordnung grundsätzlich billigt. Das neue H.-G.-B. enthält mithin eine stillschweigende Anerkennung der vom Bundesrath immer in Anspruch genommenen Befugniss, auf Grund des Art. 45 der R.-V. eine Eisenbahn-Verkehrsordnung zu erlassen. Da für diese in der Verkehrsordnung von 1892 sowohl die Form, als im wesentlichen auch der Inhalt gegeben war, und das H.-G.-B. nach dem Zeugniss der Denkschrift S. 269 gar nicht die Absicht hatte, an den Grundlagen, auf welchen die Verkehrsordnung nach den Vorschriften der R.-V. beruht, etwas zu ändern, so kann als erwiesen angesehen werden, dass der Bundesrath durch das H. G.-B. ein Recht erhalten hat, die Verkehrsordnung von 1892 im Sinne ihrer geschichtlichen Entwickelung weiter fortzubilden und je nach Bedürfniss auch neue Ausgaben von ihr zu veranstalten. Eine weitergehende Ermächtigung des Bundesraths kann zum mindesten nicht nachgewiesen werden. Darum wird man Laband's Aeusserung in der Nachschrift zu Harburger's Aufsatz S. 61 der „Deutschen Juristen-Zeitung“ Nr. 3, 1901: „Da das H.-G.-B. einheitliches Recht für das ganze Reich schafft, so entspricht es dieser Bedeutung, dass auch die im H.-G.-B. als Ergänzung desselben in Aussicht genommene Verkehrsordnung formell gemeines Recht für das Reich schaffen soll“ — jedenfalls nicht dahin verstehen dürfen, als habe das H.-G.-B. in Bezug auf die Verkehrsordnung etwa Bayerns Vorrecht aus Art. 46 Abs. 2 der R.-V. beseitigen wollen. Das H.-G.-B. hat die Verkehrsordnung nur bestätigt in den Grenzen ihrer gegebenen Erscheinungsform, wodurch naturgemäss Neuauflagen, die unbeschadet ihrer Grundlagen ergehen, nicht ausgeschlossen sind. Eine Verkehrsordnung aber mit Gültigkeit für das ganze Reich hat dem H.-G.-B. wohl nicht vorgeschwebt, zumal da doch schon zweifelhaft sein musste, ob das H.-G.-B. das Vorrecht Bayerns aus Art. 46 Abs. 2 der R.-V. überhaupt einfach beseitigen konnte. Hierin lag doch nach Befinden eine Verfassungsänderung! Man gibt sich sonach besser mit dem Ergebniss zufrieden, das sich mit Sicherheit aus den Thatsachen herleiten lässt, nämlich damit, dass der Bundesrath sich zum Erlass der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 vom H.-G.-B. als ermächtigt ansehen konnte und die Eisenbahn-Verkehrsordnung mithin eine gültige Rechtsnorm darstellt, die im Sinne der C.-P.-O. der Revision fähig ist. Laband leugnet eine solche Ermächtigung des Bundesraths durch das H.-G.-B., lässt aber die Frage, ob nicht eine stillschweigende Ermächtigung des Bundesraths aus der ganzen Entstehungsgeschichte des betreffenden Abschnittes des H.-G.-B. mit zwingender Nothwendigkeit hervorgehe, unberührt. Die staatsrechtliche Zulässigkeit einer Ermächtigung auf stillschweigendem Wege, d. h. durch ein Reichsgesetz, das die Ermächtigung nicht ausdrücklich ausspricht, aber auf andere Weise, z. B. durch Anerkennung einer bestehenden Uebung, unzweideutig kundthut, dürfte nicht zu bestreiten sein. Jeder Wille kann, soweit nicht gesetzlich etwas anderes bestimmt ist, entweder ausdrücklich oder stillschweigend d. h. durch rechtsschlüssige Handlung erklärt werden. Mithin darf auch ein Reichsgesetz im Mangel entgegenstehender gesetzlicher Be-

stimmungen seinen Willen, dass ein Reichsorgan zum Erlass von Rechtsvorschriften ermächtigt sein soll, durch eine solche Handlung zum Ausdruck bringen.

Nochmals sei hervorgehoben, dass die neue Verkehrsordnung ebensowenig für Bayern gilt, als die alte. Indessen hat Bayern für sein Gebiet eine Eisenbahn-Verkehrsordnung erlassen, die, abgesehen von der Umbezeichnung einiger Behörden, wörtlich mit der bundesräthlichen übereinstimmt. Diese bayerische Verkehrsordnung ist gültige Landesverordnung, auch kann auf ihre Verletzung, soviel ich aus den mir zu Gebote stehenden Unterlagen zu ersehen vermag, die Revision vor dem bayerischen obersten Landesgericht gestützt werden (§ 6 der kaiserl. Verordnung vom 28. September 1879). Praktisch hat sonach die Ausnahmestellung Bayerns wenig Bedeutung.

Die Reichstagsverhandlung über die ostafrikanische Eisenbahn Dar-es-Salaam-Mrogoro.

Der Gesetzentwurf, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro, ist am 24. April nach mehrstündigen Verhandlungen im deutschen Reichstage an die Budgetkommission verwiesen worden. Der Reichskanzler selbst trat sofort zu Beginn der Sitzung warm für die Vorlage ein. Er bezeichnete den baldigen Bau der Bahn für nothwendig zur wirthschaftlichen Erschliessung Deutsch-Ostafrikas. Der völlige Mangel an Verkehrsmitteln wirke hemmend und störend. Aus klimatischen und technischen Rücksichten könne dem Mangel durch Anlegung von Strassen nicht abgeholfen werden. Die einzige Möglichkeit der wirthschaftlichen Rettung von Ostafrika liege im Bau von Eisenbahnen. Dann würde das Schutzgebiet allmählich auch finanziell auf eigenen Füssen stehen können. Bei einem weiteren Hinausschieben des Bahnbaues würde der Wettbewerb im Norden und Süden den Verkehr vom deutschen Gebiet völlig ablenken. Eine Verbindlichkeit zu anderen Bahnbauten übernehme der Reichstag durch Bewilligung dieser Linie auf keinen Fall. In dem mit den Banken geschlossenen Vertrage glaubten die verbündeten Regierungen einen angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen und Verpflichtungen des Reiches und der Nothwendigkeit einer finanziellen Unterstützung des Bahnbaues zu sehen und hofften damit eine passende Unterlage für die parlamentarische Behandlung der Angelegenheit zu geben. Abg. Richter (frs. Volksp.) meinte demgegenüber freilich, auf keinen Fall sei es mit dem Bahnbau eilig, besonders da Deutsch-Ostafrika kein einheitliches wirthschaftliches Gebiet bilde. Es sei eine sonderbare Zumuthung an den Reichstag, jetzt 24 000 000 ℳ zu bewilligen, nachdem er 15 000 000 ℳ zum Bau der Bahn durch das Reich verweigert habe. Auch stehe die Einlösung der Antheile mit 120 im Widerspruch zur Reichsgesetzgebung, die Prämienanleihen nicht kenne. Die Budgetkommission kenne den Vertrag schon, habe ihn aber verworfen. Die Konservativen, die diesem Bahnbau günstig gegenüber ständen, thäten besser, ihn ebenso genau zu prüfen wie die Kanalvorlage. Freundlich zu der Vorlage stellten sich die Vertreter der konservativen Parteien, so Abg. v. Waldow-Reitzenstein und Graf zu Stolberg sowie von der Reichspartei Abgeordneter Dr. Arendt. Sie erkannten die Wichtigkeit des Bahnbaus für Deutsch-Ostafrika an, hatten aber an dem Vertrage selbst mehr oder weniger auszusetzen. Abg. v. Waldow erklärte dabei dem Abg. Richter gegenüber, die Konservativen würden diese Vorlage ebenso genau prüfen wie die Kanalvorlage, und ging sofort auf Einzelheiten ein, bei denen er eine Ersparniss von 3—4 000 000 ℳ herausrechnete. Als entschiedener Gegner der Vorlage trat der Centrumsabgeordnete Müller-Fulda auf; er erklärte, Bahnbauten im Inlande seien viel wichtiger als in Afrika, und doch gehe man in Preussen auch in dichtbevölkerten Gegenden mit dem Bau von Bahnen nur sehr langsam vor, während man in Ostafrika, wo fast keine Menschen seien, nicht schnell genug eilen könne. Auch der Rückgang der Einnahmen des Reiches sei bedenklich, man dürfe sich in solchen Zeiten in keine neuen Ausgaben einlassen. Merkwürdig sei es auch, dass man sage, dem Reiche sei ein billigeres Angebot gemacht worden, das Kolonialamt habe aber davon Abstand genommen, weil es sich an einen früheren Vertrag von 1896 gebunden glaubte. Als dritter Gegner der Bahn trat Abg. Bebel (Soz.) auf, der den Vertrag einen leoninischen Vertrag zu Gunsten der Gesellschaft und zum Schaden des Reichs nannte. Kolonialdirektor Stübel vertheidigte sich gegen den Vorwurf des Abg. Müller-Fulda, als habe das Kolonialamt ein billigeres Angebot abgelehnt. Es sei allerdings davon die Rede gewesen, dass eine andere Bankenvereinigung den Bau billiger ausführen wolle. Er habe sich mit ihr in Verbindung gesetzt, doch sei sie nicht zu bewegen gewesen, mit einem Angebot hervorzutreten. Nachdem noch Abg. Hasse namens der Nationalliberalen den Bau warm befürwortet hatte, nahm schliesslich Abg. Dr. v. Siemens das Wort, um für seine politischen Freunde (die freisinnige Vereinigung) zu erklären, dass diese vom Bau der Bahn nicht die wirthschaftlichen Vortheile erwarteten, die sich die Freunde der Vorlage versprächen, und um als früherer Direktor der Deutschen Bank diese gegen den Vorwurf in Schutz zu nehmen, als habe sie unter dem Deckmantel des Patriotismus Geschäfte machen wollen. Was von den beanspruchten 24 000 000 ℳ nicht gebraucht würde, stehe dem Reichskanzler zur Verfügung; er persönlich könne nur rathen, durch Ausgabe der Antheilscheine der Bahn grössere Massen des Volks für die Kolonien zu interessiren. Zum Schluss wurde, wie schon gesagt, die Vorlage der Budgetkommission überwiesen.

Ueber das Schicksal der Vorlage in der Kommission kann man sich noch kein Bild machen. Es ist sicher, dass die Vorlage auch im Centrum, als dessen einziger Redner Abg. Müller-Fulda auftrat, warme Freunde hat. Einigermaassen enttäuschend wirkte die überaus kühle Art, mit der Abg. v. Siemens die Vorlage besprach, unter dessen Führung doch die Bankenvereinigung für den Bau der Bahn zu Stande gekommen ist. (Vergl. auch auf S. 560 die Nachricht über die Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika.) Zu den — hier nur zum kleinsten Theil wiedergegebenen — Einzelheiten der Reichstagsverhandlung nimmt in der „Nat.-Ztg." der als Kenner Afrikas und einsichtsvoller Kolonialfreund bekannte Konsul Vohsen das Wort, um einigen der gröbsten Unrichtigkeiten in den gegnerischen Behauptungen entgegenzutreten. Er sagt u. a.:

„Afrika ist allerdings nicht ‚durchpflastert' mit Eisenbahnen, wie Herr Richter aus der meiner Broschüre beigegebenen Karte ersehen zu müssen glaubt; es ist aber ein Erdtheil, dessen Erschliessung von allen Nationen, welche Interessen in Afrika haben, von Westen, Osten, Norden und Süden durch den Eisenbahnbau in Angriff genommen wird. Ueber 21 000 km Eisenbahn sind dort bereits gebaut oder im Bau begriffen. Von Kairo aus ist man bereits bis über Chartum nach dem Süden vorgedrungen, eine Strecke von beinahe 2 000 km, von dem Kap nach dem Norden zu 1 800 km. Vom französischen Sudan aus, von Sierra Leone, von der Goldküste, von Lagos, von der portugiesischen Kolonie Angola, von Beira usw. aus geht man nach dem Innern vor, und in direkter Nachbarschaft unserer Kolonie baut England von Mombassa nach Port Florence am Viktoriasee eine Bahn von 1 100 km Länge, wovon bereits 580 km fertiggestellt sind, zur Erschliessung der bevölkerten Ugandagebiete, in denen, wie in einem englischen Blaubuch Sir Harry Johnston ausführt, eine Bevölkerung von 60 bis 100 Köpfen auf die englische Quadratmeile kommt. Und da sollen wir zurückstehen mit dem Bahnbau, die wir in unserem Schutzgebiete, in den Bezirken Urundi und Karakwe usw., gleich günstige Erschliessungsgebiete und eine gleich dichte Bevölkerung haben?

Herr Richter sagte, meine Erfahrungen in afrikanischen Dingen seien auf einige Wochen Aufenthalt in Afrika begründet. Zu seiner Beruhigung will ich ihm mittheilen, dass ich zehn Jahre in Westafrika in wirthschaftlichen Unternehmungen thätig war und zweimal, zuerst über ein Jahr und dann eine Reihe von Monaten, in Deutsch-Ostafrika als Generalbevollmächtigter der deutsch-ostafrikanischen Gesellschaft deren Unternehmungen vorstand. Herr Richter braucht sicher auch deshalb kein Vertrauen in meine Ausführungen zu setzen. Er ist aber verpflichtet, wenn es ihm thatsächlich um Aufklärung und richtige Erkenntniss der Sachlage zu thun ist, sich an Leute zu wenden, die diese Länder gesehen haben, die Berichte der Reisenden zu studiren, die sie durchzogen, die jahrelang dort gelebt haben. Ich nenne den früheren Superior der katholischen Mission in Zanzibar, Pater Acker, den Reisenden Baumann, Stuhlmann, Graf Götzen, Herrmann, v. Beeringe, Dr. Kant und zahlreiche Missionare. Von den letzteren schreibt mir der kürzlich von Urundi zurückgekehrte katholische Pater van der Burgt, dass die Ansicht von der absoluten Nothwendigkeit der Eisenbahn von allen seinen Freunden getheilt werde. Urundi und Ruanda allein seien den Bau einer Eisenbahn werth. Pater van der Burgt ist ein Mann, der über acht Jahre in

diesen Ländern zugebracht, sie nach allen Richtungen hin durchzogen, die verlässlichsten Aufnahmen von dort mitgebracht hat, und vielleicht derjenige Europäer, der diese Gebiete heute am besten kennt. Er schildert sie als prächtige Ländereien, fruchtbar und reich bewässert, und gibt die Einwohnerzahl dieser Länder allein auf 5 000 000 Köpfe an. Wo bleibt gegenüber diesen positiven Angaben die Schätzung des Herrn Richter von 6 Köpfen für das Quadratkilometer? Sie mag für einzelne Theile des Schutzgebietes richtig sein, aber nicht für die Gebiete, die durch eine Seenbahn erschlossen werden sollen und auf die es hier allein ankommt. Ja, in Indien, meint Herr Richter, dort könnten ‚Eisenbahnen gebaut und Zinsgarantien geleistet werden, dort sei eine dichte Bevölkerung von 60 Köpfen für das Quadratkilometer und der Nutzen von Eisenbahnen hinge im wesentlichen von der Bevölkerung ab‘.

Diese Vorbedingungen, die Herr Richter stellt, bestehen, wie soeben angedeutet, in den erwähnten Gebieten von Deutsch-Ostafrika. . . . . Herr Richter bezeichnet mich als Kolonialschwärmer. Er urtheilt aber nach einer vorgefassten Meinung und die Zahlen meiner Broschüre kann er nicht widerlegen. Er wird mir nicht verargen, wenn ich ihn als einen Kolonialnörgler so lange bezeichne, bis er nicht auf ernste Gründe seine Gegnerschaft wider den Eisenbahnbau in Deutsch-Ostafrika basirt. Ich habe in meiner Broschüre nachgewiesen, dass bei einem Wettbewerb der Eisenbahn mit der Flussschifffahrt als Erschliessungsmittel küstenferner Gebiete in Afrika die Schifffahrt nicht konkurrenzfähig sei, wegen der dortigen geringen Transportfähigkeit der Schiffe überhaupt und der dadurch bedingten hohen Frachtsätze, die sich in einem als Beispiel angeführten, günstigen Fall auf dem Niger auf 10 ₰ für das Tonnenkilometer stellten. Anschliessend an diesen Nachweis habe ich gezeigt, dass die wirthschaftlichen Grenzen des Erschliessungsgebietes der deutsch-ostafrikanischen Seenbahn sich 600—700 km über die Seengebiete hinaus in die kautschuk- und elfenbeinreichen Gebiete des Kongostaates erstrecken und dass diese selbst für so arme Produkte wie die Erdnuss bei einem 10 ₰-Tarif für das Tonnenkilometer von den Seengebieten nach der Küste hin noch erschliessungsfähig bleiben. Was hat das aber mit dem 36 ₰-Tarif für das Tonnenkilometer des Herrn Oberstleutnant Gerding zu thun, den Herr Richter meiner Berechnung gegenüberstellt? Wo habe ich ausgeführt, dass mit 10 ₰ für das Tonnenkilometer der Transport in Afrika überhaupt schon viel zu theuer sei? Ich habe gesagt: Für die Erschliessung armer Produkte sei die Flussschifffahrt nicht anwendbar, schon wegen der Kleinheit der Fahrzeuge, wozu die Schwierigkeit der Manipulation beim Wassertransport von Massenprodukten träte. Gewiss habe ich die Senegalbahn als ein Beispiel angezogen, und das aus dem Grunde, weil sie eine lediglich für die Erschliessung ärmerer Produkte gebaute Bahn ist, die sich trotzdem fortwährend entwickelt und deren ursprüngliche Jahreseinnahme von 3 000 Fr. für das Betriebskilometer sich in einem Zeitraum von 15 Jahren auf 6 000 Fr. verdoppelt hat, während die Produktion der von ihr durchzogenen Gebiete von 10 000 t im Jahre 1886 auf 40 000 t im Jahre 1897 und auf 100 000 t im Jahre 1899 trotz fallender Marktpreise in Europa gebracht wurde. Eine derartige Bahn will eben nicht nur nach den direkten Einnahmen, die sie erbringt, beurtheilt sein, sondern nach ihrem Vortheil für die Allgemeinheit. 100 000 t Erdnüsse entsprechen einem Werth von 20 000 000 ℳ. Eine solche Produktion beschäftigt viele Tausende fleissiger Hände in Europa und in Afrika, wie auch auf den Meeren. Sie entspricht der vollen Ladung für etwa 50 grosse Schiffe von je 2 000 Registertonnen.

Was den Vergleich mit Indien betrifft, so habe ich Herrn Richter schon, was die Bevölkerung anbelangt, oben geantwortet. Im übrigen halte ich das, was ich in meiner Broschüre ausgeführt habe, vollständig aufrecht. Dieselben Produkte, die in Indien angebaut werden und deren wir für unsere Industrieentwickelung bedürfen, können wir auch in Ostafrika anbauen, bei billigerem Bodenpreis und billigerer Arbeitskraft. Dass bei der jetzigen weltwirthschaftlichen Lage unsere Aufmerksamkeit darauf gerichtet sein muss, neue Absatzgebiete für unsere Industrieprodukte und neue Bezugsländer für nothwendige Rohprodukte zu schaffen, die uns von den anderen kolonialen Ländern unabhängig machen, wird mir auch Herr Richter zugeben.“

Herr Vohsen wendet sich dann gegen die Einwendungen des Abg. Bebel, dass die Aussichten der Bahn unsicher seien. Er sagt: „Ein Bahnbau in Afrika bietet selbstverständlich keine Aussicht auf eine unbedingt sichere Verzinsung. Der Bahnbau in ganz neuen Ländern kann auch gar nicht gedacht werden als ein rein kapitalistisches Unternehmen. Er muss gedacht werden als die einzige Möglichkeit, durch welche die Erhöhung der Produktion des Landes, die Werthsteigerung des Bodens, die Hebung der Kultur und der Schutz der Eingeborenen, zu dem wir verpflichtet sind, herbeigeführt, die Aufhebung der Sklaverei, auf die ja seitens der Herren Bebel und v. Volmar mit Recht ein Hauptgewicht gelegt wird, durchgeführt werden kann. An einer solchen Bahn hat der Staat das grösste Interesse, aus ihr zieht der Staat den namhaftesten Vortheil und aus diesen Gründen wird in allen anderen Kolonialstaaten die Zinsgarantie für Erschliessungsbahnen bereitwilligst gewährt. Man darf auch bei der Bewilligung einer Zinsgarantie nicht vergessen, dass ein Theil derselben durch die Vermehrung der Zolleinnahmen allein schon, wie sich aus der wachsenden Ausfuhr ergibt, gedeckt wird.

Herr Bebel behauptet, ich spräche von enormen Kautschukernten, die im Innern Afrikas zu erwarten seien. Ich habe aber nicht von Kautschukernten, die zu erwarten sind, gesprochen, ich habe auf Grundlage der Statistik nachgewiesen, dass die Einfuhr von Kongokautschuk nach Antwerpen von 3 000 000 kg im Jahre 1899 auf 5 000 000 kg im Jahre 1900 gestiegen ist. . . . Es wird nicht von mir in Abrede gestellt, dass auch Steppengebiete bei dem Bahnbau nach den Seen zu überwinden sind. Ihr Vorhandensein beweist gar nichts für die Unrentabilität einer Seenbahn. Es gibt wenig grosse Erschliessungsbahnen auf der Erde, die nicht ebenfalls unfruchtbare Strecken zu durchqueren haben. Die Hauptsache bleibt doch, dass das zu erschliessende Gebiet bevölkert und fruchtbar ist und dass sich damit die Möglichkeit ergibt, der Bahn die nöthigen Frachtgüter zuzuführen.

Mit Herrn Bebel stimme ich dahin überein, ‚dass es dringend nöthig ist, bei der Kritik kolonialer Unternehmungen denselben gesunden Verstand anzuwenden, den wir für gleiche Unternehmungen in Deutschland anwenden‘. Der gesunde Verstand aber muss zu dem Schluss kommen, dass, wenn wir einen Kolonialbesitz erworben haben, dies geschehen ist, um ihn zu nützen und nicht, um ihn brach liegen zu lassen, indem wir ihm das Mittel zu seiner Nutzbarmachung, die Eisenbahn, versagen.“

Wir können uns diesen überzeugenden Ausführungen nur anschliessen und die Hoffnung auf den Sieg der guten Sache nicht aufgeben.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Verhandlungen der Kanalkommission** des preussischen Abgeordnetenhauses, welche sich an die von uns zuletzt in Nr. 34 behandelten Sitzungen vom 20. und 22. April anschlossen, boten nur wenig neues, was für unsere Leser von Interesse wäre. Minister v. Thielen gab in der Sitzung vom 25. April die Erklärung ab, dass die allgemeinen Fragen finanziell, wirthschaftlich und technisch so ausführlich behandelt und durch Beibringung erschöpfenden Materials soweit geklärt seien, dass eine baldige Abstimmung wenigstens über den Mittellandkanal angezeigt wäre. In derselben Sitzung gab der Regierungsvertreter Regierungs- und Baurath Sympher noch interessante Erläuterungen zu den von der Regierung vorgelegten Frachtvergleichungen, aus denen wir folgendes hervorheben: Nehme man selbst mit den Befürwortern einer bedeutenden Herabsetzung der Eisenbahntarife an, dass nach Abzug der Expeditionskosten ein Eisenbahnstreckensatz von 1,5 ₰/tkm (einschliesslich Kapitalverzinsung) oder von 1 ₰/tkm (ausschliesslich Kapitalzinsen) zur Bestreitung der Selbstkosten für grobe Massengüter genügt, so stehen demselben Kanalstreckenkosten, ebenfalls nach Abzug der Liegekosten für die Zeit des Löschens und Ladens, von höchstens 0,8 ₰/tkm (einschliesslich Verzinsung des Baukapitals) und 0,3 ₰/tkm (ausschliesslich Kapitalverzinsung) gegenüber. Hiernach sei die grössere Billigkeit des Wasserstrassentransportes unzweifelhaft nachgewiesen.

Die Thatsache, dass der günstige Einfluss der Wasserstrassen in Bezug auf die Transportkostenverminderung sich hauptsächlich in der Nähe derselben geltend mache, sei unter Umständen übrigens auch von Vortheil, z. B. beim Getreidetransport aus dem Osten nach dem Westen der Monarchie. Der Rhein-Elbekanal biete der Getreidebeförderung aus den östlichen Provinzen grösseren Vortheil, als der früher be-

standene Staffeltarif. Trotzdem habe er für die westliche Landwirthschaft nicht die gleichen Nachtheile im Gefolge, denn während der Staffeltarif sich mit seinen billigen Frachtsätzen über den ganzen Westen Deutschlands ausdehnte, beschränke sich der unmittelbare Einfluss der Wasserstrasse mehr auf deren Nähe. Der Kanal führe das östliche Getreide gerade dorthin, wo es am dringendsten gebraucht wird, nämlich in das rheinisch-westfälische Industriegebiet, und es sei kein Grund dafür vorhanden, dass es sich mit Benutzung der theureren Eisenbahn seitwärts von dem Kanal auf weite Entfernungen ausbreiten sollte.

In der Sitzung vom 30. v. Mts. betonten die Minister v. Miquel und v. Thielen wiederholt die Unannehmbarkeit des Antrags des Abg. v. Zedlitz, der die Bewilligung des Mittellandkanals von der gesetzlichen Festlegung der demzufolge nothwendigen Tarifermässigungen abhängig machen wollte. Minister v. Miquel erklärte zum Schluss: Die königliche Staatsregierung vertrete einen Vorschlag, der allen Klassen zu gute komme. Schon seit seiner frühen Jugend habe er die Agitation für den Mittellandkanal angehört, später auch daran theilgenommen. Endlich wies der Minister auf die Unternehmungen in den Nachbarstaaten hin und schloss mit den Worten: „In Oesterreich einigten sich Deutsche und Czechen auf den Kanal. Möchten auch wir in Preussen auf den Bau der geplanten Wasserstrasse hin Frieden machen!" Mit dieser Sitzung wurde die allgemeine Erörterung über den Mittellandkanal geschlossen.

Die Ueberzeugung, dass das Rückgrat der Vorlage, der Mittellandkanal, bei der Abstimmung abgelehnt werden würde, ist eine ganz allgemeine.

Inzwischen hat die Ueberzeugung, dass eine Weiterberathung der Kanalvorlage zu einem günstigen Ausgange nicht führen könne, die Staatsregierung zu einem entscheidenden Entschlusse gebracht. Es ist auf heute (3. Mai) Nachmittag eine gemeinsame Sitzung beider Häuser des Landtages anberaumt und danach zweifellos seine Schliessung beabsichtigt. Nach den schier endlosen Verschleppungen der Verhandlungen, die die Kanalgegner in der Kommission durch immer neue Anträge und Einwände herbeiführten, wirkt der Entschluss der Regierung wie ein reinigendes Gewitter, nachdem sie mit unendlicher Geduld allen Anträgen entsprochen, alle Einwendungen erledigt und ein Material herbeigeschafft hat, das auch für das Eisenbahnwesen dauernd seinen Werth behalten wird. Alle diese Bemühungen waren erfolglos. Die Schliessung des Landtages ist die Antwort der Regierung, ein Zurückweichen in der Hauptfrage kann diese Antwort unmöglich bedeuten.

— **Wagenmangel und Haftpflicht der Eisenbahnen.** Die Handelskammer zu Duisburg hat, wie wir der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" entnehmen, an die deutschen Getreidebörsen eine Rundfrage erlassen, welcher der folgende Sachverhalt zu Grunde liegt: Im Falle eines Mangels an bedeckten Güterwagen lassen verschiedene preussische Eisenbahndirektionen von den Absendern auf dem Frachtbriefe erklären, dass sie mit der Gestellung offener Wagen mit Decke einverstanden seien. Erleidet das Gut dann unterwegs Schaden durch Nässe, so lehnen einzelne Direktionen eine Verpflichtung zum Ersatz mit Berufung auf § 77 der Verkehrsordnung bezw. § 459 Z. 1 des Handelsgesetzbuches ab, während andere Direktionen in solchen Fällen aus Billigkeitsrücksichten Schadenersatz gewähren. Zweck der Rundfrage ist nun, festzustellen, bei welchen Verwaltungen das eine oder das andere Verfahren beobachtet wird. Die Handelskammer knüpft hieran die Bemerkung, dass in solchen Fällen ihres Erachtens die Ersatzpflicht seitens der Bahnverwaltung mit Unrecht bestritten werde, weil die betreffende Zustimmungserklärung im Frachtbriefe nicht auf freier Willensbestimmung, sondern auf der durch den Wagenmangel begründeten Zwangslage des Absenders beruhe. Denn auf die Beförderung des Gutes im bedeckt gebauten Wagen habe der Absender in denjenigen Fällen ein gutes Recht, wenn dasselbe zu denjenigen Gütern gehöre, die nach den allgemeinen Tarifvorschriften in bedeckten Wagen zu befördern sind. Falls die Eisenbahn durch Zufälligkeiten des Betriebes oder durch Nachlässigkeit oder Sparsamkeit ausser Stande sei, bedeckte Wagen zu stellen, so sei sie verpflichtet, die Folgen selbst zu tragen. Eine anderweite Vereinbarung verstosse gegen § 471 des Handelsgesetzbuches, welcher auch den § 459 daselbst als zwingendes Recht hinstelle, und sei deshalb nichtig. Wir brauchen wohl kaum darauf hinzuweisen, dass diese letztere Berufung verfehlt ist, da ja eben der gedachte § 459 Z. 1 ausdrücklich der Eisenbahnverwaltung die Befugniss vorbehält, durch besondere Vereinbarung mit dem Absender die Beförderung von Gütern in offen gebauten Wagen zu übernehmen, wodurch sie dann von der Haftung für den Schaden befreit wird, der aus der mit der betreffenden Beförderungsweise verbundenen Gefahr entsteht. Nicht viel besser steht es mit der Behauptung, dass der Tarif in derartigen Fällen dem Absender ein gutes Recht auf die Gestellung eines gedeckt gebauten Wagens gewähre, denn der § 453 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches verpflichtet die Eisenbahn nur insoweit, Güter zur Beförderung anzunehmen, als die Beförderung sofort erfolgen kann. Wenn die Bahnverwaltung daher bei herrschendem Mangel an gedeckten Wagen die Beförderung ablehnt oder, was rechtlich gleichwerthig ist, von Aufnahme jener Bemerkung in den Frachtbrief abhängig macht, so befindet sie sich u. E. in ihrem vollen Rechte, und wenn der Absender auf diese Vereinbarung eingeht, so geschieht ihm damit keineswegs ein Unrecht. In dritter Linie wendet sich dann die Handelskammer gegen die im deutschen Eisenbahngütertarif enthaltene Zusatzbestimmung zu § 77 Ziffer 1 der Verkehrsordnung, welche besagt: „Wenn die Eisenbahn dem Absender auf dessen im Frachtbriefe zu stellenden Antrag Decken überlässt, so übernimmt sie dadurch auch bei solchen Gütern, welche nach Bestimmung des Tarifes nicht in offen gebauten Wagen befördert werden, keine weitergehende Haftpflicht, als ihr bei Beförderung in offenen Wagen ohne Decken obliegt", und behauptet, dass auch diese Bestimmung mit der Verkehrsordnung in Widerstreit stehe. Ein solcher Widerstreit liegt aber keineswegs vor. Denn da, wie oben dargethan wurde, die betreffende Vereinbarung frachtrechtlich zulässig ist, so können auch die näheren Bedingungen ihrer Wirksamkeit unbedenklich mit denjenigen gleichgestellt werden, welche in anderen Fällen für den Transport in offen gebauten Wagen gelten. Gleichwohl würde es uns in denjenigen Fällen, wo ein Gut durch die Schadhaftigkeit oder Undichtigkeit einer von der Bahn gelieferten Decke zu Schaden gekommen ist, als eine grosse Härte erscheinen, wenn sich die Verwaltung auf die erwähnte Zusatzbestimmung berufen wollte. Gewiss ist unter solchen Umständen das Verfahren derjenigen Eisenbahndirektionen vorzuziehen, die bei derartigen Anlässen ohne strenge Betonung der Rechtsfrage aus Billigkeitsrücksichten eine entsprechende Entschädigung gewähren, denn in solchen Fällen eine gerichtliche Entscheidung anzurufen, hat schon deshalb sein Missliches, weil die Bahn, die eine schadhafte oder undichte Decke verwenden lässt, für ein bei der Ausgabe vorgekommenes Versehen ihrer Beamten doch immerhin haftbar ist.

— **Beförderung von Getreide in loser Schüttung.** Auf den in dieser Angelegenheit von der Kaufmannschaft zu Königsberg i. Pr. bei den dortigen Eisenbahndirektionen gestellten, in Nr. 26 S. 408 d. Ztg. bereits erwähnten Antrag haben der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" zufolge die königliche Eisenbahndirektion Königsberg und die Direktion der ostpreussischen Südbahngesellschaft erwidert, dass sie hierzu nur gemäss den betreffenden Zusatzbestimmungen zu § 58 des deutschen Eisenbahngütertarifs bereit seien. Hiernach würde die Eisenbahn nicht haften für denjenigen Schaden, welcher aus dem Mangel der Verpackung (Säcke) entsteht. Ausserdem müssten die Absender eigene Vorsetzbretter stellen, deren Rückbeförderung an den Absender allerdings frachtfrei erfolgen würde.

— **Früherlegung des Schlusses der Güterannahme in Breslau.** Die königliche Eisenbahndirektion zu Breslau hat, wie wir der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" entnehmen, die Anordnung getroffen, dass bei den dortigen Güterabfertigungsstellen vom 1. April d. J. an der Schluss der Güterannahme an Wochentagen statt wie bisher um 7 Uhr, um 6 Uhr Abends zu erfolgen habe. In der Mittheilung an die Breslauer Handelskammer war diese Anordnung damit begründet, dass die Ablieferung der Güter in so später Tagesstunde deren rechtzeitige Abfertigung erschwere und oftmals verhindere und dadurch zu häufigen, auch vom Handelsstande schon wiederholt beklagten Verzögerungen und Störungen im Transportdienst führe. Die Handelskammer hat hiergegen in einem längeren Schreiben Einspruch erhoben, in welchem sie auf die dem Publikum dadurch erwachsenden Nachtheile hinweist, da es häufig nicht möglich sei, die zu versendenden Güter schon zeitig am Nachmittage versandbereit fertig zu stellen und dem Speditör zum Abrollen zu übergeben. Da die königliche Eisenbahndirektion diesen Ausführungen gegenüber ihren früheren Beschluss aufrecht erhalten hat, beabsichtigt die Handelskammer hiergegen den Beschwerdeweg zu betreten.

— **Eisenbahn- und Wasserfrachten.** Wenn neuerdings in der Presse behauptet wird, die preussischen Staatsbahnen könnten Güter ebenso billig oder noch billiger als Wasserstrassen befördern, falls man nur von ihnen nicht mehr als eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 3,5 % verlangen wollte, so hat man es dabei mit Erörterungen ohne jeden praktischen Werth zu thun, weil die Thatsache übersehen wird, dass der Eisenbahnüberschuss ein hervorragendes und zur Zeit völlig unentbehrliches Mittel zur Deckung des allgemeinen Staatsbedarfs bildet. In dem Etat des laufenden Jahres sind nicht weniger als 185 Millionen Mark aus dem Ueberschusse der Staatsbahnen zur Herstellung des Gleichgewichts im Staatshaushalt in Anspruch genommen, und es unterliegt, wie auch einsichtige Befürworter einer Ermässigung der Güterfrachten der Staatsbahnen offen anerkennen, keinem Zweifel, dass in Zukunft der Zuschuss der Staatsbahnen zur Deckung der allgemeinen Staatsausgaben im Verhältniss zu deren stetigem Anwachsen sich vermehren muss. Wenn dabei auch die Frage der Selbstkosten des Eisenbahn-

verkehrs berührt wird, so weisen die „Berl. Pol. Nachr." darauf hin, dass diese Frage sich zwar für bestimmte Linien und für bestimmte Frachtarten, nicht aber im allgemeinen zahlenmässig feststellen lässt. Wenn zum Beispiel in der Eisenbahnverwaltung in Uebereinstimmung mit einer in der Kanalkommission aufgestellten Berechnung die Selbstkosten für den Transport der für Eisenbahnzwecke nothwendigen Kohlen mit 70 % der sonstigen Kohlenfracht angenommen werden, so ist es doch unmöglich, für diese Annahme eine völlig einwandfreie zahlenmässige Unterlage zu liefern. Die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung stellen sich eben sogar für dieselben Frachtgüter unter verschiedenen Verhältnissen sehr ungleich. Auf Linien mit schwachem Verkehr, durch welchen die bestehenden Verkehrseinrichtungen noch nicht annähernd voll in Anspruch genommen werden, bedeutet ein Verkehrszuwachs nur eine verhältnissmässig geringe Vermehrung der Betriebsausgaben, und verbilligen sich mithin mit dem zunehmenden Verkehr die Selbstkosten der Eisenbahn. Ist umgekehrt eine Bahnlinie an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen, so bedingt eine Zunahme des Verkehrs Erweiterungen und Ergänzungen der Verkehrseinrichtungen, deren Kosten zunächst wenigstens eine beträchtliche Steigerung der Selbstkosten der Eisenbahn herbeiführen. Ebenso ist es natürlich für die Höhe der Selbstkosten von Bedeutung, ob die Sendungen in geschlossenen Zügen vom Versand- bis zum Empfangsort, ohne dass unterwegs angehalten oder rangirt werden muss, durchgehen oder nicht. Wenn z. B. darauf hingewiesen worden ist, dass die Eisenbahnverwaltung selbst zu dem billigen Seehafentarif von 1,23 ₰ auf das Tonnenkilometer Kohlen noch mit Nutzen befördere, so trifft mit diesem Ergebniss zusammen einmal, dass der Verkehr der in Betracht kommenden Bahnen noch nicht annähernd deren Verkehrseinrichtungen voll in Anspruch nimmt, und dann, dass die Kohlen in solchen geschlossenen Zügen von der Zeche bis zum Hafen durchgeführt werden können. Es wäre daher auch ein Fehlschluss, wenn man annehmen wollte, dass, weil die Eisenbahn auch bei den Nordseehafentarifen Kohlen noch mit Nutzen transportirt, sie im allgemeinen bei einer Herabsetzung der Kohlentarife auf jene Sätze noch mehr als ihre Selbstkosten aus dem Kohlenverkehr herauswirthschaften könnte.

— Nach dem **Geschäftsbericht der Breslau-Warschauer Eisenbahn** für das Betriebsjahr 1900 ist im Personenverkehr gegen das Vorjahr ein Rückgang von 2,7 % im Umfange und 2,3 % in der Einnahme zu verzeichnen. Der Rückgang ist lediglich darauf zurückzuführen, dass im Berichtsjahre Militär nur in regelmässigem Umfange zu befördern war, während im Vorjahre infolge der bei Gr.-Wartenberg und Kempen stattgefundenen Herbstübungen aussergewöhnlich viel Truppentransporte vorkamen. Von diesen Transporten abgesehen, stellt sich die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr etwa 3 400 ℳ höher als im Vorjahre. Der Güterverkehr weist gegen das Vorjahr ein Mehr von 1,6 % im Umfange und 0,19 % in der Einnahme auf. Die Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr stellten sich um 0,9 % niedriger als diejenigen des Vorjahres. Es wurden im ganzen befördert 253 505 Personen gegen 260 244 Personen im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr betrugen einschliesslich aller Nebengebühren 197 253 ℳ gegen 201 925 ℳ im Vorjahre oder 38,8 % der Gesammteinnahme gegen 39,2 % in 1899. Auf 1 km Betriebslänge kommen 3 564 ℳ gegen 3 649 ℳ im Vorjahre. Im Güterverkehr wurden insgesammt befördert 151 022 t (einschl. 4 585 t Vieh) gegen 148 647 t (einschl. 3 739 t Vieh) im Vorjahre. Aus dem Güter- und Viehverkehr zusammen betrugen die Einnahmen einschl. aller Nebengebühren 264 658 ℳ gegen 264 161 ℳ in 1899 oder 52,1 % der Gesammteinnahme gegen 51,2 % im Vorjahre, und auf 1 km Betriebslänge 4 782 ℳ gegen 4 773 ℳ im Vorjahre. Die Gesammteinnahme stellte sich auf 507 751 ℳ, die Gesammtausgabe auf 313 398 ℳ und verbleibt ein Ueberschuss von 194 353 ℳ. Die Einnahmen haben für das Bahnkilometer 9 175 ℳ gegen 9 319 ℳ im Vorjahre betragen. Der Ueberschuss beträgt zuzüglich des Uebertrags aus dem Jahre 1899 195 563 ℳ. Es wird der Generalversammlung vorgeschlagen, auf die Stamm-Prioritätsaktien 3,5 % = 140 175 ℳ als Dividende für 1900 zu vertheilen und den Rest mit 5 410 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen zu Berlin** hat in ihrer Generalversammlung vom 9. Februar d. J. beschlossen, ihr Aktienkapital von 12 500 000 ℳ auf 20 000 000 ℳ zu erhöhen, und es gelangen infolge dessen 7 500 neue Aktien zu je 1 000 ℳ zur Ausgabe. Diese sind von der Deutschen Bank in Berlin zum Parikurse übernommen und zum Handel an der Berliner Börse zugelassen worden. Sie werden von der Aktiengesellschaft Siemens & Halske in den Verkehr gebracht und den alten Aktionären zum Kurse von 106 angeboten. Der Erlös der neuen Aktien wird zur Bestreitung der Bauausführungen der Gesellschaft dienen, welche bekanntlich unter dem 17. Juni 1897 als Rechtsnachfolgerin der Aktiengesellschaft Siemens & Halske in die Rechte und Pflichten eingetreten ist, welche diese in Betreff des Baues einer Hoch- und Untergrundbahn von der Warschauer Brücke in Berlin zum Zoologischen Garten mit Abzweigung nach dem Potsdamer Platz durch Genehmigungsurkunde vom 15. März 1896 und durch Verträge mit den betheiligten Gemeinden (Berlin, Schöneberg und Charlottenburg) und mit dem Eisenbahnfiskus übernommen hatte. Die betreffende Genehmigungsurkunde ist durch den Polizeipräsidenten von Berlin auf den Namen der Gesellschaft übertragen und erstreckt sich auf den Betrieb der Bahn für die Dauer von 90 Jahren sowie auf die Benutzung der öffentlichen und nicht öffentlichen Strassen, Wege, Plätze und Grundstücke, welche zur Herstellung der Bahn und ihrer Bahnhöfe erforderlich sind. Die Stammstrecke Warschauer Brücke-Zoologischer Garten nebst Abzweigungen nach dem Potsdamer Platz ist 10,1 km lang. Dazu treten noch 2,70 km für deren Verlängerung vom Zoologischen Garten nach dem Wilhelmsplatz in Charlottenburg, zu welcher die letztgedachte Stadtgemeinde vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Behörden ihre Zustimmung ertheilt hat, nachdem sich die Gesellschaft bereit erklärt hatte, die ursprünglich als Hochbahn geplante westliche Strecke vom Nollendorfplatz zum Zoologischen Garten als Unterpflasterbahn auszubauen. Die Verhandlungen über Erweiterungsbauten im Anschluss an die Zweigstrecken nach dem Potsdamer Platz und den daselbst angelegten Untergrundbahnhof bieten, wie bereits früher erwähnt, Aussicht auf eine demnächstige Fortführung dieser Linie als Untergrundbahn bis zum Spittelmarkt und weiter in östlicher Richtung mit vorläufigem Endpunkt am Alexanderplatz. Auch hat die Siemens & Halske-Gesellschaft für die Hoch- und Untergrundbahngesellschaft die Genehmigung zu einer als Flachbahn auszubauenden, 2 km langen Anschlussstrecke von der Warschauer Brücke zum städtischen Centralviehhofe erworben.

Auf Grund eines mit der Siemens & Halske-Aktiengesellschaft geschlossenen Bauvertrages ist dieser die Ausführung der gesammten Bahnlinie Warschauer Brücke - Zoologischer Garten mit Abzweigungen nach dem Potsdamer Bahnhof übertragen. Die betriebstüchtige Herstellung dieser Strecke nach dem ursprünglichen mit den Gemeinden vereinbarten Plane hat die Firma Siemens & Halske auf Grund eines Kostenanschlages — jedoch ohne Anrechnung der Bauzinsen und der Kosten des Grunderwerbes — für den Betrag von 15 525 000 ℳ dergestalt übernommen, dass sie sich verpflichtete, eine etwaige Ueberschreitung des Baukapitals nur bis zu 5 % der bezeichneten Summe geltend zu machen. Infolge von Aenderungen in den ursprünglichen Plänen und Entwürfen, welche auf Veranlassung der Bahngesellschaft vorgenommen wurden, theils um von vorn herein eine dichtere Zugfolge einführen und auf die Erweiterungslinien ausdehnen zu können, theils um Ansprüchen Rechnung zu tragen, welche seitens der Stadt Berlin in Bezug auf eine weitergehende architektonische Ausführung der Haltestellen, Strassenüberführungen und Viadukte anlässlich der Uebertragung des Vertrages geltend gemacht wurden, werden die von der Bahngesellschaft zu tragenden Anlagekosten über den oben erwähnten Betrag hinausgehen. Eine weitere Erhöhung dieser Kosten tritt ein durch die Ausführung der Strecke Nollendorfplatz-Zoologischer Garten als Unterpflasterbahn und durch die Ausgestaltung der Endbahnhöfe.

Die Ausführung der Flachbahnlinie Warschauer Brücke-Centralviehhof ist der Siemens & Halske-Gesellschaft mit der Verpflichtung übertragen, die Bahn bis spätestens zum 1. Oktober d. J. betriebstüchtig fertig zu stellen.

Um den Betrieb der Hoch- und Untergrundbahn unter Verwerthung ihrer Erfahrungen einrichten und entwickeln zu können, hat die Siemens & Halske-Gesellschaft sich die selbstständige Führung des Betriebes für das erste volle Betriebsjahr vorbehalten. Sie gewährleistet der Hoch- und Untergrundbahngesellschaft für dieses Betriebsjahr eine Mindestverzinsung von 4 % des für die eigentliche Bahnanlage zur Verwendung gelangten Kapitals, wobei für Grunderwerb eine Aufwendung von nicht mehr als 4 000 000 ℳ in Ansatz kommt. Die Betriebseröffnung der gesammten Linie von der Warschauer Brücke zum Zoologischen Garten mit den Abzweigungen zum Potsdamer Platz soll Anfang 1902 erfolgen, wenn nicht schon eine Theileröffnung im Laufe dieses Jahres stattfindet.

Als Entgelt für die Betriebsführung und die gewährleistete Mindestrente erhält die Aktiengesellschaft Siemens & Halske 25 % des etwa die gewährleistete Rente von 4 % übersteigenden Betriebsüberschusses des ersten vollen Betriebsjahres.

— **Ueber die Aussichten der Einnahmen auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn** stellt die „B. B.-Z." folgenden interessanten Vergleich an: „Die neuesten Ergebnisse über den Betrieb der Pariser Stadtbahn sowie der unter ähnlichen Verhältnissen arbeitenden Centrallondonbahn zeigen, dass die Steigerung des Verkehres immer weiter anhält. Beide Bahnen, die bekanntlich die Länge der im Bau befindlichen Berliner Hoch- und Untergrundbahn haben, sind Ende Juli vergangenen Jahres dem Verkehr übergeben worden. Bei der Pariser Stadtbahn

stellte sich der Durchschnittsverkehr für die Monate September-Dezember, nachdem die Weltausstellung geschlossen war, auf rund 1 250 000 Personen für das Bahnkilometer oder auf das Kilometer und Jahr bezogen auf rund $3^2/_3$ Millionen. Nach dem Durchschnitte der Monate Januar und Februar d. J. würde sich die Jahresziffer bereits auf 4 000 000 stellen. Hiernach ist die Zahl der jährlichen Reisenden für die ganze Bahn auf mindestens 38 bis 40 000 000 anzunehmen, ja sie wird diese Ziffer noch übersteigen, da ja die Steigerung des Verkehres fortgesetzt anhält. Diese Zahl entspricht, da die Fahrpreiseinnahme auf die Person in Paris $13^1/_3$ ₰ beträgt, einer Jahreseinnahme von mehr als 5 000 000 ℳ. Die Centrallondonbahn hat von Anfang dieses Jahres bis Mitte April, und zwar in 15 Wochen, eine Gesammteinnahme gehabt von 91 540 £, d. i. auf die Woche rund 125 000 ℳ. Hiernach wird die gesammte Jahreseinnahme mindestens 6 500 000 ℳ. betragen, was bei einem Fahrpreise von $16^2/_3$ ₰ auf die Person der Zahl von 39 000 000 Personen entspricht. Das macht auf das Bahnkilometer im Jahre rund 620 000 ℳ, entsprechend 3 750 000 Reisenden. Vergleicht man nun die Baukosten der beiden vorstehend genannten Bahnen mit denen der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn, so findet man, dass die Kosten der letzteren hinter denjenigen der Pariser und Londoner Bahn zurückbleiben; während man für 1 km betriebsfertiger Bahn in London die Summe von 7 500 000 ℳ, in Paris 3 500 000 ℳ aufwenden musste, betragen die Kosten für 1 km in Berlin nur 2 750 000 ℳ. Die gesammten Ausgaben der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn sind von sachverständiger Seite auf höchstens 60 % der Gesammteinnahme geschätzt worden. Diese Zahl wird von der Centrallondonbahn thatsächlich noch nicht erreicht, und bei der Pariser Untergrundbahn haben sich die reinen Betriebskosten auf etwa 42 % der Gesammteinnahme gestellt und dürften nach Angabe der Verwaltung sich noch ermässigen, wie es auch bei ähnlichen amerikanischen Stadtbahnen mit elektrischem Betrieb (z. B. Chicago) der Fall ist. Dieses verdient um so mehr Beachtung, als der Berliner elektrischen Hochbahn, deren Konzession bis zum Jahre 1986 reicht, ein angemessener Zeitraum für die Tilgung ihrer Kapitalaufwendungen gewährleistet ist. Wenn als Durchschnittseinnahme dieser Bahn auch nur 11 ₰ auf die Person erzielt würden, so würde unter Berücksichtigung, dass die Einnahmen aus Miethen und Pächten auf den Betrag von 200 000 ℳ geschätzt werden, zur Erzielung einer 4 prozentigen Verzinsung des Anlagekapitals ein Personenverkehr von etwa jährlich 25 000 000 Fahrgästen erforderlich sein.

— **Fahrpreisermässigung für Zwecke der Arbeitsvermittelung.** In der am 29. Januar d. J. stattgehabten Sitzung des bayerischen Eisenbahnrathes wurde u. a. seitens der Generaldirektion die Einführung einer Fahrpreisermässigung für diejenigen Personen, welchen durch öffentliche Arbeitsämter eine auswärtige Arbeitsgelegenheit vermittelt worden ist, zur Berathung gestellt; in solchen Fällen solle wie bei den württembergischen Staatseisenbahnen die halbe einfache Fahrtaxe in der III. Wagenklasse für Reisen auf Strecken von mindestens 25 km gegen Vorlage eines vom Arbeitsamte auszustellenden Ausweises gewährt werden. — Da in jener Sitzung der Eisenbahnrath sich einstimmig für die Einführung dieser sowohl im Interesse der industriellen wie auch der landwirthschaftlichen Arbeiter gelegenen Einrichtung ausgesprochen hatte, wurde die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen auf gestellten Antrag hin von Seite des zuständigen Staatsministeriums ermächtigt, gedachte Fahrpreisermässigung nunmehr in der von ihr beantragten Weise zur Durchführung zu bringen und mit denjenigen deutschen Eisenbahnverwaltungen, welche die gleiche Einrichtung treffen, die Gewährung der Ermässigung im Wechselverkehre zu vereinbaren.

— **Deutscher Eisenbahnbeamtenverein zu Hannover.** Dem in Nr. 17 der „D. Verkehrsblätter" veröffentlichten Jahresberichte des Vereins für 1900 entnehmen wir, dass der Verein seine Eintragung in das gerichtliche Vereinsregister erwirkt und dadurch die Rechte einer juristischen Person erlangt hat. Seine Mitgliederzahl ist im Laufe des Jahres von 9 996 auf 11 004 gestiegen, und dieser Zahl treten noch die Mitglieder des Privatbahnbeamtenvereins und des Vereins der Staatsbahn-Wagenwärter zu Berlin, die sich ebenfalls angeschlossen haben, mit einer Anzahl von 1 242 hinzu. Für den bisherigen Vereinsdirektor v. Aschoff, welcher im Laufe des Jahres aus Gesundheitsrücksichten sein Amt niedergelegt hat, ist der Verkehrskontrolör a. D. Schirmer zum Vereinsdirektor gewählt. Der Verein hat, wie in früheren Jahren, die Interessen und das Wohl seiner Mitglieder durch Rechtshilfe, durch eine Unterstützungskasse, durch eine Spar- und Darlehnskasse und durch Unfallversicherung zu fördern gesucht; als neue Einrichtung ist eine Stellenvermittelungsabtheilung hinzugetreten, die den betheiligten Privatbahnbeamten gewiss gute Dienste leisten wird. Auch setzt der Verein sein Bestreben auf Errichtung eines Genesungsheims in rühriger Weise fort; über das von ihm zu Gunsten seiner Mitglieder mit dem Kurhause „Seehof" bei Teltow getroffene vorläufige Abkommen haben wir in Nr. 88 Jahrg. 1900 d. Ztg. berichtet. Die regelmässigen Einnahmen des Vereins aus Beiträgen und Eintrittsgeldern seiner Mitglieder usw. betrugen 23 618 ℳ, die Zinsen des Kapitalvermögens 600 ℳ, die Gesammtheit der Einnahmen 25 536 ℳ; dagegen betrugen die Ausgaben an Verwaltungskosten 7 840 ℳ, für Rechtshilfe 5 402 ℳ, an Unterstützungen 2 920 ℳ, im ganzen 23 774 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 1 762 ℳ verblieb. Das Vereinsvermögen betrug in Werthpapieren 15 421 ℳ, in Spareinlagen usw. 9 109 ℳ, im ganzen 24 530 ℳ.

— **Errichtung von Invalidenhäusern zur Aufnahme von Rentenempfängern.** Der Vorstand der Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch - hessischen Eisenbahngemeinschaft, welcher seinen Sitz in Berlin hat, plant für die Mitglieder dieser Kasse die Errichtung besonderer Invalidenhäuser. Veranlassung hierzu gaben ihm die fortgesetzten Klagen der Pensionskassenmitglieder, insbesondere aller Rentenempfänger, die wegen der Höhe der ihnen zugesprochenen Renten Berufung erhoben darüber, dass die Renten zum Lebensunterhalt nicht ausreichen. Es wird beabsichtigt, in jedem Eisenbahndirektionsbezirk ein Invalidenheim zu errichten, um die Rentenempfänger möglichst wenig aus ihren heimischen Gewohnheiten zu verpflanzen, und zwar soll dieses Invalidenheim auf dem Lande — nicht in Städten — in hygienisch und landschaftlich bevorzugter Gegend, aber in der Nähe und mit bequemer Verbindung mit der Provinzialhauptstadt, oder besser mit dem Sitz der betreffenden Eisenbahndirektion, angelegt werden. Bei der Gestaltung des ganzen soll das kasernen- und hospitalartige möglichst vermieden und es sollen soweit als möglich villenartige Einzelbauten mit anheimelnden Wohnräumen, Balkons und Veranden usw. angestrebt werden. Reichliches Gartenland, vielleicht auch Ackerland soll hinzu genommen werden, um sowohl der Anstaltsverwaltung die nöthigen Gemüse und Feldfrüchte zu liefern, als auch um möglichst jedem Insassen ein besonderes Stück Gartenland zur eigenen Ausnutzung und Verschaffung eines kleinen Nebenverdienstes hinzuzugeben. Errichtung, Verwaltung und Betrieb soll unter der Oberaufsicht des Vorstandes der Pensionskasse den örtlichen Bezirksausschüssen übertragen werden. Zur Unterbringung in dem Heim sind zunächst nur die einfachsten Fälle in Aussicht genommen, das sind einzeln stehende Rentenempfänger und Eheleute, die kinderlos sind, oder deren Kinder dem Haushalte nicht mehr angehören. Jeder Rentenempfänger soll ein Zimmer mit einfacher, aber solider und freundlicher Einrichtung erhalten, Einzelstehende ein kleines, Ehegatten ein grösseres Zimmer. Das Heim soll ausserdem Lese-, Unterhaltungszimmer zur gemeinschaftlichen Benutzung, einen Speisesaal für die Einzelstehenden, Badeeinrichtung, Waschanstalten, grosse Küche mit Volksküchenbetrieb und Einrichtungen enthalten, welche den Insassen auch die Selbstbereitung ihrer Speisen ermöglichen. Ferner soll den Insassen auch freie ärztliche Behandlung gewährt werden. Den Einzelstehenden würde für die Rente aus der Abtheilung A der Pensionskasse vielleicht neben der Unterkunft noch die volle Verpflegung gewährt werden, so dass ihnen die Renten aus der Abtheilung B der genannten Kasse zur Bestreitung sonstiger Bedürfnisse belassen werden könnten. Den Ehepaaren der gedachten Art würde für die Rente aus der Abtheilung A der Pensionskasse voraussichtlich ausser der freien Unterkunft noch eine oder zwei Mahlzeiten aus der gemeinsamen Küche gewährt werden, während sie die fehlenden Mahlzeiten und ihre sonstigen Bedürfnisse aus der Zusatzrente zu bestreiten haben würden, was ihnen wahrscheinlich durch die Möglichkeit eines kleinen Nebenverdienstes aus der noch vorhandenen Arbeitsthätigkeit unter Beihilfe günstiger Anstaltseinrichtungen erleichtert werden würde. Auch beim Ableben des Ehemannes ist beabsichtigt, die Wittwe gegen ihre Wittwenrente in der Anstalt zu belassen, wo sie sich durch kleine Arbeiten in der Wirthschaft oder im Garten nützlich machen könnte. — Der Vorstand der Pensionskasse verkennt zunächst nicht die Schwierigkeiten, die sich der Ausführung und dem Betrieb von Invalidenhäusern entgegenstellen werden, zumal noch viele Vorfragen der Klärung und Lösung bedürfen; er hält jedoch die Einrichtung solcher Häuser für geeignet, viele Klagen über die Unzulänglichkeit der Renten zu beseitigen. Die Einrichtung sei finanziell ausführbar und unter Mitwirkung aller Betheiligten würden auch die geeigneten Wege für die Ausführung gefunden werden. Handele es sich hierbei doch um Erfüllung des Hauptzwecks der ganzen Invalidenversicherung, um das Ziel, den Arbeitern für die Zeit ihrer Invalidität eine sorgenfreie Existenz zu schaffen. Den Vorsitzenden der einzelnen Bezirksausschüsse aber wird in dieser Frage ein neues grosses Feld erfolgreicher Wohlfahrtsfürsorge erschlossen. Dieselben werden zunächst im Benehmen mit den gewählten Vertretern der Pensionskassenmitglieder im Bezirksausschuss und auch gelegentlich der in Kürze stattfindenden Generalversammlungen der für jeden Direktionsbezirk eingerichteten Betriebskrankenkasse die Errichtung von Invalidenhäusern erörtern und geeignete Wege zur Erreichung des gesteckten Zieles ausfindig machen.

— Präsident Greinert †. Im Anschluss an unsere kurze Mittheilung in voriger Nummer über diesen Trauerfall tragen wir zunächst aus dem Lebensgange des Verstorbenen folgendes nach: Geboren am 13. November 1844 zu Potsdam, trat er am 30. Mai 1873 in den Dienst der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ein und war zunächst Hilfsarbeiter bei der vormaligen königlichen Eisenbahndirektion in Wiesbaden. Am 7. Januar 1874 zum Regierungsassessor, am 26. September 1880 zum Eisenbahndirektor und am 13. Oktober 1881 zum Regierungsrath ernannt, war er nach einander in Berlin, Breslau, Köln, Berlin und Erfurt im Bezirk der dortigen Eisenbahndirektionen in leitenden Stellungen thätig. Mit dem Eintritt der neuen Verwaltungsordnung bei den preussischen Staatsbahnen erfolgte am 1. April 1895 seine Versetzung nach Königsberg i Pr. zu der dort am gleichen Tage neuerrichteten königlichen Eisenbahndirektion und gleichzeitig seine Ernennung zum Oberregierungsrath. Am 1. August 1899 wurde ihm als Nachfolger des nach Frankfurt a/M. versetzten Eisenbahndirektionspräsidenten Thomé die kommissarische Leitung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig übertragen, und unterm 24. September wurde er zum Präsidenten dieser Behörde ernannt. Der Verstorbene hatte auch eine ehrenvolle militärische Laufbahn hinter sich. Er hatte als Einjähriger beim I. Garderegiment zu Fuss gedient und nahm in ihm an dem Feldzug 1866 gegen Oesterreich theil. Den Feldzug 1870/71 machte er als Reserveoffizier des brandenburgischen Infanterieregiments Nr. 20 mit und erwarb sich als solcher das Eiserne Kreuz.

Greinert's früher Tod erregt überall die innigste Theilnahme, seine menschenfreundliche Gesinnung, seine Tüchtigkeit als Beamter, seine feste und ruhige Art, sein durchaus wahrer und liebenswürdiger Charakter wurden von allen Seiten hochgeschätzt. Namentlich war er auch den neben ihm und unter ihm stehenden Beamten ein stets gerechter und wohlwollender Kollege und Vorgesetzter.

Ueber die am 1. d. Mts. stattgehabte Beerdigungsfeier des Dahingeschiedenen erfahren wir folgendes: Es fand zunächst eine Trauerfeier im Sterbehause statt, bei welcher Diakonus Brausewetter die Gedächtnissrede hielt. In warm empfundenen Worten schilderte dieser das innige Familienleben, welches der Heimgegangene geführt, gedachte dabei seiner treuen Pflichterfüllung durch die Theilnahme an den Feldzügen 1866 und 1870/71 sowie im besonderen seiner erfolgreichen Thätigkeit im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung, bei welcher ihm das verantwortungsvolle Amt eines Eisenbahndirektionspräsidenten übertragen worden war. Durch sein stets gewinnendes und entgegenkommendes Wesen, sein wohlüberlegtes, ruhiges und unauffälliges Wirken sowie seinen grossen Rechtlichkeitssinn sei es ihm in kurzer Zeit gelungen, sich die Liebe und Verehrung seiner Untergebenen sowohl als auch weiterer Kreise zu erwerben. Die Trauerfeier begann und schloss mit einem Harmoniumspiel. Hierauf bildete sich der Leichenzug, in welchem sich zwei Militärkapellen befanden, die auf dem Wege zum Friedhofe abwechselnd Trauermärsche spielten. Dem Zuge vorauf schritten zunächst viele Hunderte von Beamten des äusseren Dienstes in Uniform, die Arbeiter der Nebenwerkstätte Dirschau mit umflorter Fahne und der Danziger Eisenbahnarbeiterverein. Auch zu beiden Seiten des Leichenwagens schritten Beamte in Uniform. Hinter dem Sarge folgten zunächst die Angehörigen des Verstorbenen, denen sich in endloser Reihe die höheren und die Bürobeamten der Eisenbahndirektion, sämmtlicher Inspektionen und Bauabtheilungen des Bezirks anschlossen. Die Spitzen sämmtlicher Militär-, Civil- und der städtischen Behörden sowie auch das Offizierkorps der Garnison waren zahlreich erschienen, an der Spitze des letzteren der kommandirende General Excellenz v. Lentze. Als Vertreter des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten war Unterstaatssekretär Excellenz Fleck erschienen. Die Präsidenten der Eisenbahndirektionen Stettin und Königsberg hatten sich gleichfalls persönlich eingefunden, und von mehreren anderen Direktionen waren höhere Beamte als Vertreter entsandt worden. Eine überaus grosse Anzahl prächtiger Kranz- und Blumenspenden wurde im Zuge getragen und am Grabe niedergelegt. Auf dem Friedhofe wurde bei Ankunft des Trauerzuges von einem aus Bürobeamten der Eisenbahndirektion gebildeten Sängerchor das Lied „Wenn liebe Augen brechen“ gesungen, worauf der Geistliche noch eine kurze Grabrede hielt und das Gebet sprach. Mit einem Chorgesang schloss die erhebende Feier.

Um den Entschlafenen trauert seine Wittwe, mehrere Kinder, Enkel und zahlreiche Verwandte. In der Eisenbahnwelt wird man ihm ein treues und dauerndes Andenken bewahren.

— Personalnachrichten. Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: Die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Schreiber, bisher in Oldesloe, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Duisburg, und Metzger, bisher in Darmstadt, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion nach Oldesloe.

Der Regierungs- und Baurath Mentzel, Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion Cöln-Deutz 2, ist verstorben. Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. widmen ihm im Anzeigentheil dieser Nummer einen warm empfundenen Nachruf.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen ist der Eisenbahnbauinspektor Glaser in Sulz am Neckar auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt und ihm bei diesem Anlass der Titel und Rang eines Bauraths verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Die Organisation der österreichischen Staatsbahnen. Gelegentlich der Berathung der Investitionsvorlage im Eisenbahnausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses stellte ein Abgeordneter eine Anfrage wegen der Organisation des Betriebes auf den neuen Linien; hierbei wies er darauf hin, dass in der bisherigen Organisation des Staatsbahnbetriebes ein wichtiges Mittelglied fehle, nämlich die mit der entsprechenden Machtvollkommenheit und Beweglichkeit ausgestatteten Eisenbahnbetriebsdirektionen und die zweckmässige Decentralisation des Staatsbahnwesens, welches System sich in Preussen bisher so glänzend bewährt habe. Die bisherigen österreichischen Betriebsdirektionen haben einen allzu sehr beschränkten Wirkungskreis, es mangele ihnen die nothwendige Bewegungsfreiheit, sie stehen im Range der preussischen Betriebsinspektionen. Das ihnen zugewiesene Bahnnetz sei ungleich gross, schwanke zwischen 300 und 1 600 km, die Wagenvertheilung werde von einem Punkte aus, in Wien, besorgt, was insbesondere im Königreiche Böhmen, wo bei der Prager Direktion allein täglich 4 000 Wagen verladen werden, zu grossen Unzukömmlichkeiten, Stockungen und Wagenmangel führe. Nur durch eine zweckmässige Organisation, durch eine kaufmännische Verwaltung sei es möglich, befriedigende Betriebsergebnisse bei den Staatsbahnen zu erzielen. Wichtig sei allerdings die Verstaatlichung der handelspolitisch bedeutenden Privatlinien, insbesondere der österreichischen Nordwestbahn, Staatseisenbahngesellschaft und Kaiser Ferdinands - Nordbahn. Durch Verstaatlichung der ersteren werde die Erwerbung der Linien der Staatsbahngesellschaft erleichtert, was aber auch für das ganze Staatsgebiet von grossem Interesse sei, weil der österreichische Staat hierdurch in Bruck und Marchegg die Schlüssel zu den ungarisch-österreichischen Bahntarifen in die Hand bekäme. Der Minister bemerkte bezüglich der Betriebsführung auf den zu bauenden Linien, dass — ohne der künftigen Schlussfassung vorgreifen zu wollen — die Zuweisung neu zuwachsender Staatsbahnlinien an die benachbarten Direktionsbezirke, wie sie in den letzten Jahren mit dem Linienzuwachse geübt wurde, das natürliche, im Rahmen der gegenwärtigen Eintheilung gelegene und voraussichtlich zur Anwendung gelangende Organisationssystem darstelle. Dabei sei zu berücksichtigen, dass in den letzten Jahren wiederholt 600—700 km neuer Bahnen eingetheilt werden mussten, was ohne Schwierigkeit möglich gewesen sei, und dass weiter die geplanten Linien nicht auf einmal, sondern allmählich zuwachsen werden. Es sei zu hoffen, dass die Betriebsführung der neuen Gebirgsbahnen, dank der Tüchtigkeit des Staatsbahnpersonals, welches ähnliche Aufgaben bei der Arlbergbahn und den galizischen Karpathenlinien schon jetzt mit bestem Erfolge bewältigt, sich ebenso günstig und klaglos vollziehen werde.

— Mitwirkung der Parteien bei der Güterabfertigung. Mit Wirksamkeit vom 1. d Mts. ist bei den österreichischen Staatsbahnen vorerst versuchsweise eine wichtige Neuerung in der Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eingetreten, welche den Zweck verfolgt, eine Beschleunigung des Abfertigungsverfahrens herbeizuführen. Die Neuerung besteht darin, dass einzelnen Parteien auf vorangegangenes Ansuchen die Ausführung gewisser Verrichtungen, welche bisher von den Stationen vollzogen wurden, übertragen wird. Diese den Parteien übertragenen Verrichtungen sind: 1. das Abwiegen der Sendungen; 2. das Bezetteln der Güter; 3. die Berechnung der Fracht- und sonstigen tarifmässigen Gebühren; 4. die Ausfertigung der Eilgut- und Frachtkarten.

Die neue Abfertigungsart wird nur Parteien zugestanden, welche Frachtgebührenstundung im Sinne der bestehenden Vorschriften erwirkt haben.

Die Abwaage, Bezettelung, Gebührenberechnung und Kartirung der Sendungen hat seitens der Parteien nach den für die Staatsbahnen bestehenden Vorschriften zu erfolgen. Die zur Abfertigung nöthigen Drucksorten werden den Parteien von den Stationen kostenlos zur Verfügung gestellt. Die Parteien haben dafür zu sorgen, dass ihren Bediensteten die nöthigen Behelfe behufs Frachtberechnung zur Verfügung stehen; diese Behelfe haben die Firmen auf eigene Kosten anzuschaffen. Die

Uebergabe der Sendungen an den zuständigen Bahnbediensteten erfolgt auf Grund der parteiseits ausgefertigten Frachtbriefe sammt zugehörigen Eilgut- und Frachtkarten. Der übernehmende Beamte prüft zunächst, ob die aufgelieferte Stückzahl stimmt und die dazu gehörigen Verrechnungspapiere vorhanden sind. Ergibt sich in dieser Richtung kein Anstand, so folgt das übernehmende Organ der Partei für jede mit einem Frachtbrief aufgelieferte Sendung einen Nummernzettel als Empfangsbestätigung über die Zahl der aufgelieferten Stücke aus. Gegen Rückgabe dieses Nummernzettels erfolgt die Ausfolgung der Aufnahmebescheinigung.

Die Bahnorgane unterziehen die aufgelieferten Sendungen an der Hand der Verrechnungen einer eingehenden Ueberprüfung. Hierbei werden bahnamtlich Stichproben vorgenommen, ob das Gewicht richtig ermittelt und die Inhaltsangaben des Frachtbriefes mit dem thatsächlichen Inhalte der Sendungen übereinstimmen. Die Bahnverwaltung hat das Recht, die Prüfung des Gewichtes und des Inhaltes der parteiseits abgefertigten Güter auch in Abwesenheit und ohne vorherige Verständigung des Abnehmers vorzunehmen. Ergeben sich bei der Ueberprüfung der Sendungen keine Anstände, so werden die Begleitpapiere abgestempelt. Erst von diesem Zeitpunkte an sind die Sendungen als zur Beförderung angenommen anzusehen. Sollte festgestellt werden, dass das Gewicht oder der Inhalt einer Sendung unrichtig angegeben wurde, so erfolgt die bahnamtliche Richtigstellung des Frachtbriefes und der Gebühren. Bei unrichtiger Inhaltsangabe gelangt der Frachtzuschlag zur Einhebung. Die Versandstation prüft stichprobenweise die Richtigkeit der Frachtberechnung seitens der Parteien. Ergibt sich hierbei, dass die Berechnung eine fehlerhafte ist, so werden die Gebühren bahnseits richtiggestellt. Die endgültige Ueberprüfung der Gebühren erfolgt durch die Bestimmungsstation. Etwa zu gering berechnete Gebühren gelten als überwiesen und werden von dem Empfänger eingehoben.

Parteien, welche ihren Obliegenheiten nicht genau nachkommen, wird nach zweimaliger vergeblicher Ermahnung die Befugniss zur Anwendung dieses Verfahrens entzogen. Dies gilt insbesondere rücksichtlich solcher Firmen, welche einer unrichtigen Gewichtsermittelung oder Inhaltsangabe überführt werden.

Den Staatsbahndirektionen bleibt das Recht vorbehalten, jederzeit, auch ohne Angabe der Gründe, einzelnen Firmen die Begünstigung der parteiseitigen Abfertigung zu entziehen. Andererseits steht es den Parteien frei, die ertheilte Bewilligung zur parteiseitigen Abfertigung jederzeit zurückzulegen. Zum Zwecke raschester Abfertigung wird in denjenigen Stationen, in welchen die parteiseitige Abfertigung eingeführt wird, zur Uebernahme dieser Sendungen ein besonderer, durch entsprechende Ueberschrift gekennzeichneter Raum bestimmt, in welchem lediglich parteiseits abgefertigte Güter übernommen werden.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn.** Die Ergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres waren im allgemeinen zufriedenstellende. Die Eisenbahnlinie Graz-Köflach lieferte einen Ertrag von 1 674 714 Kr., die Linie Lieboch-Wies einen solchen von 531 339 Kr., zusammen 2 206 053 Kr., d. i. zusammen 96 151 Kr. mehr als im Vorjahre. Der Bergwerksbetrieb schliesst mit einem Gewinne von 595 105 Kr., gegen das Vorjahr 210 238 Kr. mehr. Das Erforderniss für Prioritäten und Zinsen hat 636 645 Kr., also gegen die frühere Geschäftsperiode 15 636 Kr. weniger beansprucht; dagegen haben sich die Eisenbahn-, Bergbau- und anderen Betriebssteuern zusammen auf 543 470 Kr., das ist um 6 464 Kr. erhöht. Nach Abrechnung sämmtlicher Lasten, Zinsen und Abschreibungen verbleibt ein Reinertrag von 1 212 904 Kr., gegen das Vorjahr um 112 573 Kr. mehr. In Bezug auf die seit Jahren angestrebte Ordnung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft, insbesondere die Konvertirung der gesellschaftlichen Prioritätenschuld führt der Verwaltungsrath aus: „Im Vorjahre hielten wir uns nach dem Stande der Verhandlungen für berechtigt, anzunehmen, dass es gelingen werde, die Bewilligung zur Ausgabe eines Prioritätenanlehens zu erhalten. Wir haben seit jener Zeit wiederholte Unterhandlungen mit Vertretern der hohen Regierung geführt und auf Verlangen uns unter Voraussetzung der Einbeziehung der Landesbahn Wieselsdorf-Stainz in unsere Bahnlinien zu dem Ankaufe dieser Linie trotz der dadurch übernommenen Last bereit erklärt, um endlich das seit 10 Jahren angestrebte Ziel der Ordnung unserer finanziellen Verhältnisse zu erreichen und uns die Mittel zu verschaffen, durch Investitionen unseren Geschäftsbetrieb erweitern zu können. Nachdem aber auch dieses weitgehende Opfer nicht ausreichte, um die Bewilligung zur Ausgabe eines Prioritätenanlehens zu erlangen, erübrigt nur, uns wie bisher mit einer schwebenden Schuld zu behelfen. Von dem Reingewinn werden dem Reservefonds 46 174 Kr. zugeführt und an die Aktionäre ausser den 5 prozentigen Kapitalszinsen mit 751 160 Kr. = 20 Kr. für die Aktie eine Superdividende von je 8 Kr. mit 302 816 Kr. vertheilt und die erübrigenden 284 752 Kr. auf neue Rechnung vorgetragen. Die Gesammtdividende beträgt sohin 28 Kr. für die Aktie = 7 %.

— **Die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn** veröffentlicht ihre Rechnungsabschlüsse für das Jahr 1900. Der erzielte Reingewinn beträgt 1 156 218 Kr. und ist um 4 648 Kr. höher als im Vorjahre. Die Verhältnisse bei dem Unternehmen haben sich im abgelaufenen Jahre nicht verändert. Die Dividende wird wie im Vorjahre mit 27 Kr. für die Aktie und mit 7 Kr. für den Genussschein festgesetzt.

— **Sind Selbstfahrwagen Eisenbahnen?** Dieser Tage wurde bei einem Wiener Gericht die Frage aufgeworfen, ob ein Selbstfahrer als gewöhnliches Fahrzeug anzusehen sei oder den Charakter einer Eisenbahn besitze. Anlass hierzu bot die Verhandlung gegen den Führer eines Selbstfahrwagens, der sich vor dem Strafrichter wegen Gefährdung der körperlichen Sicherheit zu verantworten hatte. Bevor es zur Entscheidung über die Strafsache kam, wendete sich das Bezirksgericht an das Eisenbahnministerium behufs Abgabe eines Gutachtens, ob ein Selbstfahrer als Eisenbahn zu betrachten sei oder nicht. Das Eisenbahnministerium erklärte, dass ein Selbstfahrer als Eisenbahn nicht angesehen werden könne, weil hier das wesentlichste Merkmal der Eisenbahn, ein besonderer Schienenweg, mangele. Ferner lag dem Bezirksgerichte ein Gutachten des Handelsministeriums vor, in dem ausgeführt wird: Die Frage, ob ein Selbstfahrer unter die im § 85 c Strafgesetz bezeichneten Eisenbahnfahrzeuge zu rechnen sei, könne das Handelsministerium nicht beantworten, da dies über den Rahmen eines rein technischen Gutachtens hinausgehe und zur Lösung dieser Frage die Rechtsprechung berufen sei. Der staatsanwaltschaftliche Vertreter erklärte, dass seiner Ansicht nach objektiv die Uebertretung des § 432 (unvorsichtiges Ingangsetzen eines Eisenbahnbetriebsmittels) vorliege, wenn auch ein subjektives Verschulden nicht erwiesen werden konnte. Der Richter sprach den Angeklagten mit Rücksicht auf das Gutachten des Sachverständigen frei. Was die Beurtheilung der Handlung anbelangt, bemerkte der Richter, könne er darin eine Uebertretung des § 432 nicht erblicken. Der Selbstfahrwagen könne nicht unter die im § 85 c Str.-G. genannten Eisenbahnbetriebsmittel eingereiht werden, denn ein Selbstfahrer sei kein solches Betriebsmittel, welches der Massenbeförderung von Personen oder Gütern diene.

— **Personalnachrichten.** Der Kaiser hat die Staatsbahndirektor - Stellvertreter der österreichischen Staatsbahnen v. Amberg, Rother und v. Szukiewicz und Freiherrn v. Ingenhaeff zu Staatsbahndirektor-Stellvertretern in der sechsten Rangklasse der Staatsbeamten mit dem Titel von Regierungsräthen ernannt.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Lokalbahnen (chemins de fer d'intérêt local) und die Trambahnen in Frankreich.** Einem Aufsatze von Paul Leroy-Beaulieu über diesen Gegenstand im „Economiste français“ entnehmen wir folgendes: Wenn diesmal mehr als sonst die im „Journal officiel“ für die erste Hälfte des Jahres 1900 veröffentlichten Betriebsergebnisse der obengenannten Bahnen das allgemeine Interesse erregt haben, so hat dies seinen Grund einmal darin, dass man seit einigen Monaten die Krisis kennt, unter der die Werthe der Trambahnen und ähnlicher Bahnen leiden. Die Betriebsergebnisse der meisten Trambahnen weisen eine Vermehrung der Betriebsunkosten und eine Verminderung der Reineinnahmen für die erste Hälfte des Jahres 1900 gegen denselben Zeitraum im vorhergehenden Jahre auf. Die Betriebslänge sämmtlicher Lokal- und Trambahnen Frankreichs betrug Ende Juni 1900 8 309 km, Ende Juni 1899 7 872 km. Die Betriebslänge der Lokalbahnen und derjenigen Trambahnen, die sich, weil sie Personen und Güter befördern, in ihrer Art den Lokalbahnen nähern, belief sich Ende Juni 1900 auf zusammen 7 118 km, Ende Juni 1899 auf 6 758 km, weist also nur eine Zunahme von 360 km auf. Von den Lokalbahnen im eigentlichen Sinne erhielten Ende Juni 1900 3 262 km eine Zinsgarantie seitens des Staates und stellten ein Anlagekapital von 233 000 000 Fr., also von durchschnittlich 71 500 Fr. für das Kilometer, dar. Die kilometrischen Roheinnahmen für diese 3 262 km beliefen sich für das erste Halbjahr 1900 auf nur 5 646 000 Fr., die Betriebsausgaben auf 5 137 000 Fr., die Reineinnahmen also auf 519 369 Fr. Auf ein ganzes Jahr berechnet würden sich letztere auf 1 040 000 Fr., also auf 0,40 %, bei einem Anlagekapital von 233 000 000 Fr. stellen. Der durchschnittliche Betriebskoeffizient betrug 91 % im Jahre 1900, 90 % im Jahre 1899; man sieht also daraus, dass die Lokalbahnen mit wenigen Ausnahmen nicht ohne Unterstützung oder Zinsgarantien öffentlicher Körper-

schaften bestehen können. Trotzdem gibt es eine Anzahl solcher Lokalbahnen, deren Länge sich jedoch seit 1899 nur um ungefähr 1 km vergrössert hat, und auch sie erhalten zum Theil möglicherweise eine Unterstützung seitens der Departements. Dass ihre Anlage kostspieliger, ihre kilometrische Roh- und Reineinnahme diejenige der Lokalbahnen mit Zinsgarantien weit übersteigt, ist natürlich, denn sie sind ohne eine solche gebaut worden und haben an und für sich schon eine viel grössere Bedeutung als die anderen Bahnen. Ihre Reineinnahmen betrugen für das erste Halbjahr 1900 1 479 500 Fr., würden sich also auf das Jahr berechnet auf 2 960 000 Fr. belaufen, das wäre bei einem Anlagekapital von 173 300 000 Fr. eine Verzinsung von nur 1,70 %! Das ist ein sehr ungenügendes Ergebniss.

Ein wenig günstiger scheinen die Aussichten für diejenigen Trambahnen zu sein, die Personen und Güter befördern. Von ihren 2 594 km Betriebslänge, die sie Ende Juni 1900 besassen, erhalten 2 038 km eine Zinsgarantie seitens des Staates. Ihre Reineinnahme beläuft sich auf das ganze Jahr 1900 berechnet auf 214 000 Fr., also auf 0,20 % des Anlagekapitals, die Reineinnahme derselben Klasse von Trambahnen, die sich aber keiner Zinsgarantie erfreuen, auf 2,5 % des Anlagekapitals. Im ganzen stellte sich die Reineinnahme sämmtlicher Bahnen dritter Ordnung in Frankreich im Jahre 1900 auf 5 650 000 Fr., das würde auf das gesammte Anlagekapital von 570 000 000 Fr. berechnet einen Ertrag von kaum 1 % bedeuten. Man sieht also, so schliesst P. Leroy-Beaulieu, dass die Entwickelung dieser Bahnen nur gering sein kann, und man muss hoffen, dass eines Tages der Kraftwagenbetrieb die Lücken, die diese Bahnen dritter Ordnung gelassen haben, ausfüllen wird. (! ?)

— **Ueber den VI. internationalen Eisenbahnkongress zu Paris** im September v. J. hat der Ingeniör L. W. Post im königlichen Ingeniörinstitut im Haag einen Vortrag gehalten, aus dessen Inhalt in der „Schweizer. Bauzeitung" folgendes wiedergegeben ist:

„Ueber den Nutzen von Kongressen überhaupt bestehen sehr verschiedene Auffassungen, was wohl daher rührt, dass auch der Erfolg der Kongresse sehr verschieden ist, je nachdem sie ordentlich vorbereitet werden oder nicht. Im vergangenen Jahre wurden in Paris nicht weniger als 127 Kongresse abgehalten. Da wurde ‚rapportirt, debattirt, dejeunirt, konkludirt, exkursionirt und bankettirt', und es ist zu hoffen, dass nicht alle Verbesserungen, welche in voeux und Toasten vorgeschlagen wurden, zu bald in Erfüllung gehen: es bliebe sonst für die nächste Generation vielleicht zu wenig zu verbessern und zu wünschen übrig! Es gab Kongresse, die, von einigen Personen in aller Eile veranstaltet, für jedermann zugängig waren, der 10 oder 20 Fr. beitrug. Solche Zusammenkünfte geben Interessenten für ein und denselben Zweig der Kunst, der Wissenschaft oder der Industrie Gelegenheit, mit einander Bekanntschaft zu schliessen; sie leisten aber im allgemeinen wenig eigentliche ‚Arbeit'."

Der Redner nimmt zwar den Pariser Eisenbahnkongress nachdrücklich dagegen in Schutz, als ob auch er zu den Zusammenkünften dieser wenig werthvollen Art gehört habe, fährt dann aber fort:

„Man hat die Bemerkung gemacht, dass der internationale Eisenbahnkongress zu grosse Mengen Drucksachen veröffentlicht, so dass diese durch ihren Umfang fast ungeniessbar werden. Hier ist indess zu berücksichtigen, dass alles in wenigstens zwei Sprachen gedruckt werden muss, dass die Veröffentlichung so eingerichtet ist, um jeden leicht herausfinden zu lassen, was er eben braucht, und schliesslich, dass Verschwendung von Papier und Druckerschwärze nun einmal zu den Leidenschaften unserer Zeit gehört. Eine mir bekannte Eisenbahngesellschaft, mit weniger als 2 000 km Bahn in Betrieb, bezahlt jährlich mehr als 370 000 Fr. für Papier und Pappe, bedruckt und unbedruckt. Alle diese Bogen würden nebeneinander gelegt 315 ha (worunter 28 ha Telegraphenpapier) bedecken, eine Fläche, welche genügt, um das ganze Hauptgleis dieser Gesellschaft — einfaches und Doppelgleis — mit einem Streifen zu belegen von 1,356 m Breite, d. i. beinahe gleich der Gleisweite! Bevor also ein Eisenbahner den Eisenbahnkongress der Papiermanie beschuldigt, sollte er wohl überlegen, ob er selbst nicht noch schuldiger ist, und für den künftigen Eisenbahnkongress wäre vielleicht ein nützlicher Berathungsgegenstand: ‚Einschränkung der Schreibarbeit und der Drucksachen beim Eisenbahnbetrieb'."

Gleichwohl erscheine der dem Kongress gemachte Vorwurf, dass seine Tagesordnung, nach welcher 42 verschiedene Fragen zur Verhandlung standen, eine überladene gewesen sei, keineswegs ungerechtfertigt, und jedenfalls sei bei deren Aufstellung der bewährte Erfahrungssatz nicht beachtet worden: „Qui trop embrasse, manque le train" (mal étreint).

— **Der Rückkaufswerth der schweizerischen Nordostbahn.** Die auch in dieser Zeitung besprochene Broschüre von Dr. E. Curti ist begreiflicherweise besonders in der Schweiz viel bemerkt worden; eine eingehende sachliche Widerlegung steht übrigens noch aus. Indess veröffentlicht die „N. Zürcher Zeitung" eine Auseinandersetzung, welche, wie sie dazu bemerkt, in der Frage der Rückkaufsberechnung den Standpunkt des Bundes vertritt. Die Ansicht des Verfassers, dass für die Zukunftsaussichten einzelner Linien nichts in Rechnung gestellt werden dürfe, erklärt dabei das Zürcher Blatt selbst nicht zu theilen. Während Dr. Curti unter Voraussetzung des Gesammtrückkaufs der Bahn durch den Bund einer Aktie den Werth von 832 bezw. 915 Fr. beimisst, soll sich nach der Berechnung seines Kritikers in der „N. Zürch. Ztg." das Betreffniss auf eine Aktie nur auf 455 bezw. 491 Fr. stellen, je nachdem der Rückkauf nach dem Anlagekapital oder nach dem Reinertrag erfolgt. Zudem bemerkt er noch: Bei sachgemässer Verwendung des amtlichen Zahlenmaterials unter gleichzeitiger Einsetzung der berechtigten Abzüge für Minderwerth usw. müsste sich der wirkliche innere Werth der Nordostbahnaktie noch erheblich tiefer stellen. Selbst bei der Berechnung nach dem kapitalisirten Reinertrag soll sich danach ergeben, dass der Werth der Aktie mit dem auf Grund des Anlagekapitals gefundenen Ergebniss im günstigsten Falle zusammentreffen werde. Der Verfasser gibt seiner Ueberzeugung Ausdruck, dass bei einer Gewährung von etwa 450 Fr. für die Aktie der Bund die Unternehmung gut bezahlen würde und die Nordostbahn sich nicht zu beklagen hätte. Der Unterschied gegenüber den allerdings nicht mehr recht stichhaltigen, in ihrer Grundlage jedoch als richtig anerkannten Berechnungen der bundesräthlichen Botschaft vom Jahre 1897 betrage alsdann noch immer etwa 18 000 000 Fr. zu Gunsten der Nordostbahn. Man darf annehmen, dass mit diesem Angebot die Nordostbahngesellschaft sich nicht zufrieden geben wird.

Fremde Welttheile.

— **Syrische Eisenbahnen.** Als sicher wird jetzt der Münchener „Allg. Ztg." aus Damaskus berichtet, dass die türkische Regierung ein Projekt des zum Leiter der Mekkabahn berufenen deutschen Ingeniörs Meissner angenommen hat, wonach die Verbindung zwischen Damaskus und Muserib durch eine neue Linie hergestellt werden wird, welche östlich von der schon bestehenden Strecke, der Fortsetzung der Bahn Beirut-Damaskus, geführt werden soll. Es heisst, die Verwaltung der älteren Linie habe eine zu hohe Forderung gestellt und dadurch den Ankauf der Strecke und ihre Verwendung für die Mekkabahn unmöglich gemacht. So wird man in diesem bahnarmen Lande vielleicht die Absonderlichkeit erleben, dass einer rentablen Strecke durch eine zweite, deren Rentabilität noch abzuwarten ist, Wettbewerb gemacht wird.

Die Linie Beirut-Damaskus-Muserib (Hauran) ist seit kurzem in den Besitz des Grafen Vitalis übergegangen und man hofft, dass sich der Betrieb jetzt praktischer und günstiger als zuvor vollziehen wird, besonders dass die Nachtzüge für den Personenverkehr wieder eingeführt werden, welche seit einem halben Jahre ausgesetzt worden waren, und dass der Frachtguttarif ermässigt werde. Die Arbeiten an der Linie Haifa-Damaskus sind noch nicht wieder aufgenommen worden, dagegen soll der Plan einer Verbindung der Stadt Aleppo mit der Bahnstrecke Beirut-Damaskus seiner Verwirklichung entgegensehen.

Die verschiedenen Pläne und Arbeiten für die Bahnen, besonders für die Mekkabahn, haben inzwischen die günstige Wirkung, das europäische Element in Damaskus zu stärken, welches bisher noch zu schwach war, um einen Einfluss auf die grosse Stadt auszuüben. Es werden in den kommenden Jahren immer mehr Ingeniöre ihre Familien hier ansiedeln und vielleicht Nahestehende nachziehen. Hoffentlich wird dann auch für die nöthigen europäischen Wohnhäuser gesorgt werden, mit denen es vorläufig hier noch traurig bestellt ist. Es wäre lebhaft zu wünschen, dass die von der Natur mit allen Gaben ausgestattete „Perle" Damaskus durch europäischen Einfluss gezwungen würde, ihre hässlichen Schalen zu öffnen. Ein sehr erfreuliches Zeichen der Zeit ist es schon an sich, dass die Oberleitung der Mekkabahn zwei europäischen Ingeniören, dem oben erwähnten Herrn Meissner, einem Deutschen, als Direktor, und dem Grafen Labella, einem Italiener, als Unterdirektor übertragen worden ist, die beide eine lange Praxis im orientalischen Bahnbau erworben haben; man hat damit endgültig darauf verzichtet, das europäische Element von dieser Bahnstrecke fern zu halten, welche als eine der intimsten Angelegenheiten des Islam angesehen wird, und man muss hierin einen beachtenswerthen Erfolg reformatorischer Anschauungen erblicken.

— **Ueber die chinesische Ostbahn** erfahren die „Nowosti" von zurückgekehrten, am Bahnbau betheiligt gewesenen In-

geniören nachstehende interessante Einzelheiten: Der Bau der Linie geht zur Zeit sehr rasch vorwärts und der Zeitpunkt ist nicht fern, wo die direkte Verbindung der sibirischen Bahn mit Wladiwostok hergestellt sein wird, so dass das Umsteigen der Reisenden in Sretensk, um mit Dampfer oder Schlitten die Reise fortzusetzen, vollständig wegfällt und Chabarowsk gar nicht berührt werden wird. Die Schutzwache der mandschurischen Bahn wird eine bedeutende Verstärkung erhalten, da gegenwärtig zwei Korps — das Blagoweschtschensker und das mandschurische — in der Stärke von je 25 000 Mann gebildet werden. Letzteres Korps wird General Ssacharow, der Befreier von Charbin, befehligen, während der gegenwärtige Befehlshaber der Schutzwache Generalmajor Gerngross zu seinem Gehilfen ernannt wird. In allem übrigen verbleibt die Schutzwache in demselben Verhältniss, wie vor den kriegerischen Ereignissen in China, und bezieht ihre Gehälter von der Verwaltung der chinesischen Ostbahn. Die Linie nach Port Arthur ist nördlich bis zur Station Sungari 2 geführt und wird ihr Bau von beiden Seiten rasch gefördert. Die chinesische Ostbahn wird in nächster Zeit der Dienste der freiwilligen Flotte nicht mehr bedürfen und ihr gesammtes Material mittelst sechs neuerbauter Dampfer direkt von Amerika und Odessa beziehen. Auch werden die eigenen Lokomotiv- und Wagenwerkstätten der Bahn in nächster Zukunft ihre Thätigkeit eröffnen, obgleich die vollständige Herstellung aller Metallgegenstände aus Rohmaterial an Ort und Stelle sich als unausführbar erwiesen hat. Die Vollendung der chinesischen Ostbahn in ihrer ganzen Ausdehnung ist ungefähr in 2 Jahren zu erwarten.

— **Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika.** Die Budgetkommission des deutschen Reichstags hat für das Gesetz, betr. den ostafrikanischen Bahnbau Dar-es-Salaam bis Mrogoro, eine Unterkommission eingesetzt. Die „Nationalliberale Korrespondenz“ bemerkt dazu: „Da, wie wir hören, die Deutsche Bank von dem Vertrage zurückgetreten ist, so bietet sich für die Unterhandlungen der Unterkommission mit anderen Banken zur Erlangung vortheilhafter Bedingungen für den Abschluss einer neuen Konzession freie Bahn.“ Die Mittheilung von dem „Rücktritt“ der Deutschen Bank ist der „Nat.-Ztg“ zufolge so zu verstehen, dass diese bezw. die Bankenvereinigung, zu welcher sie gehört, erklärt hat, auf alle Ansprüche aus früheren Abmachungen verzichten zu wollen, wenn dem Reiche hierdurch die Erlangung günstigerer Bedingungen ermöglicht wird.

Allgemeines.

— **Der Geschäftsbericht des rheinisch - westfälischen Kohlensyndikats** enthält eine Reihe interessanter Angaben, von denen wir nach den „Berl. N. Nachr.“ folgende mittheilen: Von dem Gesammtversand des Syndikats mit 37 899 802 t sind im Jahre 1900 nach ausserdeutschen Ländern 15,47 % gegangen, während dieser Antheil 16 % in 1899, 16,8 % in 1898, 15,7 % in 1897 und 15,9 % in 1896 betragen hat. An sich ist der ausländische Absatz gestiegen, verhältnissmässig aber zurückgegangen, da nach Deutschland gegenüber dem Vorjahre 8,31 %, nach dem Auslande nur 3,78 % mehr abgesetzt wurden. Die gesammte überseeische Ausfuhr des Syndikats ist von 340 385 t in 1898 auf 160 658 t in 1899 und 136 739 t in 1900 zurückgegangen. Unter Berücksichtigung der für die deutsche Flotte nach Kiautschou bestimmten Mengen in Höhe von 70 962 t schrumpft diese Ausfuhr auf 65 777 t zusammen. Zu den Rheinhäfen sind im Jahre 1900 8 242 139 t gegen 7 172 833 t im Vorjahre, also 1 069 306 t oder 14,91 % Kohlen und Koks mehr abgefahren worden. Der Hamburger Markt einschliesslich des Umschlagsverkehrs nach der Altona - Kieler und Lübeck - Büchener Bahn und elbaufwärts hat im Jahre 1900: 1 598 200 t gegen 1 645 800 t im Vorjahre aufgenommen. Der Absatz westfälischer Kohlen nach Hamburg ist daher um 47 000 t zurückgegangen. Gleichzeitig hatte Hamburg eine Mehreinfuhr von etwa 600 000 t englischer Kohlen gegen das Vorjahr und von rund 1 000 000 t gegen 1898; die Einfuhr englischer Kohlen nach Hamburg ist also innerhalb zwei Jahren von 2 000 000 t auf 3 000 000 t oder um 50 % gestiegen. Der Rückgang im Absatz westfälischer Kohlen nach Hamburg ist auf die bekannten Verhältnisse zurückzuführen, die zur Ablehnung der von Hamburg aus angebotenen, hinsichtlich der Preise sehr verlockenden Geschäfte führten. Bei der Hochfluth des Marktes war es den Hamburger Einfuhrhändlern möglich, im Laufe des Frühjahrs und Sommers verschiedene Dampferladungen amerikanischer Kohlen versuchsweise nach Hamburg zu bringen. Diese Einfuhr kam aber über den Versuch, der auch nur durch gelegentlich sehr billige Dampferräume begünstigt war, nicht hinaus. Vorläufig scheitert eine grössere Einfuhr amerikanischer Kohlen an den zu hohen Seefrachten. Für Verschiffungen nach dem Mittelmeer und den französischen Häfen liegen die Verhältnisse für amerikanische Kohlen günstiger, und die hier verdrängten englischen Kohle. könnten möglicherweise die nordeuropäischen Häfen überfluthen Diese Befürchtung theilt das Kohlensyndikat aber nicht, da nach ihm gewordenen Mittheilungen die französischen Bahngesellschaften von den für 1900 gekauften amerikanischen Kohlen nicht befriedigt waren. Ausserdem sind bei Eintritt wirthschaftlich ruhigerer Zeiten die Förderungs- und die Frachtverhältnisse des englischen Marktes immer noch derartige, dass es mindestens sehr fraglich ist, ob Amerika in naher Zukunft England aus seiner herrschenden Stellung auf dem Kohlenmarkt im Mittelmeer und in den französischen Hafenplätzen verdrängen wird. Der holländische und belgische Markt zeigt ein ähnliches Bild wie der Hamburger. Auch nach diesen Ländern ist die englische Zufuhr riesenhaft gewachsen. An englischen Kohlen führte ein: Holland: 931 134 t in 1898, 1 288 829 t in 1899, 1 901 544 t in 1900, Belgien: 342 558 t in 1898, 777 068 t in 1899, 1 172 457 t in 1900. Diesem gewaltigen Anwachsen gegenüber hat das Syndikat seinen Besitzstand in der Gesammtversorgung beider Länder nur behaupten können, da der geringe Zuwachs von 5 027 934 t in 1898 auf 5 135 437 t in 1899 und 5 274 431 t in 1900 kaum ins Gewicht fällt. Der Druck der überall herrschenden Kohlenknappheit war beeinflussend für die Preisstellung. Käufer und Verbraucher, durch die andauernd steigenden Preise ängstlich geworden, warteten nicht mehr die Forderungen der Verkäufer ab, sondern kamen diesen mit weit über das Maass hinausschiessenden Preisanerbietungen geradezu entgegen. Auf dem Newcastler Markt vollzog sich binnen kurzem eine Preissteigerung von 100 %, in nicht geringerem Umfang in Belgien und in Frankreich. Auch in Deutschland traten ähnliche Preissteigerungen und Preisausschreitungen für die von der zweiten Hand noch nicht fest begebenen Mengen in Erscheinung. Das Syndikat hatte an dieser geradezu überreizten Preisstellung keinen Antheil. Die Lieferungsverträge waren sämmtlich zu Preisen abgeschlossen, die gegen das Vorjahr 1899 sich im Durchschnitt 1 *M.* für die Tonne höher stellten. Das Ende des Geschäftsjahres zeigte überall bereits ein Ueberwiegen des Angebots über die Nachfrage und hat der Markt in dieser Tendenz bisher verharrt. Ein überstürztes Abgleiten nach dieser Richtung zu verhüten, bleibt Aufgabe des Syndikats. Es täuschen sich daher diejenigen, welche durch Zurückhalten in der Erneuerung ihrer Lieferungsverträge Preisabschläge zu erwirken suchen. Die vertraglich festgelegten Preise sind unabänderlich und das Fundament, mit welchem das Syndikat steht und fällt. Noch ist zu erwähnen, dass die Bestrebungen der Eisenhüttenwerke, durch Angliederung von Zechen für eine Rückdeckung in der Beschaffung des erforderlichen Brennmaterials zu sorgen, unter der anfangs noch sehr günstigen Lage des Eisenmarktes fortgesetzt wurden.

— **Schienengewichte in Amerika.** Das „Centralbl. der Bauv.“ bringt folgende interessante Mittheilung: Von einem preussischen Landtagsabgeordneten ist die Meinung geäussert worden, die 41 kg/m schweren Schienen der preussischen Staatsbahnen seien nicht stark genug, um Lokomotiven und Wagen mit erheblich grösseren Raddrücken, als sie jetzt gebräuchlich sind, zu tragen. Dadurch werde die Einführung von leistungsfähigeren Lokomotiven mit Achsbelastungen, wie sie z. B. in Amerika allgemein gebräuchlich seien, erschwert oder ganz verhindert. Diese Aeusserung legt die Frage nahe, wie gross denn eigentlich das Gewicht der Schienen in Amerika ist. Hierauf ertheilt ein Bericht des amerikanischen Vereins für Eisenbahn-Ingeniörwesen und Bahnunterhaltung bemerkenswerthe Auskunft. Nach einer Mittheilung hierüber in der „Railway and Engineering Review“ vom 16. März d. J. verwenden von 127 Bahnen 83 die Musterquerschnitte der Gesellschaft amerikanischer Civilingeniöre. Die verschiedenen Gattungen dieser Querschnittsreihe vertheilen sich wie folgt:

Schienen von

27,2 29,4 31,7 34,0 36,3 38,5 40,8 45,4 kg/m

Gewicht sind im Gebrauch auf

15 7 26 20 26 11 5 6

verschiedenen Strecken. Ferner finden sich noch leichtere Schienen älteren Querschnitts mit

22,6 23,1 23,6 24,5 25,4 25,8 26,3 kg/m Gewicht

auf 2 1 2 1 19 1 1 Strecken

und eben solche, aber schwerere Schienen von

27,2 29,9 31,3 31,7 32,6 34,0 34,5 36,3

auf 12 3 1 7 2 11 1 9

38,5 40,8 43,0 45,4 kg/m Gewicht

3 1 1 2 Strecken.

Das ist zwar eine etwas unvollkommene Statistik, da die Längen der Strecken nicht angegeben sind. Man ersieht aber doch, dass die weit überwiegende Mehrzahl der Strecken noch mit leichteren Schienen ausgerüstet ist, und dass die schwersten, auf nur 8 Strecken vorhandenen Schienen ein Gewicht von 45,4 kg/m haben — nicht 50 kg/m, wie mitunter behauptet

wird —, also nur unerheblich mehr wiegen als die seit einer Reihe von Jahren auf allen wichtigeren Strecken der preussischen Staatsbahnen verlegten Schienen.

— **Ueber Versuche mit elektrisch angetriebenen Pumpen für Wasserstationen** machte Regierungs- und Baurath Wittfeld von der Eisenbahnabtheilung des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten am 23. April d. J. im Verein Deutscher Maschineningeniöre interessante Mittheilungen. Derartige Pumpen bieten u. a., da sie in wirthschaftlichster Weise Tag und Nacht fortdauernd arbeiten können, im Gegensatz zu den der Regel nach mit Pausen betriebenen Dampfpumpen den Vortheil, dass bei ihnen die Kosten für Aufstellung und Unterhaltung der Wasserbehälter sich bedeutend geringer stellen, da kleine Behälter genügen. Ein weiterer Vorzug besteht in dem geringen Raumbedarf und der jeder Zeit vorhandenen Betriebsbereitschaft. Eine tadellos mit einer Centrifugalpumpe arbeitende elektrisch betriebene Wasserstation befindet sich auf dem Bahnhofe in Kiel im Betrieb. Da bekanntlich die Centrifugalpumpen ausserordentlich unempfindlich gegen Verunreinigungen des Wassers sind — im Gegensatz zu Kolbenpumpen —, so zeichnet sich diese Anlage auch durch sehr geringe Reparatur- und Unterhaltungskosten aus. — In der sich anschliessenden Besprechung wies Ingeniör und Maschinenfabrikant Dopp d. ä. darauf hin, dass er bei seinem mit Ueberhitzung arbeitenden Petroleummotor, welcher mit den Kohlenwasserstoffrückständen der Oelgasfabrikation betrieben wird, ausserordentlich günstige, bisher noch nicht erreichte Ergebnisse hinsichtlich des Materialverbrauches für das gehobene Kubikmeter Wasser erzielt habe.

— **Das Hochnehmen von Lokomotiven durch Hebeböcke, die unter Benutzung des Motors der Schiebebühne angetrieben werden,** erklärte am 24. April d. J. im Verein Deutscher Maschineningeniöre Regierungs- und Baurath Cordes, Vorstand der Eisenbahn-Werkstätteninspektion Grunewald, an der Hand von Konstruktionszeichnungen. Soll eine Lokomotive angehoben werden, so geschieht es nach dieser Anordnung in der Weise, dass zunächst die zum Anheben dienenden Winden unter die Lokomotive gebracht werden. Hierauf wird der elektrische Motor der Schiebebühne mittelst hohler Transmissionswellen mit diesen Lokomotiven wieder gekuppelt und letztere unter einander mittelst Gall'scher Ketten verbunden. Wird nunmehr der Elektromotor angelassen, so erfolgt das Heben und Senken der Lokomotiven in durchaus gleichmässiger, stossfreier Weise. Während früher beim Hochnehmen mittelst Handwinden durchschnittlich 10 Leute beschäftigt waren, sind hierzu jetzt einschliesslich des Wärters des Schiebebühnenmotors nur 3 Mann erforderlich. Für jede zu hebende Lokomotive werden durchschnittlich an Zeit 1½ Stunden und an Geld 4 ℳ gespart.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der unter dem Vorsitz des Wirkl. Geheimen Oberbauraths Streckert stattgefundenen Sitzung des Vereins am 9. April d. J. kamen zunächst zwei neue Preisaufgaben zur Verlesung, betreffend: 1. Die Verbesserung des Rangirens mit Anwendung der Schwerkraft. 2. Wissenschaftliche Darstellung auf Grund der bisherigen Erfahrungen der Grundzüge sowie der Vor- und Nachtheile für die Anordnung von Bahnen mit gemischtem Betrieb (Reibungsstrecken und Zahnstangenstrecken) gegenüber reinen Reibungsbahnen, wobei sowohl die Betriebsweise durch Dampf wie durch Elektrizität zu erörtern ist. Die letztere Aufgabe war bereits im vorigen Jahre gestellt, hatte aber eine genügende Lösung nicht gefunden. Excellenz Wiebe regte als weitere Aufgabe eine Darstellung über das Verhältniss der Eisenbahnen zu den Wasserstrassen an. Beschluss hierüber wird in nächster Sitzung gefasst werden.

Professor Stribeck verbreitete sich in eingehendem Vortrag über die Anwendung der Kugellager in den verschiedenartigen Betrieben. Dem Gegenstand ist in erster Linie durch die Fahrradindustrie Beachtung geschenkt worden und man befasste sich infolge dessen mit der Herstelluug von Kugellagern auch für grössere Drucke. Die deutschen Waffen- und Munitionsfabriken, welche das grösste Stahlkugelwerk besitzen, haben erhebliche Mittel aufgewendet für die Prüfung der Anwendbarkeit von Kugellagern für grosse Belastungen und grosse Geschwindigkeiten und es jetzt bis zu Lagern für 40 t Belastung gebracht. Die Untersuchungen haben zur wesentlichen Vervollkommnung der Stahlkugeln und der Spurringe geführt. Der Redner verglich eingehender das Rollenlager, das dauernd gleich gut läuft, die geringste Wärme entwickelt und in der mathematischen Behandlung durchaus klar liegt, mit dem Gleitlager, das diese Vorzüge nicht besitzt. Die Lager können für beliebige Geschwindigkeiten hergestellt werden, ohne dass bei Anwendung richtigen Materials Abnutzungen stattfinden; man gelangt daher zu verhältnissmässig einfachen Konstruktionen, von denen der Vortragende eine ganze Reihe im Bilde vorführte. Er erläuterte die Ausführungen auch durch eine ausgiebige Auswahl von Mustern für Lager und Lagertheile. Auf Anfrage aus der Versammlung äusserte sich der Vortragende noch über die Materialbeschaffenheit, über den Genauigkeitsgrad, mit dem die Kugeln hergestellt werden, über die Anwendungsgebiete, die Fortschritte, welche in der Herstellung der Kugeln gemacht sind, durch welche die früher angewandten Lager vollständig in den Schatten gestellt sind, die Betriebskostenfrage und anderes.

In den Verein aufgenommen wurden die Herren Regierungsbaumeister Schwerin und Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Stefanski.

Rechtsprechung.

— Unter der Ueberschrift **„Verschulden des Verletzten bei Unzurechnungsfähigkeit desselben“** veröffentlicht Dr. Emanuel Tilsch, Advokat und Privatdozent an der Universität Prag, in Heft 2 und 3 von Eger's „Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen“ eine Studie zum österreichischen Eisenbahnhaftpflichtgesetze, zu welcher folgender, im Mai 1899 beim Handelsgerichte zu Prag zur Entscheidung gelangter Rechtsfall die Veranlassung gegeben hat. Das 1¾ Jahr alte Kind eines unmittelbar an einer Staatsbahnstrecke wohnenden Hüttenaufsehers war, als es für wenige Minuten von den Eltern ohne Aufsicht gelassen war, durch den Zaun des elterlichen Gehöfts auf die Bahn gerathen und hier von einem vorüberfahrenden Zuge schwer verletzt worden, so dass das rechte Bein des Kindes amputirt werden musste. Den Bahnbediensteten konnte ein Verschulden nicht zur Last gelegt werden, auch wurden die Eltern von der Beschuldigung, die Aufsicht über das Kind vernachlässigt zu haben, freigesprochen. Als hierauf für das verletzte Kind Klage erhoben wurde, sprach ihm das Handelsgericht zu Prag ein Schmerzensgeld und eine lebenslängliche Rente zu, indem es den Einwand, dass die Eltern die Beaufsichtigung des Kindes vernachlässigt und dadurch den Unfall verschuldet hätten, für unerheblich erklärte. Das Haftpflichtgesetz kenne nur das Verschulden des Beschädigten selbst, und davon könne bei einem 20 Monate alten Kinde nicht die Rede sein. — Dies Urtheil ist jedoch auf erhobene Berufung vom Oberlandesgerichte zu Prag aufgehoben und der Klageanspruch des Kindes zurückgewiesen worden mit der Begründung, dass zwar einem unmündigen Kinde eigenes Verschulden niemals zur Last fallen könne, dass ihm aber ein Verschulden derjenigen Personen anzurechnen sei, welchen die Obsorge über das Kind gesetzlich obliegt und „die daher (?), seine rechtliche Persönlichkeit ergänzend, mit ihm eine Persönlichkeit darstellen“. Durch Entscheidung des Obersten Gerichtshofs vom 28. November 1899 ist jedoch das erstrichterliche Urtheil wieder hergestellt worden, da dem verletzten Kinde ein Verschulden nicht zur Last gelegt werden könne, ein etwaiges Verschulden seiner Eltern aber jedenfalls nicht sein Verschulden sei. „Richtig ist wohl, dass der gesetzliche Vertreter des Kindes bei Rechtshandlungen desselben dessen mangelnden Willen ergänzt und infolge dessen die im Namen des Kindes gesetzten Rechtshandlungen als Rechtshandlungen des letzteren gelten; dies lässt sich jedoch auf eine ein Verschulden des Unmündigen begründende Handlung nicht ausdehnen, da die Verpflichtung des Kindes durch Handlungen des Vertreters voraussetzt, dass die Handlungen im Namen des letzteren oder doch wenigstens für dasselbe vorgenommen werden, welche Voraussetzung aber bei der hier vorliegenden Unterlassung der Eltern des beschädigten Kindes keineswegs zutrifft.“

Diese Rechtsanschauung entspricht auch der vom deutschen Reichsgericht (s. Entsch. Bd. 1, Nr. 101) in ähnlicher Sache geübten Rechtsprechung, nach welcher „ein Verschulden des Vaters höchstens für dessen persönliche, auf Ersatz der Kur- und Pflegekosten gerichtete Forderung von Erheblichkeit sein könnte“. Der Verfasser, welcher diese Ansicht ebenfalls theilt und eingehend begründet, hebt jedoch hervor, dass nach der Praxis der englischen Gerichte die Nachlässigkeit der Eltern juristisch der Nachlässigkeit des Kindes selbst gleichgesetzt werde. Dagegen werde von den amerikanischen Gerichten auf ein etwaiges Verschulden der Eltern in derartigen Fällen keinerlei Gewicht gelegt. H.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahnlinien von Mailand, Genua und Turin nach Lausanne über den Simplon.** Aus Mailand versendet die Verlagsbuchhandlung Wild & Co. eine nach Grösse und Ausstattung zum Aushang auf Eisenbahnstationen geeignete Karte, auf welcher die im Bau begriffene Simplonbahn und ihre Zufuhrlinien in übersichtlicher Weise dargestellt sind, um die Vortheile, welche der neue Alpendurchbruch für die westlichen Verkehrsbeziehungen Oberitaliens bieten wird, zu veranschaulichen. Auf einer der Karte angefügten Entfernungstafel sind die Abkürzungen ersichtlich gemacht, welche die neue Linie namentlich für die Reisen von Genf und Paris nach Mailand, Turin und Genua bringt. Danach verkürzt sich die Fahrt von Genf nach Mailand von 455 km (über den Mont-Cenis) auf 369 km, die Fahrt von Paris nach Genua (über den Mont-Cenis) von 961 auf 908 km, von Paris nach Mailand (über den St. Gotthard) von 910 auf 837 km. Für die Verbindungen von Basel und Bern nach Oberitalien wird dagegen der Simplontunnel verglichen mit der Gotthardbahn keine Abkürzungen bringen. Dies würde sich aber wesentlich anders gestalten, wenn das seit Jahren von Bern aus betriebene Projekt einer direkten Bahn von Thun nach Brieg in Wallis mit Durchtunnelung des Lötschbergs zur Ausführung gelangt. Auch für dieses regt sich, wie die Münchener „Allg. Ztg.“ schreibt, in Bern wieder ein gesteigertes Interesse, indem man die Hoffnung hegt, die für den Bau erforderlichen 60 000 000 Fr. mit Hilfe Englands und Belgiens, die auf diese Weise eine wesentlich abgekürzte Verbindung zum Mittelmeer und dem Orient erhalten würden, zu Wege zu bringen (siehe auch Nr. 11 S. 169 und Nr. 22 S. 349 d. Ztg.). Auch die hierdurch zu erzielenden Wegkürzungen sind auf der vorhin gedachten Entfernungstafel bereits angegeben, und es würde sich danach die Strecke von Basel nach Genua (über den St. Gotthard) von 477 auf 395 km, der Weg von Bern nach Mailand (über den St. Gotthard) von 373 auf 289 km, der Weg von Bern nach Turin (über den St. Gotthard) von 453 auf 333 km, der Weg von Bern nach Genua (über den St. Gotthard) von 521 auf 395 km verkürzen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Grossherzoglich badische Staatseisenbahnen. Für den von der Stadt Karlsruhe erstellten, am 1. Mai d. J. eröffneten Rheinhafen, welcher in den Tarifen unter der Bezeichnung Karlsruhe Rheinhafen aufgeführt wird, ist eine selbständige Eisenbahndienststelle nicht errichtet worden. Die eisenbahndienstlichen Geschäfte werden von dem Stationsamt Karlsruhe Westbahnhof wahrgenommen.

Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 10. Juni d. J. Abends wird der Bahnhof Coblenz Rheinb. für den Eilgutverkehr geschlossen. Vom 11. Juni d. J. ab werden infolge dessen die für Coblenz bestimmten oder dort zur Aufgabe gelangenden Eilgüter nur noch auf Bahnhof Coblenz Moselbahn ausgeliefert oder angenommen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Cöln in Nr. 33 — Inser.-Nr. 1024 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 15. Juni d. J. wird die Station Beuthen **R. O. U. E.** für den Eilgutverkehr geschlossen und treten alsdann die für diese Station bestehenden Eilgutfrachtsätze ausser Kraft. Eilgutsendungen werden von diesem Zeitpunkte ab nur noch von und nach der Güterabfertigungsstelle Beuthen **O. S. E.** abgefertigt. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz in Nr. 34 — Inser.-Nr. 1070 — d. Ztg.)

Die Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1901 und die zugehörige Uebersichtskarte.

Mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung Nr. 1636 vom 18. April d. J. ist den Vereinsverwaltungen und den am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die Versendung der oben bezeichneten Drucksachen in diesem Jahre in nachstehender Weise erfolgt: a) Uebersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen (Bedarf für Juni und Juli 1901) in der Zeit vom 25. April bis 15. Mai; b) arithmetisches Fahrscheinverzeichniss in der Zeit vom 6.—8. Mai; c) alphabetisches Fahrscheinverzeichniss (Bedarf für Juni) in der Zeit vom 13.—25. Mai; d) alphabetisches Fahrscheinverzeichniss (Bedarf für Juli) in der Zeit vom 18. bis 20. Juni.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 28. April d. J. verstarb nach kurzer Krankheit der Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion Cöln-Deutz 2

Herr Regierungs- und Baurath Mentzel.

Die Verwaltung verliert in ihm einen begabten und pflichtgetreuen Beamten, seine Mitarbeiter einen liebenswürdigen Kollegen, dessen zu frühes Hinscheiden allseitig bedauert wird. Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

Frankfurt a/M., den 30. April 1901. (1113)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion.

2. Berichtigungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

In dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen vorbezeichneten Ausnahmetarife sind folgende Druckfehler zu berichtigen:

Seite 14 Frachtsatz Kurs a Richterschächte etc. (lfd. Nr. 32) von 172 auf 182,
„ 25 Frachtsatz Kurs b Brandenburggrube - Lachowice von 479 auf 579,
„ 27 Frachtsatz Kurs b Kattowitz-Limanowa von 564 auf 764,
„ 33 Frachtsatz Kurs b Beatenglückgrube etc.-Mszana dolna von 712 auf 812,

Seite 39 Frachtsatz Kurs b Deutschlandgrube - Neu = Sandez von 454 auf 854,
„ 45 Frachtsatz Kurs b Dubenskogrube-Sucha von 101 auf 601,
„ 45 Frachtsatz Kurs a Beatenglückgrube etc. - Sucha von 657 auf 677 Heller,
„ 50 Rytro 213 km gehören nach Schnittpunkt II,
„ 51 Zarszyn Kilometerschnittpunkt I von 203 auf 303 km.

Kattowitz, den 30. April 1901. (1114)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Strecken.

Brohlthal-Eisenbahn.

Die Inbetriebnahme der Theilstrecke Engeln - Weibern Güterbahnhof erfolgt am 1. Mai d. J. Die Haltestelle Weibern Güterbhf. dient bis auf weiteres dem Gesammtverkehr mit der Beschränkung, dass die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ausgeschlossen ist. Zu demselben Zeitpunkte wird die Haltestelle Brenk auch für den Güterverkehr eingerichtet.

Cöln, im April 1901. (1115H&V)
Brohlthal-Eisenbahngesellschaft.

4. Eröffnung von Stationen.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Der Personenhaltepunkt Lüssow bei Stralsund ist mit dem heutigen Tage dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Sämmtliche Züge halten nach Bedarf.

Stralsund, den 26. April 1901. (1116)
Der Vorstand
der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

5. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 15. Mai d. J. ab wird die Schreibweise der Haltestellen
Finken an der Bahnstrecke Ganzlin-Röbel
in Fincken und
Friedrichsruh i/Mecklb. an der Bahnstrecke Schwerin i/Mecklb.-Parchim
in Friedrichsruhe i/Mecklb.
geändert.

Schwerin, den 26. April 1901. (1117)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

6. Verkehrsstörungen.

Wegen Ueberfluthung der Donaulände war der Verkehr nach und von den Ländeplätzen und Gleisen, sowie an den Lagerhäusern der Donaudampfschifffahrts-Gesellschaft in der Station Regensburg während der Zeit vom 9. mit 15. April 1901 eingestellt.

München, den 27. April 1901. (1118)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

7. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-süddeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. Mai 1901 tritt der Nachtrag IV zum Ausnahmetarif vom 1. Januar 1898 in Kraft, enthaltend — neben bereits gültigen Ergänzungen — theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Heppenheim a. d. Wiese, Offstein, Westhofen (Rheinhessen) und Horchheim (Rheinhessen).

Preis des Nachtrages 10 ₰.

Essen, den 30. April 1901. (1119)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-ostpreussischer Güterverkehr über Grajewo.

Mit Gültigkeit vom 18. April a./1. Mai n. St. d. J. wird zum Gütertarif der V. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält die Aufnahme neuer Stationen, anderweite ermässigte Frachtsätze für zahlreiche russische Stationen, einen abgeänderten Ausnahmetarif 20 für russisches Petroleum, Erweiterungen des Ausnahmetarifs für Eier usw. sowie Berichtigungen. Die mit dem Ausnahmetarif 20 eingeführten theilweisen Erhöhungen und Aufhebungen direkter Abfertigungen sowie die Aufhebung der Frachtsätze im Verkehr mit Kowrow II (Moskau-Nishegoroder Eisenbahn) gelten erst vom 31. Mai a./13. Juni n. St. 1901 ab. Hierüber gibt unser Tarifbüreau Auskunft. Druckstücke sind in unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof à 0,80 ℳ erhältlich.

Königsberg, den 28. April 1901. (1120H&V)
Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Mai 1901 treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen den Stationen Nogast, Steinhagener Weiche, Steinhagen i. Pom., Richtenberg und Franzburg der Eisenbahn Stralsund - Triebsees und einigen Stationen der mecklenburgischen Friedrich Franz- sowie der Lübeck-Büchener Eisenbahn in Kraft. Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Stadtbahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. April 1901. (1121)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die Stationen Heilbronn Südbahnhof und Sontheim a. Neckar der kgl. württembergischen Staatseisenbahnen in das Tarifheft 2 einbezogen.

Weitere Aufschlüsse geben die betheiligten Stationen.

München, den 28. April 1901. (1122)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab werden im Verkehr mit Station Tangermünde der Stendal - Tangermünder Eisenbahn der Frachtberechnung für die dem Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) angehörenden Artikel allgemein die sich nach den Tarifentfernungen und der Kilometertariftabelle ergebenden Frachtsätze zu Grunde gelegt. Ausserdem wird die Station Tangermünde in den Ausnahmetarif 4 (Düngekalktarif) und — als Empfangsstation — in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen nach binnenländischen Stationen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Auskunftsbüreaus und die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Magdeburg, den 27. April 1901. (1123)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Russisch-ostpreussischer Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf via Grajewo.

Unsere Bekanntmachung vom 16. März d. J. bezüglich der Einführung des VI. Nachtrages zum Tarif wird dahin ergänzt, dass die auf Seite 2 unter I 2 des Nachtrages neu eingeführten Bestimmungen über die Vergütung für bedeckte Beförderung erst vom 30. Mai a./12. Juni n. St. d. J. in Kraft treten. Ueber die Tariferhöhung gibt unser Tarifbüreau Auskunft. (1124H&V)

Königsberg, den 29. April 1901.
Direktion
der ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 3.

Der auf Seite 3 des Nachtrages II vom 1. April 1901 bei dem Stationsnamen Basznia befindliche Stern (*) ist zu streichen. Die Frachtsätze für Basznia gelten bis auf weiteres.

Breslau, den 27. April 1901. (1125)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 6. Mai d. J. werden die Stationen Altenbach, Borsdorf, Gautzsch und Zwenkau der königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Kattowitz, den 30. April 1901. (1126)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von Schwefelsäure (Pos. S—3 - b der Güterklassifikation des Tarifes, Theil I, Abtheilung B) von Aussig nach Brixlegg tritt mit Gültigkeit vom 8. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen ein Frachtsatz von 208 Heller für 100 kg in Kraft.

Wien, am 1. Mai 1901. (1127)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerisch-südbadischer Güterverkehr, bezw. Tirol-Vorarlberg-schweizerisch-südbadischer Güterverkehr.

Verlängerung der Gültigkeit von Tarifen.

1. Der Tarif, Theil I vom 1. August 1886 sammt Nachtrag I und
2. der Tarif, Theil II, Tarifheft Nr. 2, vom 1. September 1886 sammt den Nachträgen I–VII

— welche Tarife laut Kundmachung (704) in Nr. 23 dieser Zeitung vom 20. März 1901 mit 30. April 1901 ausser Wirksamkeit treten sollten — bleiben noch bis 30. Juni 1901 in Kraft.

Wien, am 29. April 1901. (1128)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Gültigkeit von Tarifen.

1. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. Februar 1893 sammt Nachtrag I und Anhang,
2. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht vom 1. Dezember 1893 sammt Nachtrag I,
3. der Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln vom 1. Februar 1895 sammt Anhang und
4. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem, und Pflaumenmus vom 1. November 1896 sammt Nachtrag I

— welche Tarife laut Kundmachung (703) in Nr. 23 dieser Zeitung vom 20. März 1901 mit 30. April 1901 ausser Wirksamkeit treten sollten — bleiben noch bis 30. Juni 1901 in Kraft.

Wien, am 29. April 1901. (1129)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Neue Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte.

Der Breslauer Packetfahrtgesellschaft (G. m. b. H.) ist vom 1. Juni d. J. ab unter der Firma „Amtliche Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte Breslau, Schweidnitzer Stadtgraben Nr. 13" die Zusammenstellung und der Verkauf von Vereinsfahrscheinheften übertragen worden. Für die Ausfertigung von Fahrscheinheften wird von der Gesellschaft eine Gebühr erhoben, welche auf dem Heftumschlage vermerkt wird und folgende Sätze nicht übersteigen darf:

100 ₰ für ein Fahrscheinheft von 100 ℳ und darüber,
70 „ für ein Fahrscheinheft von 50 bis 99,95 ℳ,
50 „ für ein Fahrscheinheft von 20 bis 49,95 ℳ,
30 „ für ein Fahrscheinheft von unter 20 ℳ.

Breslau, den 25. April 1901. (1130)
Königliche Eisenbahndirektion.

9. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Brohlthal-Eisenbahn.

Am 1. Mai ds. Js. tritt unter Aufhebung der bisherigen Sätze der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Binnenverkehre in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I, 3 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen sowie die Bahnverwaltung in Brohl, von welcher auch Druckexemplare des Tarifs käuflich bezogen werden können.

Cöln, den 22. April 1901. (1131H&V)
Brohlthal-Eisenbahngesellschaft.

10. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung von 4 Stück Centesimalwaagen von je 30 000 kg Tragfähigkeit und 7,5 m Brückenlänge soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Centesimalwaagen"
versehen zu dem auf
Freitag, den 10. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1901. (1132)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von 2 Gleiswaagen für 30 000 kg Wiegefähigkeit und 7,5 m Brückenlänge soll vergeben werden. Bedingungen nebst Angebotbogen können im Büreau der unterzeichneten Inspektion eingesehen oder gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ ebendaselbst bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Gleiswaagen" versehen, zu dem am 13. Mai 1901, Vorm. 11 Uhr, im Dienstgebäude Marschierthorbahnhof hierselbst anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Aachen, den 27. April 1901. (1133)
Kgl. Eisenbahn-Maschineninspektion.

Die Lieferung von glasirten Verblendsteinen für die Unterführung der Hohenzollernstrasse im Zuge der Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 9. Mai, Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei einzureichen. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können einschliesslich der Zeichnungen gegen portofreie Einsendung von 1,5 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, den 29. April 1901. (1134)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Lieferung von Eisen und Metallen.

Zu vergeben ist die Lieferung des für das zweite Halbjahr 1901 erforderlichen Bedarfes an 1. Stabeisen verschiedener Güte; 2. Flusseisenblechen; 3. Kupfer- und Messingblechen, Kupferrohren, Rundkupfer, Rundmessing, Kupfer- und Messingdraht. Lieferungsbedingungen und Angebotsvordrucke, in denen auch die Angaben über die ausgeschriebenen Mengen enthalten sind, können gegen Einsendung von 25 ₰ **für je 1 Stück** von unserem **Werkstättenbüreau in Dresden-A., Strehlenerstr. Nr. 1**, bezogen werden. Die Zusendung erfolgt auf Kosten des Bestellers. Die Lieferungsangebote sind **spätestens bis 17. Mai** an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen, woselbst sie in Gegenwart der erschienenen Bewerber **am 18. Mai, Vormittags 10 Uhr** geöffnet und verlesen werden. Der Briefumschlag des Angebotes hat die Aufschrift: **„Angebot auf Eisen oder Eisenblech etc."**, sowie den Namen des Anbieters zu tragen. Zuschlagsfrist ist der **30. Juni 1901.** Erfolgt bis zu dieser Zeit keine Benachrichtigung, so ist das Angebot als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 1. Mai 1901. (1135)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Oeffentliche Bekanntmachung auf Lieferung von ungefähr 50 Stück fertigen Wagendecken. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin Donnerstag, den 30. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 64 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes des oberschlesischen Bahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 20. Juni 1901.

Breslau, den 23. April 1901. (1136)
Königliche Eisenbahndirektion.

11. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten zu Gotha und Erfurt und den Nebenwerkstätten zu Meiningen und Jena bisher angesammelten und bis Ende August noch hinzutretenden Drehspähne aus Eisen und Stahl sowie die in Erfurt lagernden Rothgussspähne sollen verkauft werden.

Termin hierzu ist auf Dienstag, den 21. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Verkaufsbedingungen und Gebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 15 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist drei Wochen.

Erfurt, den 27. April 1901. (1137)
Königliche Eisenbahndirektion.

12. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 7 Stück ausgemusterten Lokomotiven am 21. Mai 1901, Nachmittags 12½ Uhr. Angebote hierauf sind bis zu diesem Termine versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven" an das technische Büreau, Stettin, Lindenstrasse 18, Zimmer 158, einzureichen. Ebendaselbst können Angebotsbogen nebst Verkaufsbedingungen eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 75 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 19. Juni 1901.

Stettin, den 30. April 1901. (1138)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. Mai Vorm gemeldet.

Nr. 13. Berlin, am 4. Mai 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A B	36	1	Bd.	eis. Ringe —	8	1	Kiel	K. E.-D. Altona	
2	A K	1901	1	—	Reisekorb und 1 Waschkorb	17	2	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
3	A N	27 (1433)	1	Fass	leer —	30	3	Soest	K. E.-D. Cassel	
4	A O	719	1	Gestell	2 Spiegel —	82,5	4	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
5	A P	1288	1	Ballen	? —	29	5	Wanne	K. E.-D. Essen	
6	A R	2083	2	Verschläge	Roststäbe —	100	6	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
7	A R	48/49	2	Tonnen	leer —	115 171	7	Mannheim	Direktion Mainz	
8	A R S	3889	1	Fass	Oel —	208	8	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
9	A S	7/8	2	—	Kinderwagen —	34	9	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
10	A S	3642	1	Ballen	Futterstoffe —	—	10	Aachen	K. E.-D. Cöln	
11	A T	2188	1	Kiste	Eisenwaaren —	24	11	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
12	A T & Co.	2	1	Sack	Samen —	50	12	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
13	A T T	3769	1	Kiste	Reklamekarten —	165	13	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
14	A W	4	1	—	Leiter —	—	14	Hannover	K. E.-D. Hannover	
15	A Z	2924	1	Kiste	gefüllt —	12	15	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschrieben: A. Zuntz sel., Bonn-Berlin-Hamburg.
16	A Z	560	1	Sack	Kaffee —	14	16	Bismark i/W.	K. E.-D. Essen	
17	B	1	1	Pack	24 Stück hölz. Rechen	21	17	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
18	B	—	2	—	gusseis. Fenster —	23	18	Hamm	K. E.-D. Essen	
19	B	164	1	Sack	Kaffee —	25	19	Recklinghausen	"	
20	B	1500	1	Kiste	Rohglas —	270	20	Marten	"	
21	B C	31359 31464	2	Kisten	ansch. Porzellan —	222	21	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
22	B C	175	1	Kiste	Bild —	9	22	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
23	B G V	21/2	2	Kisten	Steinplatten —	178	23	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
24	B R	92	1	Fass (Eisen-)	leer —	94	24	Karlsruhe	Badische Stsb.	
25	B S	—	1	Kiste	Glaswaaren —	10	25	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
26	B S	514/15	2	Ballen	Tapeten —	30	26	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
27	C B	—	1	—	Jagdwagen —	242	27	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
28	C D C	728	1	Kiste	11 Blechbüchsen, gefüllt	19	28	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	Adresse: K. L. Aloen, Berlin.
29	C D	860	1	"	Gemälde —	28	29	Rosendaal	Niederländ. Stsb.	
30	C F F	—	1	Fass	gefüllt? —	180	30	Grevenbroich	K. E.-D. Cöln	
31	[C]	8137	1	Kiste	Hoffmann-Stärke in Schachteln	—	31	Bonn	"	
32	C H	35438	1	Ballen	Leder —	30	32	Waalwyk	Niederländ. Stsb.	beklebt Eilgut Worms-Venlo.
33	C H	35038	1	"	Leder —	30	33	"	"	
34	C L	30	1	Bd.	Stahl —	70	34	Bochum	K. E.-D. Essen	
35	C S	3554/55	2	Kisten	? —	—	35	Dellbrück	K. E.-D. Elberfeld	
36	C S	109	1	Kiste	? —	32	36	Mannheim C. B.	Direktion Mainz	
37	C S	2998	1	"	? —	29	37	Lorch	K. E.-D. Frankf. a/M.	
38	C T	611	1	"	Möbel mit Aufsatz —	42	38	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
39	C Z	1855	1	"	Cigarren —	60	39	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
40	D	74	1	"	Blechwaaren —	34	40	Pfullingen	Württemberg. Stsb.	
41	D C	107	1	"	messing., 3 arm. Hängelampe	65	41	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
42	D E & Co.	518	1	"	Bild —	34	42	Zwickau	Sächsische Stsb.	Dilchowitz beschr.
43	D H C S	—	1	Ballon	Schwefelsäure —	79	43	Merklinde	K. E.-D. Essen	
44	D S	20888	1	Kiste	Getränke —	29	44	Czersk	K. E.-D. Danzig	
45	E	1755	1	Sack	Düngesalz —	51	45	Lieser-Mülheim	St. Johann-Saarbr.	
46	E B	1/7	7	lose	Bettstellentheile —	53	46	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
47	E B G	—	3	—	Holzwinkel —	3	47	Stuttgart H. Eilg.	Württemberg. Stsb.	
48	E D S	5509	2	—	eis. Unterlagen mit Zapfen	13	48	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
49	E G B	300/1	2	Tafeln	Eisenblech —	22	49	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
50	E G Z	1697	1	Kiste	leer —	30	50	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	E J	4	1	Pack	Fahnen —	?	51	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	beklebt: Leipzig.
52	E K	500	1	Kiste	gefüllt —	9	52	Hannover	K. E.-D. Hannover	
53	E L	2736	2	Pck.	4 Stühle —	14	53	Duisburg	K. E.-D. Essen	
54	E L	1/5	5	—	2 Matratzen — 1 Pack Bettseiten — 1 Pack Betthäupter 1 Sack Bettzeug —	112	54	Cöln	K. E.-D. Cöln	
55	E W	91	1	Verschl.	Büffetaufsatz —	15	55	Mannheim C. B.	Direktion Mainz	
56	F	13063	1	—	Rückwand von einem Schrank	21	56	Oberhausen C. M.	K. E.-D. Essen	
57	F	144	1	Korb	leb. Pflanzen —	32	57	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
58	10 F (8) B / 314	10 F (9)	1	—	Winkeleisen —	20	58	Neuhof b. Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
59	F B	2650	1	Kiste	ansch. Rosinen —	15,5	59	Posen	K. E.-D. Posen	
60	F B	1665	2	Platt.	Eisen —	48	60	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
61	F B M	71	1	Rll.	Stacheldraht —	28	61	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
62	F & F	223	2	Kisten	leer —	60	62	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
63	F G	—	2	Ringe	Telegraphendraht —	102	63	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	F R	3210	1	Ballot	Kopfkissen —	5	64	Gep.-A. Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
65	F S	104	1	Pck.	2 Stangen Gussstahl	11	65	Celle	K. E.-D. Hannover	
66	F S	div.	17	Ballen	alte Knochensäcke —	325	66	Darmstadt	Direktion Mainz	
67	F S	114	1	—	Stuhl (unverp.) —	—	67	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
68	G	—	4	Kolli	Ofentheile —	5	68	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
69	G	2391	1	Kiste	bemaltes Porzellan —	8	69	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
70	G	X	1	Pck.	Bretter —	—	70	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
71	G	12	1	„	Haushaltungs-Gegenstände	25	71	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
72	G	20	1	Korb	Eisentheile —	24	72	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
73	G D C	718	1	Kiste	gef. Blechdosen —	19	73	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
74	G F	6452	1	Fass	Likör —	122	74	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
75	G F M	5731 od. 5734	1	Ballen	? —	28	75	Altona	K. E.-D. Altona	
76	G F S	123	1	Kiste	Figur aus Bronze —	42	76	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
77	G J	300	1	„	leer —	30	77	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
78	G K	9731	1	Ballen	Fussmatten —	68	78	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
79	G K	8939/41	3	„	Wolle —	374	79	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
80	G K	4557	1	Fass	? —	247	80	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
81	G M	63	1	Sack	Leinsamen —	55	81	Bredelar	K. E.-D. Cassel	
82	G N	5861	1	Fass	Oel —	222	82	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
83	G N I	7409	1	„	leer —	12	83	Unna	„	
84	G O E	48, 106	2	—	Ketten —	40	84	Bochum	K. E.-D. Essen	
85	G P	9	1	Kiste	? —	30	85	Brakel	K. E.-D. Cassel	
86	G R	47180	1	in Stroh	Stuhlgestell —	10	86	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
87	G S A	1366	1	Kiste	voll —	23	87	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
88	G W	2104	1	Weinfass	leer —	57	88	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
89	G W	4642	1	Ballen	? —	17,5	89	Neuhaus a/O.	K. E.-D. Altona	
90	G W E	4644	1	Kiste	leer —	20	90	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
91	H	I	1	Stg.	Stahl —	15	91	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
92	H	128	1	Pck.	12 Krümmer für Ofenrohre	14	92	Kückelhausen	„	
93	H	37/38	2	—	Stutzrohre mit je 1 Flansche	17	93	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
94	H	—	1	Bd.	Eisenplättchen —	5	94	Mannheim	Direktion Mainz	
95	H	2	1	Kiste	leere Pappkartons —	24	95	Essen	K. E.-D. Essen	
96	H	2288	1	Ballen	gefüllt —	65	96	Baden	Badische Stsb.	
97	HB	93	1	Sack	l. Säcke —	28	97	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
98	H B	3	1	Fass	leer —	32	98	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
99	H B	2550	1	Pack	eis. Eimer —	17	99	Hamburg	K. E.-D. Altona	
100	H B	7454	1	Kiste	? —	68	100	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
101	H B	490	1	Blechflasche	gefüllt —	?	101	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
102	H C	3383/4	2	Kolli	Eisenwaaren —	81 60	102	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
103	H C	11069/11073 11771/2	7	Fässer	Kolonialwaaren —	?	103	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
104	H C	1106/67	4	Kisten	Kolonialwaaren —	?	104	„	„	
105	H C	1112	1	—	runde Bleiplatte —	35	105	Grefrath	K. E.-D. Cöln	
106	H D	22	1	Korb	Filzpantoffeln und Ausschnitte von Filz	45	106	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
107	H E & Cop.	741	1	Kiste	? —	—	107	Illowo	K. E.-D. Danzig	
108	H G	1794	1	„	leere Weinflaschen —	61,5	108	Leipzig Eilb. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
109	H H	7211	1	„	? —	20	109	Karlsruhe	Badische Stsb.	
110	H H	IV	1	Sack	Kleider —	—	110	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	
111	H H	1842	1	Pack	Tapeten —	15	111	Essen H.	K. E.-D. Essen	
112	—	II/III	2	Stück	Bettstelltheile —	—	112	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	
113	H H	IV	1	Sack	Kleider —	44	113	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
114	H K	4	1	Korb	1 Tuch —	10	114	München Centr.	Bayerische Stsb.	
115	H L	1949	1	—	Kinderstuhl —	12	115	Aachen F.	K. E.-D. Cöln	
116	H & L	669	1	—	Klappstuhl —	10	116	Cöln-Ger.	„	
117	H M M	4281	1	Fass	Wein —	153	117	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
118	H / N E	13	1	Sack	Kartoffeln —	59	118	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
119	H P	1176	1	Kiste	Käse —	28	119	Barmen-Unterb.	K. E.-D. Elberfeld	
120	H P S	207	1	„	Fahrrad —	30	120	Saargemünd	St. Johann-Saarbr.	
121	H R	116	1	Fass	altes Zink —	115	121	Hamburg	K. E.-D. Altona	
122	H R	279	2	(in Papier)	Tische —	58	122	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
123	H S C	896	1	Fass	leer —	55	123	Bingen	Direktion Mainz	
124	J B	7524	1	Kiste	? —	217	124	Viersen	K. E.-D. Cöln	
125	J D / H	2 / 10	1	„	Wirthschaftsgegenstände: Petroleumkocher, Blechtöpfe, Handtücher etc.	—	125	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
126	J F S B	4454	1	—	Vertikow —	56	126	Cöln-Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
127	J G	150	1	Kiste	ausch. Kolonialwaaren	57	127	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
128	J H	Gembecki	1	Pack	Muster aus Celluloid	35	128	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
129	J G K	16626	1	Kiste	? —	34	129	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
130	J K	—	1	Reisekorb	ansch. Blechgeschirr	13	130	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
131	J K	3/4	2	Kisten	? —	—	131	Mannheim	Badische Stsb.	
132	J K	3100	1	Verschlag	3 Fahrräder —	60	132	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
133	J K	1401	1	Bd.	Bandeisenenden —	12	133	Hamburg	K. E.-D. Altona	
134	J M	106	1	Pack	Säcke —	29	134	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
135	J N	2738	1	Ballen	Waschleinen u. gestr. Netze	73	135	Zwickau	Sächsische Stsb.	Zwickau beschr.
136	J R	3249	1	Kiste	Wein —	17	136	Herne	K. E.-D. Essen	
137	J R	3177	1	Rolle	Drahtgeflecht —	10	137	Hessen i/L.	Reichsbahn	
138	J S	—	1	—	eis. Wagenachse mit Buchsen	?	138	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	
139	K	75	1	Kiste	Zucker —	27	139	Speldorf	K. E.-D. Essen	
140	K	1 oder 9	1	„	Wein —	—	140	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
141	K	7	1	Koffer	leer —	—	141	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
142	K	2	1	Kiste	Borax —	25,5	142	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
143	K	9	1	Sack	Papierabfall —	57	143	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
144	K A	820	1	Fass	Farbe —	72	144	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
145	K A	820	1	„	Farbe? —	72	145	„	„	
146	K B	741	1	Pack	10 Stück Pflanzen-Haarbesen	5,5	146	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
147	K C	2249	1	Kiste	3 Ofenplatten —	8	147	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
148	Kc D	2368	1	„	? —	—	148	Donndorf	K. E.-D. Erfurt	
149	K E	24	1	„	Umzugsgut —	20	149	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
150	K H W	2928	1	Verschlag	leer —	10	150	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
151	K K	—	2	Körbe	Eisenwaaren —	132	151	Cöln-Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
152	K K	22	1	Kiste	? —	14	152	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
153	K R	4	1	„	Bilder —	42	153	Berlin H. u. L.	„	
154	K S	8198	3	—	eis. Waschbeckengestelle	—	154	Frankfurt a/M. Hbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
155	K W	—	1	Kiste	Hausschuhe —	15,5	155	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
156	L	13643	1	Bällchen	Webwaaren —	8	156	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
157	L A	6195	1	Kiste	? —	54	157	Stralkowo	K. E.-D. Posen	
158	L K	90	1	„	Wäsche —	10	158	Bischofsburg	K. E.-D. Königsberg	
159	L & K	2385	1	Fass	gefüllt —	35	159	Wanne	K. E.-D. Essen	
160	L M	—	2	Block	Blei —	72	160	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
161	L S	—	1	Bd.	6 eis. Schaufeln —	7,5	161	Speldorf	K. E.-D. Essen	
162	L W	14	1	Ballen	Tabak —	51	162	Fürstenhagen	K. E.-D. Cassel	
163	M	94	1	„	Leder —	—	163	Elsterwerda B. D.	K. E.-D. Halle a/S.	von Sonnenberg.
164	M	249	1	Kiste	Porzellan —	?	164	Rotterdam M.	Niederländ. Stsb.	
165	M	100	1	Sack	Betten —	18,5	165	Sommerstedt	K. E.-D. Altona	
166	M B F	16168/69	2	Fässer	leer —	—	166	Cöln	K. E.-D. Cöln	
167	M L	65/63	4	Eimer	lebende Bäume —	109	167	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
168	M M	382	1	Kiste	Wollwaaren —	41	168	Vlissingen Zeel.	Niederländ. Stsb.	beklebt von Barmen-Rittershausen. *)
169	M N	101	1	Ballen	— —	65	169	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
170	M S C	899	1	Fass	? —	360	170	Hamburg	„	
171	M St	83	1	Kiste	Käse —	42	171	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
172	M T	210 od. 212 od. 219	1	„	Herrenkonfektion —	74,5	172	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
173	M V	1928	1	Ballon	Fett —	10 (173/174)	173	Rakitt (173/174)	„ (173/174)	
174	M V	1929	1	Blechbüchse	Schmiere —		174			
175	M & W	1713	1	Korb	Eisenwaaren —	95	175	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
176	M W M	8343	1	Ballot	gefüllt —	101 od. 161	176	Heidelberg	Badische Stsb.	

*) Beschrieben: Jan. M. Mauczok B. Karlsberg Hamburg.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
177	N	49	1	Kollo	10 eis. Pflugschaare —	31	177	Neustrelitz	K. E.-D. Stettin	
178	N	50	1	„	3 eis. Streichbretter —	33	178	Neustrelitz	K. E.-D. Stettin	
179	N B	16, 18	2	—	Taue —	32	179	Hamburg	K. E.-D. Altona	
180	N H W	6419	1	Kübel	Margarine —	23	180	Beuthen R. O. U.	K. E.-D. Posen	
181	O & C	88	1	Fass	Steine —	124	181	Burbach a/Saar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
182	O K	1—14	14	Stück	Rundstahl —	1260	182	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
183	O L / F X	89	1	—	Wagentuch —	5	183	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
184	O S	—	1	Pack	Feigen —	25	184	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
185	O V H	7188	1	Kiste	? —	—	185	Mannheim	Direktion Mainz	
186	P	—	1	—	Kesselrohr —	17	186	Nordenham	Oldenburg. Stsb.	
187	P	37	1	Kiste	? —	140	187	Mannheim C. B.	Direktion Mainz	
188	P A	1582	1	Fass	leer —	20	188	Mainz	„	
189	P & Co.	7311	1	Korb	Lackfirniss —	35	189	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
190	P F	3777	1	Stab	Stahl —	12	190	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
191	P P	—	1	Sack	Kartoffeln —	46,5	191	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
192	P S	—	1	„	Kleider u. Stiefeln —	23	192	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
193	R	VI	1	„	Zucker —	100	193	Witten W.	K. E.-D. Essen	
194	R E	943	1	Kiste	Apfelsinen —	36	194	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
195	R H / R H	347 / 348	1 / 2	Packet / Bund	Eisentheile (Flacheisen)	13 / 114	195	Plauen i/V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	Berlin A.-Plauen bez.
196	R L	6155	1	Pianokiste	leer —	—	196	Wesel	K. E.-D. Essen	
197	R M & V	74	1	Kiste	Cigarren —	—	197	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
198	R R	8861	1	Fass	gefüllt? —	268	198	Berlin	K. E.-D. Berlin	
199	S	913	1	—	Eisenscheibe —	39	199	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
200	S	12	1	—	Ofenkranz —	—	200	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
201	S	16564	1	—	Fussbank —	2	201	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
202	S	44	1	Kanne	Lack —	15	202	Artern	K. E.-D. Erfurt	
203	S	1447	1	Kiste	Gänseeier —	12	203	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
204	S	3424	1	„	Stärke —	35	204	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
205	S C	264	1	unv.	eis. Bettst., Matratze, Keilkissen	—	205	Viersen	K. E.-D. Cöln	
206	S & C	8337	1	Kiste	? —	43	206	Saargemünd	St. Johann-Saarbr.	
207	S D	491	1	Sack	Stiele —	49	207	Herne	K. E.-D. Essen	
208	S H	10286	1	Ballen	Tabak —	70	208	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
209	S K	—	2	Stück	Bettstellkopftheile —	18	209	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
210	S K	4814	1	Kiste	Holzwaaren —	141	210	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
211	S M	1390	1	„	Mostrich —	30	211	Langenweddingen	K. E.-D. Magdeburg	
212	S P M	5338	1	Verschlag	Porzellankacheln —	113	212	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
213	St F	5621	1	Ballen	? —	40	213	Sassnitz (Hafen)	K. E.-D. Stettin	
214	S W	—	4	—	gusseis. Verbindungsrohre	—	214	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a M.	
215	T	322	1	Fass	leer —	23,5	215	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
216	T	32	1	„	leer —	41	216	Strasburg U/M.	K. E.-D. Stettin	
217	T F	22	1	Kiste	Ausfuhrgut Wien —	16	217	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
218	U	719	1	—	Müllkessel —	4,5	218	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
219	U	—	19	—	Eisenrohre —	—	219	Mainz	Direktion Mainz	
220	V	1 u. 5	2	Säcke	Haare —	107	220	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
221	V B S C	1 / 8	1	Ballen	Leder? —	200	221	Diez	K. E.-D. Frankf. a M.	
222	V L	—	1	—	Lampenkugel —	6	222	München Centr.	Bayerische Stsb.	
223	V R / G L	2274	2	Kisten	Zwirn —	168	223	Neusalz a/O.	K. E.-D. Breslau	
224	W	—	1	—	Ventilstück —	1	224	Altona	K. E.-D. Altona	
225	W B	I	1	Koffer	ansch. Kleider —	25	225	Camburg	K. E.-D. Erfurt	
226	W C	9829 / 9857 / 9862	3	Pack	Hohlglas in Stroh (Medizinflaschen)	11	226	Elberfeld	K. E. D. Elberfeld	
227	W K	323	1	Korb	Riemschrauben —	80	227	Steele N.	K. E.-D. Essen	
228	W L	49	1	Fass	leer —	36	228	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
229	W S	(Kreuz) WS	2	Stück	Maschinentheile —	1,5	229	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
230	W W	20	1	Sack	Cement —	51	230	Wanne	K. E.-D. Essen	
231	Z	17	5	—	Maschinentheile —	6	331	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
232	Z G	2015	1	Fass	leer —	24	232	Karlsruhe	Badische Stsb.	
233	Z L	—	1	—	Gussstück —	11	233	Wetter a/Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
234	Z / T C H A	739	2	Sack	Kartoffeln —	100	234	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
235	Berlin	28000	1	Kiste	Papier —	—	235	Berlin	K. E.-D. Berlin	
236	Berolina Zephir Bezettl.: Charlottenburg Nr. 87	—	1	—	Herrenfahrrad —	—	236	Gep.-A. Charlottenburg	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
237	Bochum	2	1	Kiste	Zucker —	26	237	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
238	Bochum	—	1	—	Feuertopf mit Rost —	8	238	Bochum	"	
239	F & C Brandenburg	—	1	Kanne	? —	31	239	Lischnitz	K. E.-D. Danzig	
240	F H Bremen	—	1	Sack	Kartoffeln —	74	240	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
241	Bürgerliches Brauhaus Würzburg	3186	1	Fass	leer —	30	241	Hannover	"	
242	Dr. P. Cretius	?	1	Koffer	Effekten —	104	242	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
243	Dahlbusch-Roth.	—	1	Sack	Zucker —	100	243	Dahlbusch-Roth.	K. E.-D. Essen	
244	Albert Faber	—	1	—	Handstock mit Bündel	3	244	Bremen	K. E.-D. Hannover	
245	Friedrich Bad Elster	—	1	Kiste	? —	26	245	Berlin L.	K. E.-D. Berlin	
246	Garnison-V. Hildburghausen	—	1	"	Gläser und Flaschen	—	246	Roederau	K. E.-D. Halle a/S.	
247	J E Güsten	108	1	Fass	Petroleum —	173,5	247	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
248	Haase Hannover	—	2	Kolli	Körbe, leer —	30	248	Hannover	K. E.-D. Hannover	
249	Hackerbräu München	15142	1	Bierfass	leer —	32	249	"	"	
250	H C Hagen	3972	1	Fass	? —	63	250	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
251	H Hagen	—	1 1	— Bd.	Herdplatte — Ofenringe —	14	251	"	"	
252	B Holzheim Dt.-Krone	220	1	Sack	Samen —	125	252	Dt.-Krone	K. E.-D. Bromberg	
253	M H Maria Hübbe	II	1	Kiste	Bücher —	31	253	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
254	G. v. Hülsen Berlin	—	2	Säcke	Möhrenstecklinge —	75	254	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
255	Klett & Co. Weingrosshandlung	—	1	—	Wagendecke —	—	255	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
256	Karl Knabe Stadtilm	—	1	Sack	Kartoffeln —	66	256	Schkeuditz	K. E.-D. Halle a/S.	
257	Krüger Braunschweig	4837	1	Bierfass	leer —	?	257	Hannover	K. E.-D. Hannover	
258	C. Laupus	2883 2618	2	Fässer	Bier —	162	258	Wickrath	K. E.-D. Cöln	
259	Dom. Lipinice	—	1	Pack	l. Säcke —	20	259	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	beschrieben: Friedland.
260	M. Lohmeyer, Posen (bezettelt Schneidemühl Nr. 165)	—	1	—	Herrenfahrrad —	—	260	Gep.-A. Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
261	K U	Magdeburg	1	—	4 Bettfüsse —	8	261	Etgersleben	K. E.-D. Magdeburg	
262	Meckesheim	—	1	—	T-Eisen —	27	262	Mannheim	Badische Stsb.	
263	Niederstein	—	1	Ballen	Ledertuch —	15	263	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
264	J R S Oels	—	1	Reisekorb	? —	15	264	Oels	K. E.-D. Breslau	
265	Plasmon	1987	1	Holztrommel	Stärkemehl —	89	265	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
266	Gebr. R.	34757	1	Pack	Lederdecke —	1	266	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
267	Red Starline	—	1	Ballen	Bettzeug? —	24	267	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
268	Fräulein M. Schmid	—	1	Pack	Effekten —	?	268	Vlissingen	Niederl. Stsb.	beklebt: Leipzig.
269	Sezann	191	1	Kiste	Herren- u. Damenhüte	3	269	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
270	W. Steinmetz	—	1	Bierfass	leer —	23	270	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
271	Wawaras Wildpark	—	1	—	Reissbrett —	—	271	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
272	Wein-Import-Gesellschaft Georg Kucze	—	1	Fass	gefüllt —	245	272	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
273	Wigand	—	3	Bund	leere Körbe —	20	273	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					C. Güter m. Numm. bez.:					
274	—	2	1	Sack	Stampfzucker —	100	274	Schalke	K. E.-D. Essen	
275	—	5	3	Stück	5 m lange Messlatten	—	275	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
276	—	5	1	—	Decke —	22	276	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
277	—	13	1	Kiste	Kreissägenblatt —	10	277	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
278	—	19	1	Pack in Leinen	Eisen —	3	278	Mainz	Direktion Mainz	
279	—	19	1	Ballen	Federbetten —	24	279	Greven	K. E.-D. Münster	
280	—	24	1	Kiste	5 Dtz. Feilen —	6	280	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
281	—	33 $3^1/_4$	4	Kolli	verz. Bandeisen —	130	281	Stettin	K. E.-D. Stettin	
282	—	100	1	—	Heizschlauch —	—	282	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
283	—	135	1	Kiste	Bilderrahmen —	5	283	Gep.-A. Bremen	K. E.-D. Hannover	
284	—	150	1	Kollo	eis. Ventil —	3	284	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
285	—	206	1	Sack	Kokosmatten, Wäscheklammern	14	285	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
286	—	312	1	Pack in Leinen	Eisentheile (Hämmer)	20	286	Magdeburg	K. E.D Magdeburg	
287	—	404 01 (auf Holztafel)	1	offene Kiepe	eis. Schraubeklammern	—	287	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
288	Bezettel.: Hamburg-Berlin	475	1	graue Hutschachtel	Hut —	2	288	Gep.-A. Berlin L.	K. E.-D. Berlin	
289	—	922	1	—	Stuhl —	—	289	Strassburg	Reichsbahn	
290	—	2083	1	Fass	leer —	14	290	Mainz	Direktion Mainz	
291	—	2601	1	Ballen	Putzwolle —	100	291	Münster	K. E.-D. Münster	
292	—	2162	1	Kiste	? —	160	292	Bous	St. Johann-Saarbr.	
293	3654—453	—	1	Bd.	Stahl —	102	293	Westig	K. E.-D. Elberfeld	
294	3624—454	—	1	Stg.	Stahl —		294			
295	—	7323	1	Fass	leer —	—	295	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
296	—	7476	1	Kiste	Zucker —	82	296	Erding	Bayerische Stsb.	
297	—	18328	1	Ballen in Leinen	eis. Röhren —	42	297	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
298	—	11874	1	Sack	leb. Pflanzen oder Samen	4,5	298	Freienwalde a/O.	K. E.-D. Stettin	
299	—	81191	2	Bd.	Holzstäbe —	16	299	Gifhorn	K. E.-D. Magdeburg	
300	—	83352	1	Beutel	Sämereien —	11	300	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
301	J	100	1	Fass	leer —	28	301	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
302	S E D	54212	1	„	leer —	18	302	Mainz	Direktion Mainz	
303	//	4212	1	Pack	Strohmesser —	11	303	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
304	AC	1694	1	Lattenkiste	Glas —	?	304	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
305	H	4099	1	Ballen	Federn —	30	305	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
306	K	4980/1	2	„	Wolle —	600	306	Forst i/L.	„	
307	AR Berlin Leipziger Strasse 72	—	1	—	braune Damenhutschachtel	8	307	Gep.-A. Cöln H. B.	K. E.-D. Cöln	
308	S W C W C 500	5395	1	Kiste	Scheuerbürsten —	15	308	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
309	W 6	1380	1	„	? —	18	309	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
310	ML Lagos	2	1	„	Porzellankummen —	12,5	310	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
311	PN 10	—	1	Kiste	Marmelade —	31	311	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
312	roth ✕	—	1	—	eis. Maschinentheil —	9	312	Bischofswerda	Sächsische Stsb.	
313	blauer Strich	—	1	—	Pflugschaar —	1	313	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
314	schwarzer Strich	—	10	Kolli	Grubberfüsse —	—	314	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
315	roth /	—	7	„	Verschlussdeckel zu Flanschen	—	315	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
316	blauer Strich	—	2	„	eis. Ringeln —	11	316	Sommerstedt	K. E.-D. Altona	
317	rother Strich	—	1	Stg.	verz. Gasrohr —	9	317	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
318	weisser Strich	—	1	Kollo	Dachfenster —	36	318	Hamburg	K. E.-D. Altona	
319	—	—	1	Pck.	eis. Hacken —	48	319	Hamburg	K. E.-D. Altona	
320	weisser Strich	—	1	—	eis. Hemmschraube —	3,5	320	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
321	roth ✕	—	2	Taf.	Eisenblech —	29	321	Vorsfelde	K. E.-D. Hannover	
322	weisser Strich	—	21	Rll.	Draht —	—	322	Tapiau	K. E.-D. Bromberg	
323	weisser Strich	—	1	Bund	Ofenringe —	11	323	Freiberg i. Sa.	Sächsische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
324	—	—	1	Bund	Achsbuchsen —	7	324	Jagstfeld	Badische Stsb.	
325	—	—	1	(in Stroh)	Ausziehtisch —	41	325	Buldern	K. E.-D. Münster	
326	—	—	1	Ballen	? —	24	326	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
327	—	—	1	Bd.	Bandeisen —	53	327	Saarstedt	K. E.-D. Hannover	
328	—	—	1	Bll.	Bäume, junge Tannen	69	328	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
329	—	—	1	Bd.	Besenstiele —	—	329	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
330	—	—	1	Sack	Betten —	14,5	330	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
331	—	—	1	Ballen	Bettfedern —	73	331	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
332	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	30	332	Hainholz	„	
333	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	20	333	Hildesheim	„	
334	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	50	334	Essen	K. E.-D. Essen	
335	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	20	335	Cöln	K. E.-D. Cöln	
336	—	—	1	Pck.	2 neue Bettstellentheile	15	336	Caternberg S.	K. E.-D. Essen	
337	—	—	1	—	Bettstellentheil (Langseite)	—	337	Rauxel	„	
338	—	—	1	Korb	40 Ringe Bindedraht	108	338	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
339	—	—	1	Ballen	Bindfaden —	31	339	Altendorf-Essen	K. E.-D. Essen	
340	—	—	1	Korb	leere Blechflasche —	11	340	Lübeck	Lübeck-Büchener	
341	—	—	1	„	Blechkanne —	2	341	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
342	—	—	1	Blechkanne im Korb	gefüllt —	15	342	Gräfrath	K. E.-D. Cöln	
343	—	—	1	Blechkanne im Korb	leer —	2	343	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
344	—	—	1	Kiste	Bleiballen —	70	344	Essen H.	K. E.-D. Essen	
345	—	—	1	—	Blumenständer aus Drahtgeflecht	—	345	Wilmersdorf-Friedenau	K. E.-D. Berlin	
346	—	—	1	graues Papier	Brattopf mit Metalldeckel	9	346	Gep.-A. Magdeburg Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
347	—	—	1	—	hölzerner Bremsklotz	2	347	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
348	—	—	68	Stück	neue Bretter —	—	348	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
349	—	—	121	St.	gehob. u. genut. Bretter, 3,5 m lang	—	349	Eltville	„	
350	—	—	4	—	Bretter verschied. Länge	16	350	Zawadzki	K. E.-D. Kattowitz	bez.: Nordwest-Portland-Cementfabrik Misburg.
351	—	—	4	Brode	weisser Kandiszucker	52	351	Friedrichsthal	St. Johann-Saarbr.	
352	—	—	21	Säcke	Cement —	—	352	Ennigerloh	Westfäl. Landes-E.	
353	—	—	1	Reisekorb	Damenkleider, Wäsche, Gardinen etc.	25	353	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
354	—	—	1	Rg.	verz. Draht —	30	354	Lübeck	Lübeck-Büchener	
355	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	14	355	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
356	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	17	356	Oberhausen	K. E.-D. Elberfeld	
357	—	—	1	Stck.	Drahthaspel —	23	357	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
358	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	10	358	Cöln	K. E.-D. Cöln	
359	—	—	1	—	Drehschemmel —	—	359	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
360	—	—	2	Bund	Drahtseile —	23	360	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
361	—	—	2	Stück	gusseis. Doppel-Ofenthüren	22	361	Neuteich	K. E.-D. Danzig	
362	—	—	1	Sack	Düngersalz —	—	362	Osterfeld	K. E.-D. Essen	gezeichnet: Kainit-Beinrode.
363	—	—	1	Pack	zwei gebr. Eimer —	3	363	Speldorf	„	
364	—	—	1	Stg.	Eisen —	7	364	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
365	—	—	1	Geb.	Eisen —	50	365	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
366	—	—	3	Kolli	Eisen △ —	5	366	Appenweier	Badische Stsb.	
367	—	—	1	Pack	Eisen in Leinen —	3	367	Mainz	Direktion Mainz	
368	—	—	2	Stck.	Eisenblech —	4	368	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
369	—	—	1	„	Eisenblech, durchlocht	26	369	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
370	—	—	1	Rg.	Eisendraht —	11	370	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
371	—	—	5	Eisenfässer	gefüllt	650	371	Mannheim	Badische Stsb.	
372	—	—	1	—	Eisenrahmen	5,5	372	Meissen	Sächsische Stsb.	
373	—	—	2	Stück	Eisenschienen	4,5	373	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
374	—	—	1	Kollo	eis. Hacken mit rund. Griff		374			
375	—	—	1	gebogene runde	Eisenstange	10	375	Ditzingen	Württemberg. Stsb.	
376	—	—	1	Kollo	Eisentheile, mit Holzwolle umwickelt	8	376	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
377	—	—	1	—	Eisentheil	16	377	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
378	—	—	1	Kollo	Eisentheil	2	378	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
379	—	—	1	Pack	zwei Eisentheile	18	379	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
380	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (Heugabeln)	45	380	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
381	—	—	1	„	Eisenwaaren	25	381	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
382	—	—	1	Kiste	Eisenwaaren	11	382	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
383	—	—	1	Pack	Erlenpflanzen	39	383	Backnang	Württemberg. Stsb.	
384	—	—	1	Bd.	2 Stäbe Façoneisen	10	384	Mainz	Direktion Mainz	
385	—	—	1	Fass	leer	20	385	Strassburg	Reichsbahn	
386	—	—	1	„	leer	—	386	Ingelheim	Direktion Mainz	
387	—	—	1	„	leer	30	387	Cöln-Bonnth.	K. E.-D. Cöln	
388	—	—	1	Pack	Feilen	4	388	Posen	K. E.-D. Posen	
389	—	—	1	—	Feldschmiede	12	389	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
390	—	—	1	—	leb. Ferkel	—	390	Schönfeld bei Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
391	—	—	1	Bd.	Flacheisen	54	391	Neckarsteinach	Badische Stsb.	
392	—	—	1	Stg.	Flacheisen	63	392	Oldesloe	Lübeck-Büchen	
393	—	—	1	—	schwarzer Frauenunterrock mit rothem Futter	—	393	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
394	—	—	1	Pack	6 eis. Gabeln	7	394	Herne	K. E.-D. Essen	
395	—	—	1	Bund	eis. Gardinen- bezw. Jalousiestangen	25	395	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
396	—	—	1	Pack	Gardinenstangen	12	396	Neuss	K. E.-D. Cöln	
397	—	—	2	Stück	eis. Gasrohre	14 / 23	397	„	„	
398	—	—	1	in Papier	kleines Gesims (braun lackirt)	0,5	398	Königslutter	K. E.-D. Magdeburg	
399	—	—	1	Stück	eis. Gestell zu einer Waage	24	399	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
			1	„	Hebel dazu					
400	—	—	1	—	hölz. Gestell	—	400	Steele N.	K. E.-D. Essen	
401	—	—	1	—	Gusskasten	17,5	401	Mülheim R.	„	
402	—	—	1	Pack	eis. Hacken	48	402	Hamburg	K. E.-D. Altona	
403	—	—	2	Säcke	Hafer	103,5	403	Markushof	K. E.-D. Königsberg	
404	—	—	2	„	Kartoffeln	110	404			
405	—	—	2	—	eis. Hammer	7	405	Oelsnitz i. V.	Sächsische Stsb.	
406	—	—	1	—	Hanfseil	2	406	Regensburg	Bayerische Stsb.	
407	—	—	1	—	Hebel zu einem Schälpflug	9	407	Glogau	K. E.-D. Breslau	
408	—	—	1	—	schwarzer Heerd	—	408	Aachen	K. E.-D. Cöln	
409	—	—	1	Bd.	Hohlglas	7	409	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
410	—	—	3	—	gehob. u. gekehlte Holzleisten, 0,5 m lang	1	410	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
411	—	—	4	—	kleine Holzrahmen	—	411	Corbetha	K. E.-D. Halle a/S.	
			1	—	bemaltes Brett					
			1	—	kleine Tischplatte					
			3	—	kleine Holzwinkel					
			4	—	halbrunde eis. Gestelle					
			1	—	dreieckiges Gestell					
			6	—	alte Packleinwand					
412	—	—	1	—	schwarzer Holzrahmen	8	412	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
413	—	—	1	Ballen	Holzstäbe	3	413	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
414	—	—	1	Bund	20 Stück Hufeisen	11	414	Lübeck	Lübeck-Büchen	
415	—	—	1	Wagen	Kalk	—	415	Misburg	K. E.-D. Hannover	29750 Hn.
416	—	—	1	Pack	3 Kartoffelkörbe	3,5	416	Hattingen a. Rh.	K. E.-D. Essen	
417	—	—	1	Sack	Kartoffelmehl	50	417	Schalke	„	
418	—	—	1	„	Kartoffeln	70	418	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
419	—	—	1	„	Kartoffeln	48	419	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
420	—	—	1	„	Kartoffeln	100	420	Aschersleben	„	
421	—	—	1	„	Kartoffeln	46	421	Beuthen R. O. U.	K. E.-D. Kattowitz	
422	—	—	1	„	Kartoffeln	51	422	Gr.-Kreutz	K. E.-D. Magdeburg	
423	—	—	1	„	Kartoffeln	49	423	Kaldenhausen	K. E.-D. Cöln	
424	—	—	1	—	eis. Kasten	—	424	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
	—	—	3	—	eis. Rohre	31				
425	—	—	1	—	Kessel mit Inhalt	3	425	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
426	—	—	1	—	Waschkessel	3	426			
427	—	—	1	—	Kette	—	427	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
428	—	—	1	Pck.	2 gelb lackirte Kindertische	—	428	Mannheim	Direktion Mainz	
429		—	1	—	Kinderwagenverdeck und zerbroch. Haarbesen	3	429	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
430	—	—	1	—	3 Klappstühle —	13	430	Pankow Rgb.	„	
431	—	—	1	Pack	alte Kleider —	6	431	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	gez. Jac. Meyer in Düsseldorf.
432	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	24	432	Danzig I. Th.	K. E.-D. Danzig	
433	—	—	1	Korb	Kleider —	47	433	Leer	K. E.-D. Münster	
434	—	—	1	Kiste	Kleider —	—	434	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
435	—	—	1	—	hölz. Kleiderständer —	—	435	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
436	—	—	1	rother Holzkoffer	Kleidung —	85	436	Vorsfelde	K. E.-D. Hannover	
437	—	—	1	Fass	vermuthlich Kohl —	137	437	Münster H.	K. E.-D. Cassel	
438	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	438	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	72746 K.
439	—	—	1	Cylinder	Kohlensäure —	—	439	Jena	K. E.-D. Erfurt	
440	—	—	1	Korb	leer —	3	440	Warendorf	K. E.-D. Münster	
441	—	—	1	—	6 Stück Korbböden —	7	441	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
442	—	—	1	Korbflasche	gefüllt —	19	442	Spandau	K. E.-D. Berlin	
443	—	—	1	Bund	4 leere Körbe —	10	443	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
444	—	—	1	Pack	leere Körbe —	15	444	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
445	—	—	1	„	Krammen —	8	445	Issum	K. E.-D. Essen	
446	—	—	3	Stck.	eis. Kuchenbleche —	9	446	Rehausen Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
447	—	—	8	—	defekte Kuppelungen	—	447	Leipzig, Eilenb. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
448	—	—	1	—	eis. Laufstück —	14	448	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
449	—	—	1	Rolle	Leder —	5,5	449	Neudamm	Stargard-Cüstriner E.	
450	—	—	1	Fass	ansch. Leinöl —	230	450	Rheinbrohl	K. E.-D. Cöln	
451	—	—	1	—	eis. Lenkstangen zu Sämaschine	6	451	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
452	—	—	1	Sack	75 Stangen Löthzinn	60	452	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
453	—	—	1	Ballen	Lumpen —	284	453	Düren	K. E.-D. Cöln	
454	—	—	1	Sack	Mandeln —	25	454	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
455	—	—	1	—	Maschinenrad —	36	455	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
456	—	—	1	—	Maschinentheil —	27	456	Wreschen	K. E.-D. Posen	
457	—	—	3	St.	kleine Maschinentheile	3	457	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
458	—	—	2	Stück	8 m lange Maschinentheile	190	458	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
459	—	—	1	—	Maschinentheil —	15	459	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
460	—	—	1	Pack	alte Matten —	70	460	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
461		—	1	Stg.	Meisselstahl —	10	461	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
462	—	—	1	Stück	Milchkanne, leer —	—	462	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
463	—	—	3	„	Milchkannen, leer —	17	463	Lübeck	Lübeck-Büchener	
464		—	1	Gestell	4 kl. Kisten Milchprobenkisten	42	464	Bockenem	Braunschw. Landes-E	
465	—	—	2	Stck.	Patent-Wagenbuchsen	1,5	465	Krojake	K. E.-D. Danzig	
466	—	—	1	Korb	Petersilie —	6	466	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
467	—	—	1	—	Pflughintertheil (besteht a. 2 Handgriffen, 1 hölz. Baum u. daran 1 Pflugsch.)	—	467	Göttingen	K. E.-D. Cassel	Holztheile roth, Eisentheile grün.
468	—	—	1	Kollo	Pflugschaar —	25	468	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
469	—	—	1	—	Plombirzange —	—	469	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
470	—	—	1	—	eis. (Schwung-)Rad —	24	470	Neustadt i. S.	Sächsische Stsb.	
471	—	—	1	Reisekorb	leer —	6	471	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
472	—	—	1	—	hölz. Riemenscheibe —	43	472	Blankenburg a/H.	K. E.-D. Erfurt	
473	—	—	1	—	Riemenscheibe —	11	473	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
474	—	—	1	Sack	Roggen —	102	474	Posen	K. E.-D. Posen	
475	—	—	4	—	Rohrmatten —	30	475	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
476	—	—	1	Pck.	2 Rohrstühle —	9	476	Seesen Stbhf.	K. E.-D. Cassel	
477	—	—	1	„	2 neue Rohrstühle —	11	477	Herne	K. E.-D. Essen	
478	—	—	4	Kolli	Rosten —	47	478	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
479	—	—	1	Sack	Rüben —	44	479	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
480	—	—	1	Bd.	3 Stangen Rundeisen	—	480	Essen	K. E.-D. Essen	
481	—	—	1	Stg.	Rundstahl —	64	481	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
482	—	—	1	—	Sackkarre —	—	482	Borgholzhausen	K. E.-D. Münster	
483		—	1	Pack	leere Säcke —	30	483	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
484	—	—	3	„	leere Säcke —	49	484	Lyck	K. E.-D. Königsberg	
485	—	—	1	Sack	leere Säcke —	6,5	485	Vechta	Oldenburgische Stsb.	
486	—	—	2	Bündel	leere Säcke —	25	486	Gau Odernheim	Direktion Mainz	
487	—	—	1	Pack	leere Säcke —	29	487	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
488	—	—	1	Sack	leere Säcke —	26	488	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
489	—	—	1	Ballen	Sämereien? —	—	489	Warburg	K. E.-D. Cassel	
490	—	—	1	„	Säure —	63	490	Neumünster	K. E.-D. Altona	
491	—	—	1	Sack	Salz —	50	491	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
492	—	—	1	Pck.	alte Schaubudenvorhänge	42	492	Linden K.	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
493	—	—	1	Korb	Schaufeln	64	493	Bochum S.	K. E.-D. Essen	*)
494	—	—	1	Bund	19 St. Schiefertafeln	6	494	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
495	—	—	1	Kollo	Schienengestelle	160	495	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
496	—	—	3		Schlangenbohrer	—	496	Essen Hbf.	Badische Stsb.	
497	—	—	1	gelber Schliesskorb	leer	6	497	Hattingen a/Rh.	K. E.-D. Essen	
498	—	—	1	Pack	Schnittergut	5	498	Graudenz	K. E.-Danzig	
499	—	—	1	„	Schrauben mit Muttern	4	499	Soldau	„	
500	—	—	1	—	Schublade	2	500	Worms	Direktion Mainz	
501	—	—	1	Bund	Sensen	9	501	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
502	—	—	1	Pack	2 Sessel	12	502	Paderborn	K. E.-D. Münster	
503	—	—	10	Stück	Spannschrauben	—	503	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
504	—	—	1	Sack	Speck	27	504	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
505	—	—	1	—	Sportwagen	15	505	Ueckermünde	K. E.-D. Stettin	
506	—	—	1	Bund	5 Stäbe Stahl	61	506	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
507	—	—	1	„	2 Stäbe Stahl	20	507	Cöln	K. E.-D. Cöln	
508	—	—	1	„	3 Stck. Stahl	65	508	Lauterberg	K. E.-D. Cassel	
509	—	—	1	„	Stahl	40	509	Hörde	K. E.-D. Essen	
510	—	—	1	„	Stahlband	8,5	510	Rochlitz	Sächsische Stsb.	
511	—	—	3	Stäbe	Stahlleisen	105	511	Fahr	K. E.-D. Cöln	
512	—	—	1	Bund	3 Stahlstangen	55	512	Zella St. Bl.	K. E.-D. Erfurt	
513	—	—	1	Pack in Sackleinen	12 eiserne Stangen	4,5	513	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
514	—	—	1	—	eiserne Stange	10	514	Lörrach	Badische Stsb.	
515	—	—	2	Pack	runde eis. Stangen	89	515	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
516	—	—	1	Bund	4 Stangen (2,25 m)	3	516	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
517	—	—	1	Kiste	bemalte Steinguttöpfe	132	517	Bonn	K. E.-D. Cöln	
518	—	—	2	Pack	4 Stühle (Rohrsitz)	—	518	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
519	—	—	1	„	2 Stühle	7	519	Essen Hbf.	„	
520	—	—	1	„	Stühle	10,5	520	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
521	—	—	1	„	2 eiserne Tiegel	2	521	Altenburg	Sächsische Stsb.	
522	—	—	1	—	eich. Tischplatte zum Ausziehtisch	—	422	Pless	K. E.-D. Kattowitz	
523	—	—	6	—	Tischschubläden	10	523	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
524	—	—	1	Bund	hölz. Tonnenbänder	4,5	524	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
525	—	—	1	—	Viehgitter	—	525	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
526	—	—	1	—	Viehgitter	—	526	Bramsche	Oldenburgische Stsb.	
527	—	—	1	—	Viehgitter und 2 Ketten	—	527	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
528	—	—	1	—	Viehgitter oder Vorsatzbrett	—	528	Hagen	„	
529	—	—	1	—	Vorlegebaum	—	529	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
530	—	—	1	—	Wrange	1,5	530	Berlin Stb.	„	
531	—	—	1	—	Wagenachse	15	531	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
532	—	—	1	—	Wagendecke	—	532	Siershahn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
533	—	—	1	—	verzinnt. Waschkessel	3	533	Münstereifel	K. E.-D. Cöln	
534	—	—	1	Waschkorb	leer	2	534	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
535	—	—	1	Bund	Weidenkörbe	27,5	535	Neumünster	K. E.-D. Altona	
536	—	—	1	Kollo	Welle	200	536	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
537	—	—	1	—	eis. Welle	100	537	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
538	—	—	1	—	Wellblechtafel	—	538	Bacharach	Direktion Mainz	
539	—	—	1	—	Wellblechthüre	—	539	Höchst a./M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
540	—	—	1	Kollo	2 Winkeleisen	22	540	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
541	—	—	1	Ring	Zinkdraht	23,5	541	Neutomischel	K. E.-D. Posen	
542	—	—	1	Bund	Zinndraht	4	542	München-Centrbf.	Bayerische Stsb.	
543	—	—	1	Sack	feinen Zucker	100	543	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
544	—	—	1	„	Zucker	98	544	Bramsche	Oldenburgische Stsb.	
545	—	—	1	„	Zwiebeln, Erbsen	29	545	Oldenburg	„	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A J	1	1	Kiste	unbekannt	109	1	Ruttka	Ungarische Stsb.	
2	B D	24	2	Stück	Eisenachsen	34	2	Györ	„	von Rottenmann.
3	B F	—	3	„	Pflugeisen	6	3	Veszprém	„	von Pernitz-Muckendorf.
4	C B P	1283	1	Kiste	Lack	19	4	Klagenfurt	K. k. priv. Südbahn	
5	F S	1147	1	„	Seife	48	5	Miskolcz göm p. u.	Ungarische Stsb.	von Prag B. N. B.
6	G D	30 341	1	„	Baumwollgarn	126	6	Vácz	„	von Schimitz.
7	O	—	50	Stück	eiserne Roste	126	7	Klagenfurt	K. k. priv. Südbahn	

*) An dem Korbe ein Stück graues Papier mit: Schalksmühle-Bochum S.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
8	R	2883 2912 2890 2893 2903 1468 2923	7	Pack	Gussgeschirr	—	131	8	Klagenfurt	K. k. priv. Südbahn	
9	S O	9452/3	2	Ballen	Gewebe aus Wolle	—	28,5	9	Bozen	„	
10	W W	1636	1	Kiste	Leinwand	—	103	10	Beö Sárkány	Ungarische Stsb.	von Ebreichsdorf.
11	Bernfeld	74	1	„	Plache	—	80	11	Moson Szolnok	„	von Wien steg.
12	—	85	1	Bund	Eisendraht	—	30	12	Wr. Neustadt	K. k. priv. Südbahn	
13	—	—	1	„	Bandeisen	—	25	13	Graz	„	
14	—	—	3	Bunde	Eisendraht	—	100	14	Budapest dunapart	Ungarische Stsb.	von Donawitz.
15	—	—	1	—	Eisenrohr	—	—	15	Budafok	„	von Studenzen.
16	—	—	3	Stück	Eisenrohre	—	21	16	Klagenfurt	K. k. priv. Südbahn	
17	—	—	7	„	Gussthüren	—	68	17	„	„	
18	—	—	2	Kannen	Schmieröl	—	32 35	18	Matzleinsdorf	„	
19	—	—	1	—	Schwungrad	—	114	19	Arad	Ungarische Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 36. | 8. Mai 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Die Ausbildung, Anstellung und Wohlfahrts-Fürsorge der Eisenbahnbediensteten in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

I. Allgemeines.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten haben eine Gesammtlänge von etwa 310 000 km und beschäftigen etwa 925 000 Bedienstete. Die Verwaltung und der Betrieb liegen in Händen von Eisenbahngesellschaften. Diese erhalten ihre Gerechtsame von den Einzelstaaten, in denen sie gelegen sind. Ohne durch viele gesetzliche Vorschriften eingeengt zu sein, haben sie sich lediglich unter dem Einfluss gegenseitigen Wettbewerbes frei entwickelt. Die Personalverhältnisse der Bediensteten haben sich unter dem Einfluss der günstigen Lebensbedingungen des Landes eigenartig gestaltet, und es möchte deshalb ein kurzes Eingehen darauf angebracht sein.

Es sei zunächst vergleichsweise angeführt, dass der Flächeninhalt der Vereinigten Staaten etwa 17 Mal grösser ist, als derjenige Deutschlands, und dass die Bevölkerung z. Zt. etwa 76 Millionen, diejenige Deutschlands etwa 56 Millionen beträgt. Die ungeheuren Naturschätze dieses grossen Landes boten reichen Gewinn und die grossen Unternehmungen, die seither zur Hebung und Verwerthung jener Schätze entstanden sind, steigerten die Nachfrage nach Arbeitskräften weit über das Angebot hinaus. Dieser andauernde Mangel an Arbeitskräften konnte naturgemäss nicht ohne Einfluss auf die Entwickelung der Einrichtungen des ganzen Landes bleiben. Für den vorliegenden Zweck kommen von letzteren die nachstehenden hier in Betracht.

Die Schulbildung wird ganz allgemein auf der öffentlichen Elementarschule mit Schulzwang vom 6.—14. Lebensjahr in 7—8 Jahresklassen erhalten. An diese schliessen sich Mittelschulen für allgemeine oder fachliche Ausbildung mit — in der Regel — 4 Jahresklassen und an diese die Colleges und Universitäten an. Zur Zeit werden die Elementarschulen von rund 15 850 000, die Mittelschulen von rund 850 000 und die Universitäten von rund 100 000 Zöglingen besucht. Die Elementarschule bildet also bei der bei weitem grössten Mehrzahl den Abschluss der Schule, und die weitere Ausbildung wird der Schule des Lebens überlassen.

Für den Eintritt in die erste Beschäftigung bestehen bei den meisten Staaten Bestimmungen über die Beschäftigung jugendlicher Arbeiter — ein Zeichen für den Andrang. Hiernach ist es im allgemeinen bei Strafe verboten, jugendliche Personen im Alter von 12—16 Jahren ohne elterliche Einwilligung und ohne Erlaubnissschein des Gesundheitsamtes zu beschäftigen. Solche im Alter von 12—14 Jahren dürfen nicht in Fabriken und im übrigen nicht ohne Erlaubnissschein des Schulvorstandes beschäftigt werden.

Ein regelrechtes Lehrlingswesen besteht im allgemeinen nicht. Der Anfänger erhält stets eine Beschäftigung gegen Vergütung und kann seinen Dienst jederzeit und ohne Aufkündigung aufgeben und umgekehrt ebenso entlassen werden.

Bei der Bewerbung um eine Beschäftigung wird Schulzeugnissen wenig Werth beigelegt. Es kommt lediglich auf die Leistung an. Kann diese nicht durch die vorgängige Thätigkeit nachgewiesen werden, so wird der Bewerber zunächst probeweise beschäftigt. Füllt er hierbei seinen Platz nicht aus, so wird ihm allenfalls eine andere Beschäftigung übertragen oder er wird entlassen und kommt dann in eine untergeordnetere Thätigkeit. Zeigt er indess Anlagen und Fleiss, so rückt er bald in bessere, seinen Fähigkeiten entsprechende Stellen herauf. Umgekehrt gibt der Arbeitnehmer eine Stelle ohne weiteres auf, wenn er eine andere, besser bezahlte erhalten kann. Die stete Nachfrage begünstigt den Wechsel.

Es findet demnach keine jahrelange Ausnutzung in einer minderwerthigen Thätigkeit behufs Erlangung eines Gesellen- oder Gehilfenzeugnisses, kein Ersitzen von Schulzeugnissen, also kein Zeit- und Arbeitsverlust statt. Jeder Anfänger drängt

darauf, so bald als möglich ins praktische Leben zu treten, da er dort sofort auf eigenen Füssen steht und, wie ihm zahlreiche Beispiele zeigen, sich auch mit geringen Anfangskenntnissen emporarbeiten kann.

Ferner kommt bei dem leicht zu vollziehenden Wechsel in der Beschäftigung jeder leicht an den richtigen, seinen Fähigkeiten entsprechenden Platz, und diese können deshalb weiter ausgebildet und mehr ausgenutzt werden.

Es ist indess selbstverständlich, dass die in die Praxis mitgebrachten, oft dürftigen allgemeinen Kenntnisse nicht für bessere Stellen ausreichen. Es musste sich deshalb das Bedürfniss nach Weiterbildung geltend machen und dieses hat mannigfache Anstalten und Einrichtungen gezeitigt, durch die Gelegenheit zur Nachhilfe und Ergänzung der fachlichen und allgemeinen Bildung, meistens neben der regelmässigen Beschäftigung, geboten wird. Sie bestehen aus Abendschulen, Büchereien, Vorträgen oder Besprechungen, in öffentlichen Anstalten oder in den vielen Vereinigungen. Diese Einrichtungen sind allen Erfordernissen des praktischen Lebens eng angepasst und erfahren vielseitige Unterstützung. Die soeben erfolgte Schenkung Carnegie's an die Stadt Newyork im Betrage von etwa 21 000 000 ℳ für die Beschaffung von Büchereien liefert ein bezeichnendes Beispiel. Diese Einrichtungen werden auch viel in Anspruch genommen, da jeder strebsame Mensch seine geschäftliche und gesellschaftliche Stellung zu heben sucht, um so mehr, als diese durch keine Schranken begrenzt ist.

Der Mangel an Arbeitskräften machte ferner die Steigerung der Leistungen nothwendig. Diese ist bewirkt worden einerseits durch hohe Bewerthung guter Leistungen des einzelnen und andererseits durch Ersatz der Handarbeit durch die billigere und genauere Maschinenarbeit. Besondere Leistungen werden in allen Arbeitsklassen bereitwilligst mit vielem Geld bezahlt und die Erhöhung der durchschnittlichen Verdienste wird ausserdem oft genug durch Niederlegung der Arbeit erzwungen. Die Erreichung hoher Leistungsfähigkeit wird andererseits dadurch begünstigt, dass die Lebensmittel verhältnissmässig billig sind und es daher auch dem Arbeiter möglich ist, sich kräftig zu ernähren und dadurch seine Leistungsfähigkeit zu steigern.

Kündigungsfristen werden selten vereinbart und noch seltener innegehalten. Handarbeiter werden auf täglichen Verdienst, in der Regel Stücklohn, Aufsichts- und Bürobeamte gegen Monatsbesoldungen und obere, leitende Beamte auf jährliche Vereinbarungen angestellt. Bei befriedigender Leistung ist die dauernde Beschäftigung die Regel, anderenfalls erfolgt sofortige Lösung des Vertragsverhältnisses unter voller vertragsmässiger Vergütung.

Nach alledem besitzt der Arbeitnehmer völlige Unabhängigkeit dem Arbeitgeber gegenüber, durch die das Selbstgefühl gehoben und die Unterschiede in der Lebensstellung gemildert, also die Gleichheit gefördert werden. Ausserdem kommen die grossen Gewinne, die aus den reichen Naturschätzen des Landes gezogen werden, dem ganzen Volke zu gute; jeder arbeitet gern und viel und erhöht seinen Wohlstand, so dass im allgemeinen Zufriedenheit vorherrscht.

Hiermit sind im allgemeinen die Bedingungen gegeben, mit denen die Eisenbahnen bei der Regelung ihrer Personalverhältnisse zu rechnen haben.

II. Die Ausbildung und Anstellung der Eisenbahnbediensteten.

Die Verwaltungsordnung der Eisenbahngesellschaften ist im allgemeinen überall die gleiche. Uebereinstimmend ist die Zusammensetzung und der Dienst des Betriebspersonals; bei grösseren Bahnen weist die Betriebsleitung und die obere Verwaltung eine grössere Gliederung auf, als bei den kleineren, die Grundsätze und der ganze Rahmen sind aber dieselben.

Die Verwaltung beruht durchweg auf der persönlichen Verantwortlichkeit. An der Spitze steht: 1. der Präsident, der die allgemeine Aufsicht und Leitung aller Dienstzweige hat und darin unterstützt wird durch einen od mehrere 2. Vicepräsidenten. Diese haben die besondere Au sicht über die Dienstzweige, und zwar über das Kassen- u Rechnungswesen einerseits und über das Verkehrswesen a dererseits. Von den ihnen nachgeordneten Beamten führt 3. d Schatzmeister (Treasurer) das Kassen- und 4. der Kontrol (Comptroller) das Rechnungswesen. 5. Dem Generaldirekt (Generalmanager) obliegt die Betriebsleitung. Er ist veran wortlich für die Sicherheit und Wirthschaftlichkeit der Betrieb führung und ist daher mit weiten Befugnissen ausgestatte 6. Der Verkehrsdirektor (Trafficmanager) hat die Verkehrsle tung. Ihm sind die Personen- und Güterverkehrsbeamten (Pa senger- und Freightagents) und die Ortsverkehrsbeamt (Localagents) für die Bearbeitung der Tarife, der Reklamation usw. unterstellt. 7. Der Maschinendirektor (Superintendent Motive Power) hat für die Beschaffung und Unterhaltung d Betriebsmittel und 8. der Baudirektor (Superintendent of Mai tenance of Way) für die Bahnunterhaltung zu sorgen. 9. D Rechtsbeirath (Solicitor) bearbeitet die Rechtsfragen.

Diesen sämmtlichen obersten Beamten sind je nach B darf Assistenten und Bürobeamte in der nöthigen Zahl beig geben.

Unter der Aufsicht und Leitung des Generaldirekto stehen: 10. die Betriebsdirektoren (Division-Superintendent die die Leitung des Betriebes der einzelnen Streckenabschnit haben und denen das nachbezeichnete Betriebsperson unterstellt ist.

a) Dem Zugmeister (Train Master) obliegt die Leitung d gesammten Zugverkehrs auf dem Bahnhof; er hat die Aufsic über das gesammte Bahnhofspersonal, die Stationsvorstehe Zugführer, Packmeister und Bremser. Er hat das alleinige Ko mando auf dem Bahnhof. b) Der Zugleiter (Train Dispatche hat die telegraphische Anordnung für den Zugverkehr auf d Strecke und die Aufsicht über die Telegraphisten. Er hat d alleinige Kommando auf der Strecke ausserhalb der Bah höfe. c) Der Bahnmeister (Road Master) hat für die Instan haltung der Gleise und Bedienung der Weichen usw. zu sorge Er hat die Aufsicht über das Bahnbewachungs- und Weiche stellerpersonal. d) Der Betriebswerkmeister für den äusser Dienst (Road Foreman of Engines) hat die Aufsicht über d Zustand der Zuglokomotiven, die Ueberwachung des wir schaftlichen Kohlen- und Oelverbrauchs und die Aufsicht üb das Lokomotivpersonal. e) Der Betriebswerkmeister für d inneren Dienst (Foreman of Engine-Houses) übt die Aufsic im Lokomotivschuppen aus und hat für die rechtzeitige Lok motivgestellung mit Personal zu sorgen. f) Der Wagenmeist (Foremen of Car Inspectors) hat die Ausbesserungsarbeiten u die Reinigung und Heizung der Wagen zu beaufsichtige g) Der Stationsagent hat den Fahrkartenverkauf und die Güte abfertigung zu überwachen.

Eine Scheidung in höhere, mittlere usw. Beamte gibt nicht. Jede Stelle steht jedem offen, der sie ausfüllen kan und es gibt eine Anzahl der obersten Beamten, die a Bremser usw. ihre Laufbahn begonnen haben.

Für die Einstellung usw. des Personals sind die unter bezeichneten allgemeinen Regeln maassgebend. Hinsichtli der Betriebsbeamten bestehen folgende Bestimmungen. D Eintritt in den Dienst findet als Bremser oder Heiz im Betriebsdienst und als Bahnarbeiter für die Bahnunte haltung und Bahnbewachung statt. In Bezug auf das Alt ist für den Betriebsdienst als untere Grenze das vollende 21. Jahr und als obere das vollendete 35. Jahr bestimmt. D Bewerber für den Betriebs- und Bahnbewachungsdienst werd auf Gehör und Farbenblindheit geprüft; eine ärztliche Unte suchung aller Bewerber wird zwar angestrebt, scheint inde noch wenig geübt zu werden.

Die Annahme erfolgt durch die unter a bis g aufg führten Aufsichtsbeamten selbständig für ihre Dienstbereiche na vorgängiger kurzer Prüfung im Lesen, Schreiben und Rechne Auf eine handwerksmässige Vorbildung wird wen

Werth gelegt; selbst für den Lokomotivdienst ist sie nicht nur nicht vorgeschrieben, sondern sogar, wo sie ehemals üblich war, grundsätzlich aufgegeben, angeblich, weil man mit Nichthandwerkern billiger wirthschafte. Diese verwendeten ihre ganze Aufmerksamkeit auf ihre Hauptaufgabe, auf das richtige Dampfmachen bei sparsamstem Kohlenverbrauch, und erlernten dies deshalb besser, als die in der Ausbesserung der Lokomotiven ausgebildeten Handwerker, die vorzugsweise den Unterhaltungszustand, alle Abnutzungen und kleinen Schäden beobachteten, für welchen Zweck aber die Lokomotivschuppen-Arbeiter vorhanden seien. Die Erfahrung hätte gelehrt, dass die Nichthandwerker weniger Kohle verbrauchten und namentlich weniger Unterhaltungskosten der Lokomotiven verursachten, indem sie weniger auf die Beseitigung kleiner Mängel während des Betriebes drängten und die Lokomotive von einer Ausbesserung zur anderen erheblich länger ausnutzten. Auch in den Lokomotivschuppen werden zur Ausführung der Unterhaltungsarbeiten nicht immer, oft überhaupt keine gelernten Handwerker verwendet. Dafür ist stets eine weitgehende Theilung der Arbeit eingeführt, so dass eine Kolonne nur wenige, bestimmte Arbeiten ausführt und auf dem Gebiete bald besser geübt ist und mehr leistet, als gelernte Handwerker auf einem grösseren Arbeitsfeld. Selbst der Betriebswerkmeister ist meistens ohne handwerksmässige Vorbildung aus einem Lokomotivführer hervorgegangen. Ebensowenig wird für Bremser eine handwerksmässige Vorbildung verlangt. Diese erlernen ihre Obliegenheiten im Dienste unter Anweisung des Conductors, der ehedem auch Bremser war.

Auch in den Werkstätten schliesst man Nichthandwerker von der Annahme keineswegs aus. Es kommt lediglich darauf an, ob der Mann gute Arbeit liefert; wo und wie er seine Uebung erlernt hat, ist gleichgültig.

Bei der Einstellung wird der Bewerber seinem nächsten Vorgesetzten: der Bremser dem Zugführer, der Heizer dem Lokomotivführer usw., zunächst probeweise, zur ersten Unterweisung zugetheilt. Je nach dessen Urtheil wird der Bewerber dauernd eingestellt oder in einem anderen Dienst verwendet oder entlassen. Den in den Betriebs- und Bahnbewachungsdienst eingestellten Bediensteten werden sodann die „Rules“, eine Sammlung von Dienstanweisungen, übergeben, in denen die sämmtlichen Bestimmungen für die Einrichtung und Handhabung des Betriebsdienstes sowie die persönlichen Dienstanweisungen für sämmtliche Bedienstete in beneidenswerther Kürze in einem Buch auf etwa 90 Oktavseiten enthalten sind. Der den Betriebsdienst betreffende Theil ist von der „American Railway Association“, einer Vereinigung sämmtlicher Eisenbahnen der V. St., ähnlich der des „Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“, aufgestellt und in den wesentlichen Punkten von allen Bahnen übernommen und eingeführt. Die Bestimmungen beziehen sich auf Normalzeit, Fahrpläne, Signalordnung, Fahrordnung, Ablassen der Züge, Blockstrecken, Blocksignale und Stellwerke. Die persönlichen Dienstanweisungen sind auf das unter a bis g oben aufgeführte gesammte Personal ausgedehnt und den besonderen Organisationen der einzelnen Eisenbahnen angepasst, stimmen aber im allgemeinen überein. Sie umfassen nur die Obliegenheiten, wie folgendes Beispiel der Dienstanweisug für Zugführer der Personenzüge zeigt:

„Die Zugführer berichten an den Zugmeister und erhalten ihre Anweisungen auch von diesem. Sie haben den Anordnungen des Stationsvorstehers nachzukommen und die Anweisungen der Rechnungsabtheilung für Personenbeförderung und des Schatzmeisters zu befolgen. Der Zugführer ist verantwortlich für die Ingangsetzung, die Sicherheit und die vollständige Ausrüstung seines Zuges und für die Aufmerksamkeit und Führung der dabei beschäftigten Bediensteten und hat irgendwelche schlechte Führung oder Pflichtverletzung der letzteren zu berichten. Es ist seine Pflicht, festzustellen, dass die Reisenden mit Fahrkarten versehen sind, Fahrgelder zu erheben von denen, die keine Fahrkarten besitzen, und jeden, der das Fahrgeld zu zahlen verweigert, an einer passenden Station abzusetzen; zuvorkommend auf die Bequemlichkeit und Wünsche der Reisenden zu achten und darüber zu wachen, dass die Bediensteten dasselbe thun; darauf zu achten, dass die Reisenden passende Plätze erhalten, und nicht zu erlauben, dass sie sich auf den Plattformen oder in den Gepäck- und Postwagen aufhalten oder in irgend einer Weise die Anordnungen für ihre Sicherheit verletzen; ferner auf gute Ordnung zu sehen und nicht zu erlauben, dass trunkene oder unordentlich aussehende Personen in den Zug steigen. Er muss eine zuverlässige Uhr und einen Fahrplan besitzen, die Berichtstafel vor und am Ende jeder Fahrt nachsehen, die Uhr mit dem Lokomotivführer vor der Abfahrt vergleichen und sich davon überzeugen, dass letzterer einen Fahrplan besitzt. Er muss sich zur festgesetzten Zeit mit seinem Zugpersonal zum Dienst melden, wenn erforderlich bei der Zusammenstellung des Zuges behilflich sein, sich überzeugen, dass die Lokomotive und der Zug mit den nöthigen Signalen versehen sind und feststellen, ob die Wagen gereinigt und nachgesehen und genügend versorgt sind, und dass die Bremsen und sonstige Vorrichtungen sich in guter Ordnung befinden.“

Die Ausbildung behufs Beförderung ist meist Sache der persönlichen Erfahrung und Unterweisung seitens des betreffenden Vorgesetzten im Dienst; es werden aber auch Unterrichtsstunden und besondere Unterweisungen abgehalten. So ist es eine Hauptaufgabe des Betriebswerkmeisters für den äusseren Dienst, das Lokomotivpersonal während der Fahrt in dem sparsamen Kohlenverbrauch und der Behandlung der Lokomotive zu unterweisen, und ein anderer Beamter belehrt das Zugpersonal und das mit der Ausbesserung der Luftdruckbremsen beschäftigte Werkstattpersonal in der Wirkungsweise und der Handhabung der Luftdruckbremse mit Hilfe eines mit geeigneten Apparaten ausgerüsteten Wagens, mit dem er von Station zu Station und Werkstätte fährt. Ausserdem finden strebsame Leute in den Klubs der Eisenbahner oder in sonstigen Vereinen Gelegenheit, an regelmässigem Unterricht in Form von Besprechungen und dergl. theilzunehmen und durch Benutzung der hier stets vorhandenen Büchereien ihre fachliche und allgemeine Bildung zu erweitern.

Die Beförderung wird von dem Ausfall einer Prüfung abhängig gemacht, die sich auf die Kenntniss der „Rules“, soweit sie sich auf den Dienstkreis des Anwärters beziehen, erstreckt. Die Prüfung wird von dem betr. vorgesetzten Aufsichtsbeamten innerhalb seines Dienstkreises abgenommen, also dem Bremser von dem Zugmeister, dem Heizer von dem Betriebswerkmeister bezügl. der Handhabung der Lokomotive und vom Zugmeister bezügl. der Signalordnung usw. Besondere Anweisungen für die Abnahme der Prüfung bestehen in der Regel nicht. Die volle Verantwortlichkeit des betr. Aufsichtsbeamten für die Ausführung des Dienstes der ihm unterstellten Bediensteten ist Bürgschaft genug für die Gründlichkeit der Prüfung. Der Ausfall der Prüfung wird dem vorgesetzten Betriebsdirektor behufs Vermerks in den Listen gemeldet. Das Aufrücken in die nächst höhere Stelle erfolgt in der Reihenfolge des Prüfungstages. Einzelne Bahnen schreiben eine mindeste Dienstdauer in der betr. Stelle, meist 4 Jahre, vor. In der Regel bleiben die Anwärter 5 bis 7 Jahre in jeder Stelle. Die Anwärterlisten werden für den Bereich jedes Betriebsdirektors geführt. Ueberweisungen an einen anderen Betriebsdirektor kommen nur in Ausnahmefällen vor.

Was endlich das Anstellungsverhältniss anlangt, so gibt es Beamte mit fester, unkündbarer Anstellung und bestimmte Gehaltsstufen nicht. Ausser den unter 1 bis 10 bezeichneten leitenden Beamten beziehen auch die unter a bis g aufgeführten Aufsichtsbeamten und die Bürobeamten auf Grund von Verträgen jährliche oder monatliche Besoldungen, die auch in Krankheitsfällen fortlaufen. Alle übrigen Bediensteten

werden jedoch ausschliesslich nach der geleisteten Arbeit bezahlt. Im Zugdienst wird die Leistung nach Fahrten (trips), auf den Bahnhöfen nach Stunden und in den Werkstätten nach Stücklöhnen berechnet. Hierbei soll zwischen zwei Diensten in der Regel eine mindestens 8stündige Ruhepause liegen. Im übrigen steht es dem Personal frei, sich nach Belieben zum nächsten Dienst einzufinden. Während der Dauer von Dienstunterbrechungen durch Krankheit und dergl. werden keine Vergütungen bezahlt. Die Lohnzahlungen finden monatlich statt.

Der wirklich erzielte Verdienst des Betriebs- und Werkstättenpersonals hat im Jahre 1898 bei den sämmtlichen Bahnen im Durchschnitt betragen für:

Lokomotivführer	3,72 D.	Werkstättenarbeiter	1,57 D.
Heizer	2,09 D.	Streckenarbeiter	1,15 D.
Zugführer	3,13 D.	Weichensteller und Bahnwärter	1,55 D.
Zugbedienstete	1,95 D.	Alle anderen Arbeiter	1,67 D.
Maschinisten	2,28 D.		
Wagenmeister	2,02 D.		

(Schluss folgt.)

Eisenbahnhochschulpläne in der Schweiz.

Mit der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz wird neuerdings in dortigen Kreisen ein Plan erörtert, der wohl vorerst „Zukunftsmusik“ bleiben wird, aber doch über die schweizerischen Grenzen hinaus des allgemeinen Interesses nicht entbehrt. In Deutschland werden derzeit Handelshochschulen gegründet, ausgezeichnete Forsthochschulen haben wir schon lange; sollte bei der immer grossartigeren und weitergreifenden Bedeutung der Eisenbahnen da nicht auch eine Eisenbahnhochschule einige Berechtigung haben? Bis jetzt werden nur in wenigen deutschen Städten gesonderte, das Eisenbahnwesen betreffende Vorlesungen gehalten. In der Schweiz hat der Direktor der Gotthardbahn, Herr Dietler, den Gedanken angeregt und in einem Vortrag vor der Generalversammlung ehemaliger Polytechniker die Nothwendigkeit der Errichtung einer Anstalt für die wissenschaftliche Ausbildung der höheren Eisenbahnbetriebsbeamten auseinandergesetzt. Er fand dabei allgemeinen Beifall und seine Schlussfolgerungen wurden von der Versammlung zum Beschluss erhoben. Herr Dietler legte dar, dass die heutigen Hochschulen Techniker, Juristen usw. lieferten, die, wenn sie in den Eisenbahnbetrieb übertreten, sich vor ein ganz neues Gebiet gestellt sehen, in welchem sie sich rein erfahrungsgemäss die nöthigen Fachkenntnisse aneignen müssten. Ein grosser Gewinn wäre zu erzielen, wenn diese höheren Beamten in wissenschaftlich-systematischer Weise sich auf ihren zukünftigen Beruf vorbereiten könnten. Die Nothwendigkeit einer solchen Vorbereitung trete um so mehr hervor, als dieser Beruf ganz eigenartige selbstständige Forderungen stelle. Der Jurist, der in den Eisenbahndienst eintrete, werde bald die Empfindung bekommen, dass er auch Mathematiker, Nationalökonom, Kaufmann und Techniker sein sollte, der Techniker andererseits, dass er auch Verwaltungsbeamter sein, der Ingeniör, dass er auch maschinentechnische Kenntnisse besitzen solle usw. Ein Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsbeamter sollte aber das ganze Gebiet des Eisenbahnwesens kennen, auch wenn er sich regelmässig nur mit einem Zweige eingehend zu befassen habe. Der höhere Eisenbahnbetriebsmann sei eine Spezialität. Die Grundlage seines Wissens sollte die auf Mathematik und Naturwissenschaft gegründete Technik sein. Allein eine so grossartige Organisation wie das Eisenbahnwesen greife überall in das soziale, wirthschaftliche, öffentlich- und privatrechtliche Leben der Nation ein, so dass selbstverständlich das Eisenbahnwesen auch die Rechtskunde nicht entbehren könne. Hierfür solle der geeignete Mann in Zukunft nicht blos auf Selbstlehre angewiesen sein, sondern sich schon im voraus auf einer Hochschule die entsprechenden Kenntnisse erwerben können. Herr Dietler möchte eine solche Eisenbahnhochschule, die das ganze Verkehrswesen, seine Verwaltung und Technik umfassen würde, dem eidgenössischen Polytechnikum in Zürich angegliedert wissen.

In dem bedeutendsten schweizerischen Blatt, der „N. Zürcher Ztg.“, wird nun diese Anregung des Herrn Dietler in zwei Aufsätzen einer grundsätzlich durchaus zustimmenden Erörterung unterzogen. Der Verfasser kritisirt in der Hauptsache nur, dass Dietler neben der Rechtskunde die Technik allzu sehr in den Vordergrund gestellt habe. Bei uns in Deutschland ist umgekehrt eine alte Klage, dass die Juristen in den höheren Eisenbahnstellen allzu sehr bevorzugt würden. Das Züricher Blatt stellt den Grundsatz voran: „Die Eisenbahn ist in dem System der menschlichen Wirthschaft zunächst eine rein ökonomische Erscheinung und die Technik nur Mittel zum Zweck.“ Jedenfalls werde in der Lehre von den Eisenbahnen, soll sie eine gründliche und umfassende sein, neben Technik und Rechtskunde auch die ökonomische Disziplin einen angemessenen Platz finden müssen. Der Verfasser entwickelt dann seinen Lehrplan eingehend; in ihm hätte wohl die ökonomische Erklärung der Eisenbahn als Grundlage für das weitere vorauszugehen. Es gebe ökonomische Speziallehren für Handel, Industrie und Gewerbe, für Land- und Forstwirthschaft, für Bank- und Kreditwesen, aber eine gleichwerthige ökonomische Lehre für den Eisenbahnbau und besonders das Eisenbahnbetriebswesen nicht. Der Verfasser schliesst: Wenn er die Errichtung einer Eisenbahnhochschule empfehle, so verkenne er dabei durchaus nicht, dass die Empirik, die bisher allein die Eisenbahnmänner hervorgebracht habe (?), sehr tüchtiges leisten könne und leiste. Doch müsse man angesichts der Verhältnisse mit Direktor Dietler zu der Ueberzeugung kommen, dass der Zeitpunkt herangerückt sei, das vorhandene massenhafte Material zusammenzufassen, systematisch zu verarbeiten und aus demselben einen Stamm eisenbahnwissenschaftlicher Gesetze abzuleiten, mit einem Worte, eine Eisenbahnlehre zu errichten, die, an einer eigenen Eisenbahnhochschule vorgetragen, im Laufe der Zeit für staatliche wie private Verwaltung der Eisenbahnen an die Stelle erfahrungsmässiger Routine besondere wissenschaftliche Bildung setze. Für die Schweiz leiten die Aufsätze sogar die gesetzliche Pflicht zur Errichtung einer Eisenbahnhochschule aus dem Art. 44 des Rückkaufgesetzes ab, der vorschreibt, dass der Bund in geeigneter Weise Vorsorge treffen werde, dass die Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen die ihrem Dienst entsprechende Ausbildung erhalten.

Dr. B.

Ueber Schnellzuglokomotiven

und deren Leistungen berichtet der Aufsatz in Nr. 34 d. Ztg. mit Bezug auf den in Nr. 23 d. Ztg. erschienenen ähnlichen Aufsatz; es muss dem Herrn Verfasser allerdings zugegeben werden, dass die fraglichen Betrachtungen von der „sportlichen Seite“ aufgefasst wurden, soweit die von den Elektrotechnikern nun einmal aufgerollte Frage von 200-km Geschwindigkeiten ebenfalls „sportlich“ aufzufassen wäre. Bei derartigen Betrachtungen sind allerdings weniger die „praktisch“ erzielten Einzel-

leistungen maassgebend, als die theoretischen Grundlagen der Lokomotiven, und da muss für so grosse Geschwindigkeiten jedenfalls der Maschine mit freier Triebachse von möglichst grossem Durchmesser der Vorzug gegeben werden vor gekuppelten Lokomotiven mit kleineren Raddurchmessern.

Die grosse Gesammtleistung der fraglichen 3/5 Verbundschnellzuglokomotive ist anzuerkennen, es muss aber behauptet werden, dass die Einzelausführung doch besser die angeführten Mängel hätte vermeiden können, welche gerade bei einer Schnellzuglokomotive störend wirken, insbesondere die grossen Cylinder. Hier bietet doch die Anwendung von vier bezw. drei Cylindern leicht Abhilfe, unter Fortfall des Aussenrahmens und Verringerung der störenden Bewegungen.

Schliesslich mag noch betont werden, dass nach den Angaben der Midlandbahn die ungekuppelte Lokomotive nicht etwa dem „konservativen Geiste“ entsprechend ferner gebaut wird, sondern weil sie wegen der überaus geringen Betriebs- und Reparaturkosten das Bestehen dieser besonderen Gattung neben der gekuppelten Lokomotive für die Hügellandstrecken rechtfertigt. E. Fränkel, Guben.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die preussische Kanalvorlage** ist durch den am 3. d. Mts. erfolgten Schluss des Landtags zunächst erledigt. Der Ministerpräsident Graf Bülow begründete den Entschluss der Staatsregierung mit folgender Erklärung:

„Meine Herren! In der Thronrede, mit welcher ich im Auftrage Sr. Majestät des Königs am 8. Januar d. J. den Landtag der Monarchie eröffnet habe, nahm unter den angekündigten Gesetzentwürfen die wasserwirthschaftliche Gesetzesvorlage eine hervorragende Stelle ein. Beim Beginn der Etatsdebatte habe ich darauf hingewiesen, dass dieser Gesetzentwurf neben dem Etat den Hauptgegenstand Ihrer diesjährigen Berathungen bilden würde. Ich habe gleichzeitig betont, dass die geplanten Bauten dem Osten wie dem Westen, der Industrie wie der Landwirthschaft zu gute kommen sollten, dass sie den gesammten Güteraustausch nach allen Richtungen zu fördern bestimmt seien, dass dieser Gesetzentwurf im Zeichen wirthschaftlich ausgleichender Gerechtigkeit stehe. Aus diesem Grunde muss die Staatsregierung die eingebrachte erweiterte Kanalvorlage als ein ganzes betrachten, aus welchem wesentliche Bestandtheile ohne Beeinträchtigung wichtiger wirthschaftlicher Interessen nicht ausgeschaltet werden können. — Nach dem Gange, welchen die Berathungen in der Kommission des Hauses der Abgeordneten genommen haben, hat die königliche Staatsregierung zu ihrem Bedauern die Ueberzeugung gewinnen müssen, dass die erwartete Verständigung über die Kanalvorlage zur Zeit ausgeschlossen ist. Von der Fortsetzung einer zwecklosen Berathung dieser Vorlage kann sich die königliche Staatsregierung keinen Erfolg versprechen und daher zu einer solchen die Hand nicht bieten. — Auf Grund des mir ertheilten Allerhöchsten Auftrages erkläre ich die Sitzungen des Landtages für geschlossen.“

Die „Berl. Pol. Nachr.“ geben zu dieser Erklärung noch folgende Erläuterung:

„Wenn die königliche Staatsregierung zur Zeit auf eine Weiterberathung der Kanalvorlage verzichtet, so kann der Grund hiervon nur darin liegen, dass sie sich unter den gegenwärtigen Verhältnissen von einer solchen keinen Erfolg verspricht. In diesem Entschlusse liegt eine wahrhaft staatsmännische Selbstbeschränkung, indem man der Stimmung der Mehrheit des Abgeordnetenhauses in durchaus konstitutioneller Weise Rechnung trägt. Es ist darin aber keineswegs ein endgültiger Verzicht auf die wiederholte Forderung der Ausführung des Kanalprojekts in vollem Umfange und zu gelegenerer Zeit enthalten.

Es ist offenbar ein grossartiger Gedanke, die Ströme Deutschlands durch die Binnenlinie eines Kanals mit einander zu verbinden und damit den Wassertransport von Gütern bei dem schnellen Wachsthum unserer Bevölkerung zu vereinfachen und zu verbilligen. Dieser Gedanke hat in den weitesten Kreisen freudigen Wiederhall gefunden und wird sicherlich gegenüber den jeweiligen politischen und wirthschaftlichen Strömungen seine Erledigung finden. Stellt man unter den gegenwärtigen Verhältnissen das Kanalprojekt vorläufig zurück, so, meinen wir, wird diese scheinbare Verzögerung nur zur Klärung der Meinungen und zum schliesslichen Siege jenes schöpferischen Gedankens führen.“

— **Die preussische Nebenbahnvorlage**, deren Einbringung unmittelbar bevorstand, hat bei dem unerwartet eingetretenen Schluss des Landtags nicht mehr verhandelt werden können. Dazu bemerkt die halbamtliche „Berl. Korr.“: Ihre Feststellung hatte in diesem Jahre besonders wegen umfangreicher Verhandlungen mit anderen Staaten längere Zeit erfordert. Da indessen, wie der letzte Baubericht der Eisenbahnverwaltung ergibt, mehr als 300 000 000 ℳ. an gesetzlichen Krediten für neue Staatsbahnen noch offen stehen — ganz abgesehen von den grossen Mitteln des Extraordinariums und der ausseretatsmässigen Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung —, so wird die Bauthätigkeit dieser Verwaltung keinerlei Unterbrechung erfahren. Ueberdies wird auch durch die Vornahme ausführlicher Vorarbeiten für besonders dringliche Linien, deren Aufnahme in die diesjährige Vorlage beabsichtigt war, eine Verzögerung der Bauausführung selbst vermieden werden können.

— **Ausgabe von Eisenbahnfahrkarten gegen Gutscheine von öffentlichen Arbeitsnachweisestellen.** Nachdem seit einiger Zeit in Schlesien versuchsweise und widerruflich öffentlichen Arbeitsnachweisestellen von Stadtgemeinden und gemeinnützigen Vereinen und Anstalten in Schlesien das Fahrgeld für nach auswärts zu befördernde Arbeitnehmer gestundet wird und die Fahrkarten gegen Gutscheine der Arbeitsnachweisestellen verabfolgt werden, wobei das Schuldkonto monatlich mit den Fahrkartenausgabestellen unmittelbar auszugleichen ist und von Hinterlegung einer Sicherheit einstweilen abgesehen ist, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten zur weiteren Förderung solcher gemeinnützigen Einrichtungen die königlichen Eisenbahndirektionen versuchsweise ermächtigt, öffentlichen Arbeitsnachweisestellen der bezeichneten Art, die darum nachsuchen und die die nöthigen Bürgschaften bieten, nach pflichtmässiger Prüfung der Bedürfnissfrage die gleiche Vergünstigung zu gewähren. Hierbei kann auch bei der Beförderung von Arbeitslosen in die nächst belegenen Arbeiterkolonien oder Nothstandskolonien das Fahrgeld gestundet werden. Unberücksichtigt bleiben gewerbsmässige Stellenvermittler und solche Arbeitsnachweisestellen, von denen nach ihrer Organisation und Tendenz anzunehmen ist, dass sie parteipolitischen Zwecken dienen.

— **Grundsätze für die Bemessung der Gehälter.** Das im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ vom 2. d. Mts. enthält einen Erlass des Ministers vom 23. April d. J., durch welchen den königlichen Eisenbahndirektionen die Grundsätze über die Bemessung der Gehälter der etatsmässigen Staatsbeamten nach Dienstaltersstufen zur Beachtung mitgetheilt werden. Wir werden die Grundsätze ihrem wesentlichen Inhalt nach in einer der nächsten Nummern zur Kenntniss unserer Leser bringen.

— **Stellenbesetzung in Direktionsgruppen bei den preussischen Staatsbahnen.** In Bezug auf die Vergebung von etatsmässigen Stellen nach Gruppen hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten folgende Bestimmung getroffen: „Beamten, die behufs Beförderung in ein anderes Amt oder zum Zweck der etatsmässigen Anstellung in einen anderen Direktionsbezirk oder nach einem anderen Stationsorte des Heimathsbezirks versetzt werden sollen, ist, wenn sie aus persönlichen Gründen um Abstandnahme von der Versetzung nachsuchen, zu eröffnen, dass sie bei Aufrechthaltung des Gesuchs in der Anwärterliste gestrichen werden würden. Von der Streichung darf nur abgesehen werden, wenn die vorgesetzte königliche Eisenbahndirektion nach sorgfältiger Prüfung die Gründe der Ablehnung als berechtigt anerkennt. Letzterenfalls sind aber diätarisch beschäftigte Anwärter darauf aufmerksam zu machen, dass bei der späteren etatsmässigen Anstellung die bis dahin im diätarischen Verhältniss noch zurückzulegende weitere Dienstzeit auf das Besoldungsalter bestimmungsmässig nicht angerechnet werden würde. — Werden diätarische Anwärter wegen unberechtigter Ablehnung einer angeordneten Versetzung in der Anwärterliste gestrichen, so ist zugleich zu erwägen, ob ihre fernere Beibehaltung im Eisenbahndienst den Umständen nach sich überhaupt empfiehlt, da die Verwaltung durch solche Beamte in der sachgemässen Verfügung über das Personal behindert wird.“

— **Der von der preussischen Staatseisenbahnverwaltung gewährte Nothstandstarif für Futter- und Streumittel**, über dessen Einführung wir in Nr. 13 S. 197 und Nr. 24 S. 378 d. Ztg. berichteten, hat bekanntlich Anlass zu einer Interpellation der Abgg. Barth (freis. Vereinig.) und Kittler (freis. Vp.) gegeben, welche in der letzten Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 2. Mai d. J. zur Verhandlung kam. Die Minister waren nicht zugegen, da gleichzeitig die Sitzung des Staatsministeriums stattfand, welche zum Schluss des Landtages führte. Die Interpellation lautet: „Seit dem 6. Februar 1901 besteht in dem Eisenbahnverkehr verschiedener Gegenden Preussens für Futter- und Streumittel ein Ausnahmetarif, von dessen Benutzung die Futtermittelhändler, soweit sie nicht als Landwirthschaftsgenossenschaften auftreten, ausgeschlossen sind. Welche Maassregeln gedenkt die königliche Staatsregierung zu treffen, um diese Verletzung des § 7 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 zu beseitigen?"

Abg. Barth begründete seine Anschauung von der Ungesetzlichkeit des Tarifs, weil nach der angezogenen Bestimmung der Verkehrsordnung die gehörig veröffentlichten Tarife bei Erfüllung der gleichen Bedingungen für jeden in derselben Weise anzuwenden sind, und bestritt auch die sachliche Berechtigung des Ausschlusses der Händler von der Begünstigung. Wir wiederholen hier zum Verständniss, dass die Frachtermässigung nur gewährt werden kann, wenn der Frachtbrief den Zusatz trägt: „zu Futterzwecken (Streuzwecken) im eigenen landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers", oder wenn innerhalb dreier Monate der Nachweis geführt wird, dass die Sendung im landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung gefunden hat oder von einer landwirthschaftlichen Genossenschaft zu diesem Zweck an ihre Mitglieder abgegeben ist.

Ministerialdirektor Möllhausen begründete eingehend die Einführung des Nothstandstarifs als Folge des in einigen Gegenden des Landes eingetretenen Futtermangels. Der Handelsminister sei vor der Festsetzung des Ausnahmetarifs nicht daran betheiligt worden, sondern sei erst infolge der Angriffe der Handelskreise nachher mit dem Eisenbahnminister in Verbindung getreten, mit dem z. Zt. noch Verhandlungen schwebten. Schon bisher sei es Praxis gewesen, dass solche Ausnahmetarife ohne Befragung des Handelsministers vom Eisenbahnminister festgesetzt wurden. Der Ausschluss des Handels von dem Tarife beruhe keineswegs auf irgend einer Chikane, der Tarif sei vielmehr an sich nur für die nothleidenden Kreise, d. h. für die Landwirthe, bestimmt. Derartige Ausnahmetarife seien vielfach erlassen worden, so z. B. für Kalisalze, ohne dass jemals ein Bedenken gegen die Rechtsbeständigkeit solcher Tarifbestimmung erhoben worden wäre. Auch käme die Bestimmung der Eisenbahn-Verkehrsordnung in Betracht, wonach Abweichungen von dem geltenden Tarif mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig sind. Uebrigens sei es nicht richtig, dass der Handel durch die getroffenen Anordnungen geschädigt worden sei. Ebenso setzte Geheimerath Krönig, vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, auseinander, dass die Regierung dem Geist der Verkehrsordnung nicht zuwider gehandelt habe. Diese Verkehrsordnung sei von den vereinigten deutschen Eisenbahnverwaltungen ausgearbeitet worden, nicht blos von der preussischen. Eine Schädigung des kleinen Mannes liege nicht vor, denn dieser sei auf die Händler nicht angewiesen. Die kleinen Leute können sich zusammenthun, um eine ganze Wagenladung zu beziehen. In der ganzen Zeit des Bestehens dieses Tarifs sei bei den betheiligten Ressorts auch nicht eine einzige Beschwerde kleiner Landwirthe eingegangen. Beschwerden seien nur aus Handelskreisen gekommen. Der Nothstandstarif sei keineswegs ein Nothstandstarif für grosse Besitzer; einem solchen Tarif würde die Staatsregierung niemals zugestimmt haben. Eine Nothlage, wie bei der Landwirthschaft, liege bei den Transportgesellschaften, wie Pferdebahnen usw., nicht vor.

Im Verlauf der weiteren Verhandlung wurde die Nützlichkeit und Nothwendigkeit des Tarifs und der Beschränkung seines Anwendungskreises von verschiedenen Rednern der konservativen und freikonservativen Parteien lebhaft anerkannt. Abg. Freiherr v. Zedlitz nahm den Tarif auch gegen den Vorwurf in Schutz, dass er mit der Verkehrsordnung in Widerspruch stehe. Es handle sich um eine Zweckbestimmung, an die die Tarifermässigung gebunden sei, im übrigen sei sie allen Personen zugänglich gemacht. Er halte aber doch in einem Punkt den Nothstandstarif nicht für zweckmässig. Es sei nicht richtig, dass alle kleinen Landwirthe sich zu Genossenschaften zusammenschliessen und direkt beziehen könnten. Viele Landwirthe seien vom Händler so abhängig, dass sie sich von ihm nicht losmachen können. Wenn sie also ganze Wagenladungen nicht beziehen, seien sie von dem Vorzugstarif ausgeschlossen. Wenn ein Weg gefunden wäre, auch den kleinen Landwirthen durch Hineinziehung der Händler unter gewissen Bedingungen den Tarif zugänglich zu machen, so würde auch der Schein einer Benachtheiligung des Handels vermieden werden. Im übrigen sei der Angriff der Interpellanten gegen den Nothstandstarif vollständig verfehlt.

Nach einigen weiteren Hin- und Widerreden zwischen den verschiedenen Anschauungen über die Nützlichkeit der Händler schloss der Abg. Barth mit einem Hinweis auf die Nothwendigkeit der Gleichberechtigung für alle. Die Interpellation wurde dann durch Annahme eines Schlussantrages erledigt.

Im Anschluss an diese Verhandlung ist von Vertretern der konservativen und freikonservativen Parteien ein Antrag des Inhalts eingebracht: „Die königliche Staatsregierung zu ersuchen, bei landwirthschaftlichen Nothständen, welche infolge von Missernten, Ueberschwemmungen, Viehsterben usw. in ganzen Provinzen oder auch in einzelnen Theilen derselben veranlasst sind, durch Frachtermässigungen die Zufuhr des Bedarfes aus anderen Theilen der Monarchie wie bisher auch künftig zu erleichtern. Hiermit wird nicht allein das landwirthschaftliche, sondern auch das allgemeine Interesse gewahrt. Diese Frachtbegünstigungen sind aber den Landwirthen und nicht dem Handel zuzuwenden." Zur Verhandlung ist der Antrag natürlich infolge des Landtagsschlusses nicht gelangt.

— **Undurchlässige Befestigung von Viehrampen.** Wie ein Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten mittheilt, hat die königliche Eisenbahndirektion in Cassel angeregt, auf den Stationen ihres Bezirks, wo die Laderampen weniger dem Viehverkehr, sondern zu anderweitigen Verladungen dienen, von einer undurchlässigen Befestigung der Oberfläche abzusehen, da jene besonders beim Verladen schwerer Gegenstände in kurzer Zeit zerstört wird, und für die Verladung von Vieh fahrbare Rampen verwendet werden könnten. Da gewöhnlich nur die Oberflächen der festen Rampen, nicht aber auch die mit ihnen in Verbindung stehenden Zufuhrwege mit undurchlässigem Pflaster versehen werden, so erscheine die Gefahr der Uebertragung von Seuchen geringer, wenn das Vieh mittelst fahrbarer Rampen bald hier, bald dort verladen werde, als wenn es stets dieselbe Stelle am Fusse der festen Rampe passiren müsste, an der die Ansteckungsstoffe sich vorzugsweise ansammeln. Auch würde durch den Fortfall der undurchlässigen Befestigung neben dem Vortheil der verringerten Ansteckungsgefahr eine nicht unwesentliche Kostenersparniss erzielt werden.

Der Herr Minister hat nun die übrigen königlichen Eisenbahndirektionen zu einer Aeusserung über vorstehende Frage und zur Bezeichnung der Stationen veranlasst, bei denen sich die Beschaffung fahrbarer Rampen für die Viehverladung empfehlen möchte. Gleichzeitig will der Minister einem Berichte darüber entgegensehen, welche von den bisher ausgeführten undurchlässigen Befestigungsarten der Rampenoberflächen sich am besten bewährt haben, insbesondere auch bei Beanspruchung durch schwere Gegenstände, und wie hoch sich die Anlage- und Unterhaltungskosten belaufen.

— **Zollabfertigung bei dem Nachtschnellzug Wien-Oderberg-Berlin.** Um die Reisenden in ihrer Nachtruhe nicht zu stören, wird, wie der „Berl. Akt." meldet, seit 1. Mai bei dem Nachtschnellzuge 6 das für die Stationen Breslau bis Berlin aufgegebene Reisegepäck nicht mehr in Oderberg (3 Uhr 8 Min. früh), sondern in Breslau bezw. Berlin zollamtlich abgefertigt werden. Die Zollrevision für die Stationen zwischen Oderberg und Breslau (ausschliesslich) erfolgt in Oderberg; ebenso wird das Handgepäck im Zuge während des Aufenthaltes in Oderberg nachgesehen. Die Zollabfertigungsstelle in Breslau befindet sich auf dem oberschlesischen Bahnhofe, die in Berlin im Erdgeschoss des Bahnhofes Friedrichstrasse am südwestlichen Ausgange (Dienststunden 11 Uhr Vormittags bis 8 Uhr Nachmittags). Die Revision findet sogleich nach Ankunft des Zuges statt; Reisende, welche Anschlusszüge benutzen wollen, werden vorzugsweise abgefertigt. Auf Antrag wird das Gepäck auf Kosten der Reisenden nach dem Packhofe in Berlin, Alt-Moabit 145, überführt und nach Ablauf von fünf Tagen, falls die Zollabfertigung nicht beantragt wird, zur öffentlichen Zollniederlage gebracht.

— **Vermehrung der Personenzüge in Hessen seit der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft.** Bekanntlich hatte die „Frankfurter Zeitung" gegenüber den Darlegungen in dem auf S. 454 d. Ztg. abgedruckten Schreiben der Eisenbahndirektion Mainz behauptet, die Gemeinschaftsverwaltung habe in der Entwickelung des Personenzugverkehrs im Grossherzogthum Hessen nicht mehr geleistet als s. Zt. der frühere Betrieb, solange er noch nicht von der kommenden Gemeinschaft beeinflusst war. Demgegenüber war bereits in Nr. 163 des „Schwäbischen Merkur" für die Linie Aschaffenburg-Darmstadt-Mainz herausgerechnet, dass hier an Zügen, die der Personenbeförderung dienen, täglich gefahren worden sind bezw. gefahren werden: im Jahre 1885: 1 376 Zugkm, im Jahre 1890: 1 444 Zugkm, im Winter 1896/97 (letzter Fahrplan der Privatbahn): 1 492 Zugkm, vom 1. Mai 1901 ab: 1 837 Zugkm, wonach sich also

ır diese Linie von 1885 bis 1890 die Zugkilometer im ganzen n 5%, von 1890 bis 1896/97 im ganzen um 3,3%, von 1896/97 bis :tzt, d. h. unter der neuen Verwaltung, im ganzen um 23% verehrt haben. Der „Schwäbische Merkur" bringt nun in seiner r. 197 in Ergänzung dieser Ausführung auf Grund eingehender erechnungen folgende, sich zugleich auch auf die oberessischen Eisenbahnen beziehende Darlegung, die wir nachehend des allgemeinen Interesses halber wörtlich zum Ab-:uck bringen.

„Im Jahre 1876 wurden auf den im Grossherzogthum essen belegenen Strecken der hessischen Ludigsbahn in täglich regelmässig verkehrenden Zügen ge-.hren täglich 5 736 Zugkm. Auf denselben (alten) Strecken wurden Jahre 1896 (dem letzten Jahre des Bestehens der Privatahn) gefahren täglich 6 728 Zugkm. Zunahme 1896 gegen 1876 2 Zugkm. Auf den innerhalb dieser Zeit eröffneten neuen in'en wurden je im ersten Betriebsjahre gefahren täglich 2 462 ugkm. Auf diesen (neuen) Strecken wurden im Jahre 1896 ge-.hren täglich 3 877 Zugkm. Zunahme mithin 1 415 Zugkm. ür alte und neue Strecken zusammen betrug mithin der Zu-;achs in diesen 20 Jahren täglich 2 407 Zugkm. Auf diesen immtlichen Strecken wurden bei Uebernahme durch die neue erwaltung Anfang 1897 täglich gefahren 10 605 Zugkm. Auf den-elben von der neuen Verwaltung übernommenen Strecken erden ab 1. Mai 1901 täglich gefahren 12 365 Zugkm. Zunahme ithin von 1897 bis 1. Mai 1901 1 760 Zugkm. In diesem Mehr on 1 760 Zugkm sind 172 Zugkm schon früher bestandener üge enthalten, welche vorher über die Strecken von Nachbar-ezirken gefahren wurden. Hier handelt es sich um den sog. stende-Wien-Zug, auf den die preussische Rhein- bezw. Mainеite zu Gunsten der hessischen verzichtet hat, und um die üher über Darmstadt-Goddelau, nun aber direkt über Goddelau efahrenen D-Züge 5 und 6 Frankfurt-Mannheim. Diese Ver-ehrung mit 172 Zugkm für das hessische Gebiet ist aber eben ur durch die neue Verwaltung zu Stande gekommen. Auf den nter der neuen Verwaltung eröffneten neuen Strecken wurden der zuletzt bezeichneten Zeit (1897/1901) gefahren täglich 047 Zugkm. Auf diesen neuen Strecken werden ab 1. Mai ge-.hren täglich 1 286 Zugkm. Zunahme mithin 239 Zugkm. Für te und neue Strecken zusammen betrug mithin unter der euen Verwaltung in diesen etwa $4\frac{1}{3}$ Jahren die Zunahme täg-ch 1 999 Zugkm.

Gegenüber einer Vermehrung um rund 2 400 Zugkm täglich ir einen Zeitraum von etwa 20 Jahren unter der Privatbahn-e waltung steht mithin eine Zunahme um rund 2 000 Zugkm ir einen Zeitraum von etwa $4\frac{1}{3}$ Jahren unter der neuen Ver-altung. Schlagender lassen sich die Vortheile der letzteren och nicht nachweisen!

Auch für die oberhessischen Eisenbahnen haben ir eine Berechnung angestellt. Hier war in Bezug auf die eistungen für den Personenverkehr unter der früheren eigenen essischen Staatsbahnverwaltung in Anbetracht der äusserst ümmerlichen Rente dieser Linien lange Zeit hindurch eine erbesserung nicht eingetreten. Mit dem Inkrafttreten der reussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und dem Eintritt er neuen Verwaltung (hier der Eisenbahndirektion Frankfurt) uch für die oberhessischen Eisenbahnen wurden auf diesen iglich 1 954 Zugkm gefahren. Ab 1. Mai l. J. werden auf diesen inien gefahren täglich 2 588 Zugkm; Vermehrung mithin 34 Zugkm. Also auch für die alten oberhessischen Staats-ahnen hat das neue Verhältniss für den Personenverkehr usserordentliche Vortheile gebracht.

Man würde zu glauben geneigt sein, dass die Abfuhr, elche die „Frankfurter Zeitung" sich durch die vorstehenden eststellungen wiederholt zugezogen, überzeugend wirken üsste. Aber man darf nicht vergessen, dass man es bei den egnern einer Eisenbahnvereinheitlichung mit Vorkämpfern es ödesten Partikularismus und blinden Preussenhasses zu un hat. Wäre es andernfalls zu verstehen, dass dieselbe eitung in einem Artikel vom 25. April (Nr. 114, Abendblatt), in elchem sie grob tastend nach „dem Anwalt der preussischen ahnvormacht" sucht, wörtlich sagt: „Aber die Stimmungsmache ht nicht, sie sucht flugs nach anderem Stoff und greift un-esehen alles auf, was irgend brauchbar erscheint." — Die Frankfurter Zeitung" erkennt in ihrem Fanatismus gegen alles, as preussischer Herkunft ist, nicht, wie treffend sie sich hier-it selber charakterisirt, wie sie selbst auf jede einseitige eschwerde kleiner Nörgler — mögen sie nun in Gross-Umstadt, aubenheim oder Buxtehude sitzen — unbesehen hereinfällt, nbekümmert darum, dass sie, das sonst weitblickende rgan, durch diese wiederholten Abführungen sich gerade auf inem Gebiet Blössen gibt, innerhalb dessen sie als anerkannte utorität gilt, wir meinen auf dem handels- und verkehrs-olitischen. Einem derartigen „Treiben" aber muss man, um it den Schlussworten unserer Gegnerin zu sprechen, „überall charf auf die Finger passen". Es mag dieses eine recht un-rquickliche Aufgabe sein; jedoch per aspera ad astra!"

— **Anträge auf Ausdehnung des Packettarifs der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn.** Am 26. März d. J. fand die 17. Sitzung des ständigen Ausschusses des Bezirkseisenbahnraths Frankfurt a. M. statt. Einziger Punkt der Tagesordnung war der Antrag auf Ausdehnung des Packettarifs der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn auf die Eisenbahndirektionsbezirke Mainz, Frankfurt und Cassel. Die Mittheilungen der Handelskammer zu Frankfurt a. M. bringen hierüber folgenden Bericht: Der Antragsteller, Kommerzienrath Fehr-Flach, bezog sich im allgemeinen auf seine Ausführungen in der 47. Sitzung des Bezirkseisenbahnraths vom 28. November 1900, in welcher der Antrag zum Zweck sorgfältiger Erhebungen zurückgestellt worden war. Er hob nochmals hervor, dass der Packettarif besonders wichtig sei für Badeorte und grössere Städte hinsichtlich einer schleunigen und billigen Zuführung von Lebensmitteln und landwirthschaftlichen Erzeugnissen, wie überhaupt von Gegenständen, welche wegen der Gefahr des schnellen Verderbens eine längere Beförderungsdauer nicht ertragen könnten. Wenn der Tarif noch nicht besonders stark in Anspruch genommen werde, so habe dies darin seinen Grund, dass er noch nicht genügend bekannt sei. Sein Antrag gehe dahin, den Tarif auf die Bezirke Frankfurt und Mainz auszudehnen, eventuell aber wenigstens auf die Strecken Wiesbaden-Langen-Schwalbach-Diez, die Rheingaustrecke und die Strecke Kastel-Hochheim-Höchst.

Der Berichterstatter der Eisenbahndirektion Frankfurt am Main führte aus, dass für die Beförderung kleiner Sendungen auf der Eisenbahn verschiedene Tarifvergünstigungen von deutschen und ausserdeutschen Bahnen eingeführt seien, wie eine vergleichende Uebersicht nachweise. Die wesentlichen Abweichungen des Packettarifs von diesen anderen, namentlich den süddeutschen Tarifen, liessen es zweifelhaft erscheinen, ob der Ausschuss gerade diesen Tarif, so wie er sei, zur weiteren Ausdehnung empfehlen werde, oder nur einzelne Eigenthümlichkeiten desselben, die zu prüfen und je nachdem zur weiteren Verbreitung zu empfehlen seien. Vorzüge des Tarifs seien die Billigkeit, die rasche Beförderung und die leichte Abfertigungsweise. Die beiden letzteren seien zugegeben, was aber die Billigkeit anlange, so lasse die Gegenüberstellung der verschiedenartig gebildeten Tarifsätze erkennen, dass der Packettarif nur billig sei auf nahe Entfernungen und bei geringen Gewichtsmengen, wofür Beispiele angeführt wurden. Es gehe daraus hervor, dass die Einführung des Packettarifs lediglich ein Wettbewerbsunternehmen der früheren hessischen Ludwigsbahn gegen die Post innerhalb ihres kleinen Netzes, also im Nahverkehr, gewesen sei, die Ausdehnung auf die preussischen Staatsbahnen bedeute die Aufnahme dieses Wettbewerbs seitens des preussischen Staates in erhöhtem Maassstabe. Die Frage, ob eine solche Maassnahme vom allgemeinen wirthschaftlichen Standpunkte aus zu billigen sei, wurde seitens der Vertreter der preussischen Staatsbahnverwaltung aus verschiedenen Gründen bezweifelt; es sei zu prüfen, ob der Tarif so beschaffen sei, dass er auch bei weiterer Ausdehnung in Bezug auf Billigkeit, schnelle Beförderung und leichte Abfertigung die grössten Vortheile biete. Eine Befürwortung des Bezirkseisenbahnraths habe nur dann Aussicht auf Erfolg, wenn ein Tarif vorgeschlagen werde, der sich bei der Ausdehnung auf einen grösseren Bezirk mit Sicherheit bewähre.

Nachdem der weitere Verlauf der Debatte zu neuen Anträgen geführt hatte, stellte der Vorsitzende fest, dass 3 Anträge vorlägen, nämlich: 1. der Antrag Fehr-Flach (Ausdehnung auf die Bezirke Frankfurt a. M. und Mainz); 2. der Antrag Dr. Frh. Waitz v. Eschen (Ausdehnung auf die 3 Direktionsbezirke Frankfurt a. M., Mainz und Cassel); 3. der Antrag Michel (Ausdehnung auf die gesammten preussischen Staatsbahnen). Nach Zurückziehung des ersten Antrages kam folgender Antrag zur Abstimmung: „Der Ausschuss empfiehlt dem Bezirkseisenbahnrath, bei dem Herrn Minister dahin vorstellig zu werden, dass der für die Beförderung von Eisenbahnpacketen für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a. M. und Mainz bestehende Tarif unter Beibehaltung der Beschränkungen a) des Gewichts bis zu 20 kg, b) der Entfernung bis zu 50 km auf das gesammte Gebiet der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, mindestens aber auf die Direktionsbezirke Frankfurt a. M., Mainz und Cassel ausgedehnt werde." Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

— **Umbau der Strecke Berlin-Erkner.** Unserem in Nr. 24 d. Ztg. enthaltenen Berichte über die Bauthätigkeit der preussischen Staatsbahnverwaltung fügen wir noch nach, dass zu den grösseren zur Zeit in Ausführung begriffenen Bauten auch die Umgestaltung der Strecke Berlin-Erkner durch die Herstellung besonderer Vorortgleise gehört. Für den Bau, der bei Aufrechterhaltung des vollen Betriebes auf der stark belasteten Strecke an die Umsicht der betheiligten Baubeamten die höchsten Anforderungen stellt, werden die auf 7 300 000 ℳ veranschlagten Mittel im Extraordinarium der alljährlichen Etatsgesetze bewilligt. Die Ausführungen sind etwa zur Hälfte fertiggestellt und dafür rund 3 500 000 ℳ verausgabt.

— **Brandenburgische Städtebahn.** Der „Reichsanzeiger" vom 2. d. Mts. veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb dieser in Nr. 30 S. 471 d. Ztg. näher beschriebenen Bahn durch die Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft.

— **Braunschweigische Landeseisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht der Direktion hat sich der Verkehr auch im Jahre 1900 im allgemeinen in befriedigender Weise weiter entwickelt, so dass wiederum in den Einnahmen sowohl aus dem Personenverkehre, als auch aus dem Güterverkehre eine Steigerung stattgefunden hat. Es sind 16 560 Personen und 58 612 t Güter mehr befördert wie 1899. Die Betriebsrechnung ergibt ausschliesslich des Vortrages von 1899 eine Einnahme von 1 167 747 ℳ. Nach Absetzung der dem Erneuerungsfonds zufliessenden 48 960 ℳ verbleiben an reiner Betriebseinnahme 1 118 786 ℳ. Dieser Betrag zeigt gegen die Betriebseinnahmen von 1899 ein Mehr von 78 043 ℳ und zwar aus dem Personenverkehre 8 434 ℳ, aus dem Güterverkehre 48 521 ℳ, aus den sonstigen Einnahmen 21 088 ℳ. Die Ausgaben betragen nach der Betriebsrechnung 695 728 ℳ. Nach Absetzung der dem Erneuerungsfonds zur Last fallenden Ausgaben von 113 801 ℳ verbleiben an Betriebsausgaben 581 926 ℳ. Die Ausgaben haben sich danach gegen 1899 um 32 898 ℳ erhöht. Diese Mehrkosten sind durch die Kosten für die Bewältigung des erheblich stärkeren Verkehres, insbesondere auch durch grössere Personalkosten und durch die fortgesetzte Preissteigerung für sämmtliche Betriebsmaterialien hervorgerufen. In der Generalversammlung vom 5. Mai 1900 wurde beschlossen, zur Herstellung der Verbindung mit den neuen Lenz'schen Bahnen Schöningen bezw. Mattierzoll-Gliesmarode zunächst die Theilstrecke Braunschweig Nordbahnhof-Gliesmarode der Schunterthalbahn zu bauen. In Ausführung dieses Beschlusses ist im Laufe des Berichtsjahres mit dem Bau dieser Theilstrecke begonnen, und soll er im laufenden Monat der Hauptsache nach beendet werden. Die Inbetriebnahme erfolgt erst gleichzeitig mit der Eröffnung der Lenz'schen Strecken, voraussichtlich im Herbst d. J. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist einschliesslich des Vortrages aus 1899 mit 15 370 ℳ einen Ueberschuss nach von 284 613 ℳ, die Gewinnantheile für Aufsichtsrath und Direktion betragen 11 131 ℳ, so dass 273 482 ℳ zur Verfügung der Generalversammlung stehen. Es wird vorgeschlagen, hiervon 6,5 % auf das Aktienkapital von 3 650 000 ℳ mit 237 250 ℳ zur Vertheilung zu bringen, an besonderen Vergütungen den beiden Direktoren je 1 500 ℳ, den Beamten 6 000 ℳ, zusammen 9 000 ℳ, zu bewilligen und restliche 27 232 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen.

Auf der Tagesordnung der am 21. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung steht auch ein Antrag auf Ausführung der Fortsetzung der Schunterthalbahn von Gliesmarode bis zur Landesgrenze bezw. bis nach Fallersleben.

— **Ueber den jetzigen Stand der Bauten auf der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn** entnehmen wir der „Köln. Ztg." folgende Darstellung: Der Bau der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin hat inzwischen solche Fortschritte gemacht, dass man jetzt sich einigermaassen ein Urtheil gestatten kann. Auf einer beträchtlichen Strecke liegen bereits die Gleise, auf einer anderen steht die Fertigstellung des Oberbaues unmittelbar vor dem Abschlusse. Es ist zu erwarten, dass in wenigen Monaten, sobald der Untergrundbahnhof am Potsdamer Platze, der schon jetzt in seiner künftigen Gestaltung deutlich erkennbar ist, vollendet sein wird, der Betrieb auf der Strecke vom Potsdamer Thor bis zur Spree vollständig wird aufgenommen werden können. Die Strecke vom Potsdamer Thor zum Zoologischen Garten ist freilich noch im Rückstande, weil erst seit einiger Zeit die Arbeiten für die Ueberleitung der Hochbahn vom Nollendorfplatze aus in eine Untergrundbahn angeordnet werden konnten. Indess wird auch hier mit aller Macht gearbeitet, um den erforderlichen Tunnel baldigst fertig zu stellen. Es kann schon jetzt mit Zuversicht darauf gerechnet werden, dass auch auf dieser, der westlichen Strecke, spätestens Anfang 1902 der Betrieb wird aufgenommen werden können. Bei dem jetzigen Stande der Arbeiten ist besonders günstige Gelegenheit geboten, die Wunder der Technik genauer kennen zu lernen, die hier haben entfaltet werden müssen. Dazu gehörten vor allem die höchst eigenartige Unterfangung der Grundmauern des alten Potsdamer Bahnhofes, dann mehrere der interessantesten Brückenbauten, darunter eine 140 m lange Brücke, welche die Ueberführung der Hochbahn über die Gleisanlagen der Potsdamer Bahn bewirkt und mit einer völligen Durchschneidung eines Wohnhauses endet, vor allem aber das schon jetzt in allen technischen Kreisen berühmt gewordene „Gleisdreieck", das unter der eigenartigsten Ausnutzung der Bodenverhältnisse es ermöglicht, das Doppelgleise einerseits unmittelbar zwischen den beiden 10 km von einander entfernten Endpunkten der Hochbahn und andererseits von jedem dieser Endpunkte zum Potsdamer Thor zu führen, ohne dass an irgend einer Stelle eine Schienenkreuzung vorkommt. Die Art, wie diese Aufgabe auf kleinem Raume gelöst worden ist, sowie nicht minder die Ausführung der dazu erforderlichen Hebungen und Senkungen der Gleise theils auf Gewölben, theils auf Brückenbauten, theils gleichzeitig auf beiden übereinander ist ebenso bewunderungswürdig wie mustergültig. An dieses Gleisdreieck schliesst sich unmittelbar die auf weitere Ausdehnung berechnete Stromzuführungsanlage an, in der bereits drei mächtige Maschinen mit ihren Kesselanlagen fertig aufgestellt sind. Für den Bau der Hochbahn haben etwa für 7 000 000 ℳ Grundstücke erworben werden müssen; doch ist anzunehmen, dass von diesen für etwa 3 000 000 ℳ für spätere Vermiethungen oder anderweitige Verwerthung nutzbar gemacht werden können. Auch sind schon jetzt umfassende Vorkehrungen getroffen worden, dass die Untergrundbahn sowohl vom Potsdamer Platze aus in der Richtung zum Spittelmarkt und vom Zoologischen Garten aus in der Richtung zum Charlottenburger Schlosse hin weitergeführt werden kann.

Die „Köln. Ztg." fährt weiter fort: „Richtig ist, dass ein Theil der Berliner Bevölkerung der Ausführung der Hochbahn mit einer gewissen Feindseligkeit gegenübersteht. Namentlich die Bewohner des breiten, theilweise baumbesetzten vornehmen Strassenzuges im Westen der Stadt, der Bülow-, Kleist- und Tauentzienstrasse, sind über die mit der Ausführung der Bahn verbundenen mehrjährigen Plackereien, über das Einrammen der Schutzwände, das geräuschvolle Pumpen zur Bewältigung des Grundwassers, das endlose Vernieten der Eisenkonstruktion, die Zerstörung mancher schönen Gartenanlage im hohen Grade unzufrieden, und demgemäss sollen in diesen Strassen auch schon zahlreiche Miether ihre Wohnungen gekündigt haben. Das sind aber die üblichen Klagen, die mit jeder solchen Ausführungs- und Uebergangszeit unvermeidlich verbunden sind. Sobald der Betrieb in regelmässiger Weise aufgenommen sein wird, werden gerade diese Gegenden durch die grossartigen Verbesserungen ihrer Verkehrsbeziehungen einen bedeutenden Aufschwung erfahren, zumal, wenn es gelingen wird, den Betrieb so geräuschlos herzustellen, wie das auf der schon jetzt vollendeten Strecke verwirklicht ist. Jedenfalls wird nach ihrer Fertigstellung diese elektrische Hoch- und Untergrundbahn eine weitere hervorragende Sehenswürdigkeit der Reichshauptstadt werden."

Wir sind mit den Schlusssätzen durchaus einverstanden und möchten noch hinzufügen, dass das Urtheil über die angebliche Verunzierung der Strassenzüge sich natürlich nicht auf die Tauentzien- und Kleiststrasse beziehen kann, in denen die Bahn als Unterpflasterbahn geführt wird. Auch ist nach unseren Beobachtungen das Urtheil der Berliner in Bezug auf die Hochbahn in einer starken Umbildung begriffen, seit der endgültige helle graugelbliche Anstrich der Eisentheile mehr und mehr den mennigrothen Uranstrich verdrängt. Durch die helle Farbe gewinnt der ganze Bau ausserordentlich an Leichtigkeit der Erscheinung, so dass er viel eher eine Verschönerung des Strassenbildes namentlich in den architektonisch vernachlässigten östlichen Strassen (Skalitzerstrasse usw.) bedeutet, als eine Verunzierung.

— **Die Bergschwebebahn Loschwitz-Rochwitzer Höhe,** über deren Einrichtung wir in Nr. 6 S. 86 d. Ztg. ausführlich berichteten, ist am 6. d. Mts. Nachmittags dem Betriebe übergeben worden. Durch das neue Verkehrsmittel wird nicht nur einer der schönsten Aussichtspunkte, sondern auch ein für die Bebauung hervorragend geeignetes, vorher schwer erreichbares Gebiet der Umgebung von Dresden erschlossen.

— **Die Frage der linksufrigen Neckarbahn Stuttgart-Esslingen** wurde in den letzten Tagen in einer zu diesem Zweck von mehreren Bürgervereinen der Stadt Stuttgart einberufenen öffentlichen Versammlung behandelt. Bei der Begrüssung der zahlreich Erschienenen wies Kommerzienrath Ehni auf die tief einschneidende Bedeutung dieser Frage nicht allein für diesen Stadttheil und die Stadt, sondern für das ganze Land hin. Gemeinderath Hausser erstattete den Bericht. Er erklärte die Führung der Bahn über die Anlagen hinweg durch das Stöckach nach Gaisburg für das beste Projekt. Durch die Eingemeindung Gaisburgs ist für Stuttgart das Neckarthal geöffnet worden, grosse städtische Anlagen, z. B. das Wasserwerk, das Schlachthaus, vielleicht die Centralmarkthalle befinden sich schon dort oder kommen dort hin. Die Gelände auf dem linken Neckarufer fordern geradezu heraus zu industriellen Anlagen. Alle anliegenden Gemeinden werden einen grossen Aufschwung nehmen. Die Frage ist so bedeutend, dass sie in nächster Zeit gelöst werden muss. Es ist sicher anzunehmen, dass diese Bahn reiche Zinsen abwirft. Sie soll so gebaut werden, wie sie von der Regierung den Ständen vorgelegt wurde. In der weiteren Verhandlung ergriff zuerst Professor Jassoy (Erbauer des neuen Rathhauses in Stuttgart) das Wort, um über die Bahnlinie vom künstlerischen Standpunkt aus, namentlich bezüglich der Ueberführung der Anlagen, zu reden. Es sei gegen diese nichts einzuwenden, da der Beschauer immer nur einen Theil der An-

lagen vor sich habe; das eintönige Bild des unteren Stadttheils mit seinen langen Strassen werde belebt durch den Viadukt. Es sprachen ferner Landtagsabgeordneter Gemeinderath Cless, Kommerzienrath Gundert, Richard Hallmayer (zur Markthallenfrage), Landtagsabgeordneter Gemeinderath Galler. Oberbürgermeister Dr. Mülberger von Esslingen will in Esslingen und nächsten Orten für das Projekt eintreten. In ähnlichem Sinne sprachen noch die Schultheissen von Hedelfingen, Wangen und Gemeinderath Roser von Esslingen. Landtagsabgeordneter Schickhardt-Reutlingen Amt erklärte, der Bahn so lange nicht zustimmen zu können, als nicht ein ganz genauer Plan für den Umbau bezw. die Erweiterung des Stuttgarter Bahnhofs vorgelegt werde, und wies auf die Eisenbahnwünsche hin, die aus allen Theilen des Landes kommen. Gemeinderath Fischer verlas folgenden Beschluss, der dem Landtage zugehen soll:

Die Versammlung ist der Ueberzeugung, dass die im Interesse der Bewältigung des Verkehrs zwischen Stuttgart und Plochingen dringend gebotene linksufrige Neckarbahn den Bedürfnissen der Stadt Stuttgart und denjenigen der Stadt Esslingen sowie der Gemeinden auf dem linken Neckarufer nur dann genügt, wenn sie auf dem kürzesten Wege über das Stöckach nach Gaisburg und von da nach Esslingen und Plochingen geführt wird. Die Versammlung bittet daher die hohen Kammern der Abgeordneten und der Standesherren um Annahme der Regierungsvorlage, wie sie dem vorigen Landtag zugegangen ist und, wie sie hofft, dem jetzigen Landtag demnächst von neuem zugehen wird.

Dieser Beschluss wurde einstimmig angenommen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen wurden befördert auf die Stelle des Eisenbahnbetriebsinspektors in Aulendorf der Bahnhofsinspektor Keppler in Bietigheim, auf Ersuchen versetzt der Bahnhofsinspektor Bofinger in Rottweil auf die erledigte Bahnhofinspektorstelle in Ludwigsburg.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die österreichische Lokalbahnvorlage.** Der Eisenbahnminister hat in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. d. Mts. eine Gesetzvorlage über die im Jahre 1903 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung unterbreitet. Danach sollen 18 neue Bahnen niederer Ordnung in der Gesammtlänge von mehr als 600 km sichergestellt werden, deren Baukosten mit 69 400 000 Kr. veranschlagt sind. In die Gesetzvorlage sind folgende Bahnlinien, welche sich nahezu auf sämmtliche Kronländer vertheilen, aufgenommen, und zwar: 1. von der Station Wallern oder einem anderen geeigneten Punkt der Lokalbahn Winterberg-Wallern zur Reichsgrenze bei Brandhäuser mit einer Abzweigung nach Salnau zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Budweis-Salnau (28 km); 2. von der Station Rakonitz der Staatsbahnlinie Beraun-Rakonitz über Opocna zum Anschlusse an die Lokalbahn Postelberg-Laun, eventuell in Laun (45 km); 3. von der Station Saar der Lokalbahn Deutschbrod-Saar nach Tischnowitz zum Anschlusse an die Linie Brünn-Tischnowitz der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft (62 km); 4. von der Station Hartberg der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg nach Friedberg (27 km); 5. von Trient nach Malè (61 km); 6. von der Station Sudomer oder einem anderen geeigneten Punkt der Lokalbahn Mscheno-Unter-Cetno über Jungbunzlau und Unter-Bautzen nach Alt-Paka zum Anschlusse an die süd-norddeutsche Verbindungsbahn und die österreichische Nordwestbahn (76 km); 7. von der Station Sedletz-Kuttenberg der österreichischen Nordwestbahn über Kuttenberg und Roth-Janowitz nach Zruc zum Anschlusse an die projektirte Lokalbahn Swetla-Kacow (35 km); 8. von der Station Kaaden-Brunnersdorf der Buschtêhrader Eisenbahn zur Station Willomitz der Staatsbahnlinie Kaschitz-Radonitz und von der Station Radonitz der genannten Staatsbahnlinie nach Duppau [Kaadener Lokalbahnen] (33 km); 9. von der Station Böhmisch-Leipa der böhmischen Nordbahn nach Steinschönau (22 km); 10. von der Station Petersdorf-Ullersdorf der Staatsbahnlinie Hohenstadt-Zöptau nach Winkelsdorf (13 km); 11. von der Station Hannsdorf der Staatsbahnlinie Sternberg-Grulich nach Mährisch-Altstadt (10 km); 12. von der Station Neumarkt der Lokalbahn Chabowka-Zakopane nach Suchahora (22 km); 13. von der Station Przeworsk der Staatsbahnlinie Krakau-Lemberg nach Bachorz (47 km); 14. von der Station Gmünd der niederösterreichischen Waldviertelbahn über Weitra nach Gross-Gerungs (45 km); 15. von der Station Korneuburg der österreichischen Nordwestbahn nach Ernstbrunn (30 km); 16. von der Station Gänserndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Pyrawarth nach Gaunersdorf (22 km); 17. von der Station Mank der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg an der Pielach-Mank nach St. Leonhard am Forst (8 km) und 18. von der Station Berg Isel der Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol nach Fulpmes [Stubaithalbahn] (19 km).

Von diesen Linien sind als Hauptbahnen zweiten Ranges gedacht die Linien Rakonitz-Laun und Hartberg-Friedberg. Die übrigen sind als vollspurige Lokalbahnen in Aussicht genommen, nur die Linien Trient-Malè, Przeworsk-Bachorz, Gmünd-Gross-Gehrungs, Mank-St. Leonhard und die Stubaithalbahn sollen schmalspurig gebaut werden.

Die mit 69 400 000 Kr. bezifferten Baukosten, die diese Bahnen erfordern, entsprechen — bei Annahme eines Begebungskurses von 93 % für das Vorzugskapital — einem Anlagekapital im Nennwerth von 72 889 600 Kr. Von dem für den Bau bereit zu stellenden Kapital von 69 402 200 Kr. sollen Beträge von zusammen 24 290 000 Kr. auf Grund von Reinertragsgarantien des Staates, 23 014 600 Kr. auf Grund gleichartiger Garantien der Königreiche und Länder, 7 742 000 Kr. durch Kapitalbeiträge des Staates, 3 280 000 Kr. durch Kapitalbeiträge der Königreiche und Länder und 11 075 600 Kr. durch Kapitalbeiträge der Interessenten aufgebracht werden. Die in Aussicht genommene finanzielle Betheiligung des Staates an der Kapitalbeschaffung für die in die Gesetzvorlage aufgenommenen 18 Bahnlinien würde für den Staat eine Jahresverpflichtung im Nennwerthe von rund 1 464 000 Kr. zur Folge haben, welche durch die thatsächlichen Erträgnisse der in Betracht kommenden Bahnen nur zum geringen Theil aufgewogen werden dürfte.

Zu den fünf Bahnlinien, denen eine staatliche Reinertragsgarantie zugesichert werden soll, gehören auch die Eisenbahnen Rakonitz-Laun und Hartberg-Friedberg, für welche zufolge der Gesetzvorlage über das Investitionsprogramm der Ausbau auf Staatskosten für den Fall in Aussicht genommen wird, als die in erster Linie anzustrebende Sicherstellung dieser Bahnbauten im Wege der Konzessionirung auf Grund einer staatlichen Ertragsgarantie innerhalb einer angemessenen Frist sich als nicht durchführbar erweisen sollte.

Bezüglich der Bestimmung des Ausmaasses der Garantie soll nach dem vorliegenden Gesetzentwurfe gegenüber den früheren Sicherstellungsgesetzen insofern eine Aenderung stattfinden, als in jenen der Höchstbetrag des zu garantirenden Reinerträgnisses, hiermit zugleich aber auch mittelbar der Nennbetrag des Vorzugskapitals und der für die Regelung dieses Vorzugskapitals in Aussicht genommene Kurs gesetzlich festgelegt wurde, wogegen nach dem vorliegenden Entwurfe, um die Aufbringung des erforderlichen Kapitals unabhängig von den Schwankungen des Geldmarktes für alle Fälle sicherzustellen, unmittelbar die thatsächlichen Beträge festgesetzt werden sollen, welche durch die Aufnahme von Anlehen im entsprechenden Nennbetrage auf Grund der staatlichen Erträgnissgarantie zu beschaffen sind.

Durch den vorgelegten Gesetzentwurf soll die Regierung weiter ermächtigt werden, die für die Valsuganabahn, für die Ybbsthalbahn und für die Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauberg-Wöllan seiner Zeit zugesicherte Reinertragsgarantie behufs Bedeckung des bei diesen Bahnen eingetretenen Kapitalabganges durch Aufnahme weiterer Prioritätsanlehen entsprechend zu erhöhen.

Für einige Lokalbahnen in Böhmen und in Galizien, bezüglich welcher sich die Unmöglichkeit herausgestellt hat, mit den ursprünglich veranlagten Kapitalsummen das Auslangen zu finden, sollen die Beitragsleistungen des Staates angemessen erhöht werden. Ausserdem werden auch die für die Lokalbahn Jicin-Turnau sowie für die Linien Jenbach-Mairhofen und St. Georgen-Landesgrenze, ferner für die Lokalbahn Karlsbad-Merkelsgrün, dann für die Linien der neuen Bukowinaer Lokalbahngesellschaft und für die Lokalbahn Krakau-Kocmierzow durch frühere Gesetze eingeräumten finanziellen Begünstigungen erweitert.

Der Gesetzentwurf trifft ferner allgemeine Bestimmungen zu Gunsten von Schuldverschreibungen, welche für den Bau von Lokalbahnen verwendet werden zu dem Zwecke, um ihre Marktgängigkeit zu erhöhen. Danach kann für solche Schuldverschreibungen, welche von einer mit der Garantie eines Landes ausgestatteten Anstalt (Landesbank) oder von anderen hierzu befugten Kreditinstituten bezw. selbständigen Abtheilungen der letzteren ausgegeben werden und welche ausschliesslich durch Forderungen mit einem Zahlungs- oder Bürgschaftsversprechen des Staates sichergestellt sind, unter den von der Regierung festzusetzenden Bedingungen die Staatsgarantie zuerkannt werden.

Die gedachten Schuldverschreibungen, welchen einschliesslich der Zinsscheine die Gebührenfreiheit zugestanden werden kann, sind zur fruchtbringenden Anlage von Kapitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten usw., dann zu Dienst- und Geschäftskautionen verwendbar. Ferner wird im Gesetzentwurf die Pupillarsicherheit auf alle jene Papiere ausgedehnt, welche von Lokalbahnunternehmungen

mit Garantie eines der Länder auf Grund dieser Garantie ausgegeben wurden. Bisher war die Pupillarsicherheit auf jene Lokalbahnunternehmungen beschränkt, welche zugleich eine finanzielle Unterstützung des Staates geniessen. Die Regierung erklärt, dass kein genügender Anlass bestehe, zwischen den durch die Landesgarantie geschaffenen Schuldverschreibungen einen Unterschied in der Richtung zu machen, ob zugleich eine staatliche Unterstützung gewährt wird oder nicht.

Endlich wird durch den Gesetzentwurf eine Schwierigkeit beseitigt, welche sich bei der Durchführung des Lokal- und Kleinbahngesetzes vom 31. Dezember 1894 ergeben hat. Nach diesem Gesetze sind nämlich alle Bahnen, welche nicht mit Dampf betrieben werden, als Kleinbahnen zu behandeln. Die Fortschritte, welche in den letzten Jahren insbesondere auf dem Gebiete der Anwendung der elektrischen Kraft im Bahnverkehr gemacht worden sind und noch weiter in Aussicht stehen, haben jedoch dahin geführt, dass nunmehr auch für solche Bahnlinien der elektrische Betrieb in Aussicht zu nehmen ist, welche nach ihrer wirthschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung füglich nicht in die Klasse der Kleinbahnen eingereiht werden können und auf welche daher die für die letztere Klasse aufgestellten Sonderbestimmungen nicht anwendbar erscheinen. Mit Rücksicht hierauf erbittet die Regierung die Ermächtigung, solche Bahnen, welchen nach ihrem Ermessen eine erhöhte Bedeutung zukommt, auch dann als Lokalbahnen behandeln zu dürfen, wenn sie nicht mit Dampf betrieben werden.

Die Begründung der Regierung zu dem besprochenen Gesetzentwurf wirft auch einen Rückblick auf die bisherigen Ergebnisse der Lokalbahnaktion. Auf Grund der früheren Gesetze (vom 22. Juni 1894, 19. Juni 1895, 21. Juli 1896 und 21. Dezember 1898) sind im ganzen 79 Bahnen niederer Ordnung mit einer Gesammtlänge von 2481 km und einem Anlagekapital von 274000000 Kr. finanziell sichergestellt worden. Von diesen 79 Bahnlinien sind gegenwärtig 48 in ihrer vollen Ausdehnung von 1439 km und zwei mit Theilstrecken in der Länge von 52 km im Betriebe; bei den restlichen Theilstrecken der zwei letztgedachten Linien mit 61 km sowie weiteren 10 Linien mit einer Gesammtlänge von 208 km ist die Inangriffnahme des Baues für die nächste Zeit zu gewärtigen; 11 Bahnen mit einer Gesammtlänge von 275 km konnten wegen der noch ausständigen Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen bisher noch nicht konzessionirt werden, und zwei Linien mit 77 km sind als endgültig aufgegeben anzusehen.

Die äussere Entwickelung der unter finanzieller Mitwirkung des Staates durchgeführten Lokalbahnaktion darf hiernach füglich als eine befriedigende bezeichnet werden. Minder befriedigend sind, wie die Begründung des Gesetzentwurfes anerkennt, die unmittelbaren finanziellen Ergebnisse der bereits im Betriebe befindlichen Bahnlinien, von welchen einige, und zwar gerade die finanziell am schwersten ins Gewicht fallenden, den gehegten Erwartungen bisher nicht ganz entsprochen haben. Zwar sei auch in dieser Hinsicht zumeist eine mit der fortschreitenden Verkehrsentwickelung einhergehende Besserung der Betriebsergebnisse zuversichtlich zu gewärtigen, immerhin müsse aber der augenblicklich wahrnehmbare Tiefstand der Reinerträgnisse bei den die Staatsgarantie geniessenden Lokalbahnen einen Gegenstand ernster Erwägung bilden und — wie dies bereits anlässlich der Vorlage des Investitionsprogrammes angedeutet wurde — zur Zurückhaltung gegenüber den in grosser Zahl auftauchenden neuen Projekten anregen. Andererseits sei aber, wie die Begründung betont, nicht zu verkennen, dass die geschaffenen Verkehrsmittel für die berührten Landestheile schon jetzt mannigfache wirthschaftliche Vortheile gezeitigt, dass sie Landwirthschaft, Industrie und Handel derart wirksam befruchtet haben, dass die vom Staat im Interesse des Zustandekommens dieser Bahnen gebrachten und noch zu bringenden finanziellen Opfer vom staatswirthschaftlichen Standpunkt wohl als überwiegend gerechtfertigt angesehen werden können. Es ist gewiss lebhaft zu begrüssen, dass die Regierung sich angesichts dieser wirthschaftlichen Vortheile der Bahnen niederer Ordnung durch die vorläufigen minder befriedigenden finanziellen Ergebnisse der im Betrieb stehenden Lokalbahnen an der Fortführung der Lokalbahnaktion nicht beirren lässt und durch die Einbringung der besprochenen Gesetzvorlage eine weitere Ausgestaltung des österreichischen Lokalbahnnetzes in die Wege leitet.

— **Verjährungsfrist im Frachtgeschäft.** In einer der letzten Sitzungen des österreichischen Abgeordnetenhauses beantwortete der Eisenbahnminister eine Anfrage wegen Verlängerung der im § 61 des Eisenbahn-Betriebsreglements für Frachterstattungsansprüche festgesetzten einjährigen Verjährungsfrist. Der Minister verwies darauf, dass diese einjährige Frist keine Besonderheit des österreichischen Eisenbahn-Betriebsreglements bilde und auch nicht der deutschen Verkehrsordnung entnommen sei, sondern vielmehr im Interesse der Herbeiführung der allseits angestrebten thunlichsten Einheitlichkeit des Transportrechts mit den Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 festgesetzt wurde.

Kurz nach Einführung des neuen, nach Maassgabe der Bestimmungen dieses internationalen Uebereinkommens geänderten Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892 seien allerdings unter anderen Wünschen nach Abänderung einzelner Bestimmungen desselben auch solche wegen Verlängerung der Verjährungsfrist des § 61 Betriebsreglement laut geworden. Bei der über alle jene Wünsche im Januar 1894 vom Handelsministerium unter Zuziehung zahlreicher Vertreter des Handels- und Gewerbestandes abgehaltenen Enquête habe es sich jedoch gezeigt, dass die fragliche Bestimmung nicht so sehr wegen der Dauer der Einreichungsfrist, als deshalb Bedenken erweckte, weil während der Dauer der bahnseitigen Behandlung rechtzeitig eingebrachter Ansprüche die Verjährung eintreten und aus diesem Grunde sodann etwa die Ablehnung seitens der Eisenbahn erfolgen oder aber die Geltendmachung des Anspruches im Rechtswege unmöglich werden könnte. Es sei daher durch die Zusatzbestimmung VII zu § 61 Betriebsreglement festgesetzt, dass in die einjährige Verjährungsfrist für die Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen die vom Ersatzforderer nachzuweisende Zeit vom Tage der bei der Eisenbahn schriftlich eingebrachten, gehörig belegten Rückforderung bis zum Tage der Zustellung des ersten die Sache betreffenden Bescheides der Eisenbahn an den Ersatzforderer nicht eingerechnet wird, dass dagegen ein gegen einen solchen Bescheid neuerlich eingebrachter Anspruch den weiteren Ablauf der Verjährungsfrist nicht hemmt.

Die Hemmung der Verjährung durch die Dauer der ersten Behandlung des Anspruches sei auf Veranlassung der österreichischen Bahnverwaltungen zuerst auch für einen grossen Theil der internationalen Verkehrsverbände übernommen und ferner auf Antrag Oesterreichs und Ungarns bei der Pariser Konferenz zur Revision des internationalen Uebereinkommens im Jahre 1896 in das daselbst abgeschlossene und demnächst in Kraft tretende Zusatzübereinkommen aufgenommen worden.

Seit Einführung der vorgenannten Zusatzbestimmung haben die Klagen über die Kürze der fraglichen Verjährungsfrist stetig abgenommen und kommen seit geraumer Zeit nur mehr selten vor, was beweist, dass sich trotz der verwickelten Tarifverhältnisse die erwähnten derzeit bestehenden Bestimmungen als ausreichend erwiesen haben. Auch lasse der äusserst geringe Prozentsatz der verspätet eingebrachten Frachterstattungsansprüche darauf schliessen, dass bei normalen Verhältnissen die einjährige Vorlagefrist vollkommen genügt.

Was die in der Interpellationsbegründung enthaltene Angabe anbelangt, dass die Eisenbahnen zu viel erhobene Beträge aus eigenem Antriebe angeblich überhaupt nicht zurückerstatten, so bemerkte der Minister, dass bei der Rechnungsrevision durch die Einnahmenkontrolen der Eisenbahnen eine besondere Aufmerksamkeit auf die Ermittelung aller Ueberzahlungen gerichtet sei, welche auf Rechnungs- oder Klassifikationsfehlern oder auf Anwendung eines unzutreffenden Frachtsatzes beruhen, während allerdings Frachterstattungsansprüche, welche auf die nachträgliche Gewährung günstigerer Tarifkombinationen gerichtet sind, der Anmeldung der Parteien überlassen bleiben müssen. Auch darauf, dass die Parteien Kenntniss von den bei den Rechnungsrevisionen zu deren Gunsten ermittelten Mehrzahlungen erhalten, sei die besondere Sorge der Eisenbahnverwaltungen gerichtet, und gelangen denn auch thatsächlich auf diesem Wege alljährlich bedeutende Beträge zur Rückzahlung an die Parteien. Dass das Eisenbahnministerium als Aufsichtsbehörde bemüht ist, auch in dieser Hinsicht das Interesse des verfrachtenden Publikums zu wahren, geht übrigens schon daraus hervor, dass erst in jüngster Zeit auf Veranlassung des Eisenbahnministeriums von den Bahnverwaltungen gewisse einheitliche, vereinfachte Vorschriften für die Rückvergütung von Frachtüberzahlungen vereinbart und verlautbart worden sind.

— **Die bosnisch-dalmatinischen Bahnen.** Im Eisenbahnausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses gab der Eisenbahnminister Erklärungen über die bosnisch-dalmatinischen Bahnen ab. Er bemerkte, dass er derzeit nicht in der Lage sei, dem von mehreren Abgeordneten ausgesprochenen Wunsche Rechnung zu tragen, die im Hause gestellte Interpellation über die bosnischen Bahnen zu beantworten, noch auch die diesfalls mit der ungarischen Regierung gepflogene Vereinbarung dem Ausschusse vorzulegen. Die Erledigung dieser Frage bilde den Gegenstand einer besonderen Regierungsvorlage, welche sich in weit vorgeschrittener Vorbereitung befinde und voraussichtlich bald werde eingebracht werden. Eben diese Rücksicht, dass es sich um eine Regierungsvorlage handelt, bezüglich welcher mit der gemeinsamen Regierung das Einvernehmen gepflogen werden muss, sei der Grund für die vorläufige Zurückhaltung des Ministers in dieser Angelegenheit. Was die beiden in Verhandlung stehenden Bahnen Spalato-Arzano und Gravosa-Bocche di Cattaro betrifft, so ersuchte der Minister den Ausschuss, diese

redite zu bewilligen und zwar besonders aus dem Grunde, um e seinerzeit Dalmatien durch das Lokalbahngesetz vom 21. Deember 1898 in Aussicht gestellten Vortheile nicht länger vorenthalten, wie es bisher geschehen musste, weil für die beiglichen Erfordernisse keine Bedeckung vorhanden war. Das nzige, was das Eisenbahnministerium bisher versorgen konnte, i, dass eine kleine Bauleitung in Spalato errichtet wurde, elche mit der Vorbereitung der Projekte und Bauvergeıng für die Linie Spalato-Sign betraut wurde. Der Aushuss und das Haus werden sich ein grosses Verdienst um e Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse Dalmatiens werben, wenn sie durch die Annahme der fraglichen Kreditosten die baldige Inangriffnahme des Bahnbaues ermöglichen. er Minister wies darauf hin, dass Dalmatien bereits eine Bahnrbindung mit dem Hinterlande über Metkovich besitze, welche ewiss nicht zu unterschätzen sei, nachdem durch die mit einem ufwande von vielen Millionen erfolgte Narentaregulirung nicht ır weite Kulturflächen gewonnen, sondern auch die Schiffhrtsverhältnisse dortselbst bedeutend verbessert wurden. Eine weite Verbindung Dalmatiens sei der Eröffnung nahe gerückt, dem durch die Bahnlinie Gobela-Gravosa-Bocche di Cattaro er ausgezeichnete Hafen von Ragusa sowie Gravosa und astelnuovo mit dem Innern der Monarchie verbunden werden. ine dritte Verbindung werde Dalmatien durch den Ausbau der esetzlich sichergestellten Bahn von Spalato nach Arzano mit nem Flügel nach Sign erhalten, deren Anschluss und Fortetzung durch Bosnien eben auch einen Gegenstand der einzuringenden Regierungsvorlage zu bilden haben wird.

— **Böhmische Nordbahn.** Die Einnahmen dieser Bahn beugen im Jahre 1900 10 798 179 Kr. (gegen 1899 + 25 881 Kr.). uch die Nordbahn hatte unter den Rückwirkungen des grossen ohlenarbeiterausstandes zu leiden. Für den Kohlenbedarf zu etriebszwecken ist ihr kein erheblicher Mehraufwand erachsen, da sie ihren Bedarf an Heizmaterial zu verhältnissässig billigem Preise gedeckt hatte. Indessen dürfte der usstand einen weiteren Ausfall im Braunkohlenverkehr, insbendere nach Warnsdorf und dem östlichen Sachsen, im Gefolge ehabt haben. Die Gesammtausgaben erforderten 6 605 744 – 354 656) Kr., der Prioritätendienst 3 315 388 (+ 3 318) Kr. er Reingewinn beziffert sich auf 1 977 048 Kr. und steht demenigen vom Jahre 1899 um 39 092 Kr. nach. Von der zur Vergung stehenden Summe von 3 649 706 Kr. sollen 20 Kr. als ividende an die Aktionäre vertheilt werden. Nach Abzug der ücklagen für den Erneuerungsfonds und des Gewinnantheils es Verwaltungsraths erübrigt ein Rest von 1 530 040 Kr. (gegen 672 648 Kr. im Vorjahre), welcher auf neue Rechnung vorgeagen wurde.

— **Rechnungsabschluss der Südbahn für das Jahr 1900.** ie Betriebseinnahmen des Bahnnetzes beliefen sich auf 96 746 777 (+ 5 101 860) Kr. und sind die höchsten seit dem Beande der Gesellschaft. Die Betriebsausgaben betrugen 50 798 820 + 3 855 489) Kr. Nach Abschlag der besonderen Ausgaben (Geihren, Realsteuern, Wohlfahrtsausgaben usw.), der Kote- und tempelgebühren für die 3 prozentigen Obligationen, der östereichischen Erwerbsteuer und der ungarischen Gesellschaftseuer und mit Hinzurechnung des Gewinns aus dem Betriebe er Lokal- und Pachtbahnen ergibt sich ein Ueberschuss des isenbahnnetzes mit 41 282 392 (+ 625 572) Kr. Dieser Ueberhuss vergrössert sich durch das Erträgniss der Hotelanlagen nd des Grazer Walzwerks auf 42 105 144 (+ 113 555) Kr. Nach eckung des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung er Anlehen und die Tilgung der Aktien verbleibt ein Ueberhuss von 3 923 625 (— 998 034) Kr. und einschliesslich des Vorags vom Vorjahre ein solcher von 3 997 243 (— 989 488) Kr., ovon die Kaufschillingsrestzahlungen für die Linie Wien-Triest ı bestreiten und die Rücklagen in die Spezialreserve für die prozentigen Prioritäten zu decken sind. Der sonach verfügare Ueberschuss beträgt 2 108 176 (+ 628 892) Kr. Hiervon ollen 3 Fr. für die Aktie (gegen 2 Fr. im Vorjahre) als Divinde an die Aktionäre vertheilt und 14 222 (– 59 396) Kr. auf eue Rechnung vorgetragen werden.

Zu den einzelnen Posten des Rechnungsabschlusses ist lgendes zu bemerken: Von der Steigerung der Betriebseinıhmen mit 5 100 000 Kr. entfallen 4 900 000 Kr. auf die Transorteinnahmen. Auf dem österreichischen Netz beträgt die Erhung der Einnahmen rund 3 700 000 Kr., auf dem ungarischen etz 1 400 000 Kr. Im Güterverkehr zeigt sich vor allem eine teigerung der beförderten Frachtmenge in Kohle, Rohstoffen ir die Eisenindustrie, in Getreide, Wein und Obst. Die reinen etriebsausgaben sind, während sich die Einnahmen um 5 100 000 ronen gehoben haben, um 3 800 000 Kr. gestiegen. Fasst man ımmtliche Betriebsausgaben zusammen, so ergibt sich zwischen er Erhöhung der Ausgaben und Einnahmen ein Verhältniss von 100 000 Kr. zu 4 500 000 Kr. Der reine Betriebskoeffizient stellt ch auf 47,59 %, der Betriebskoeffizient bei Berücksichtigung der nicht zu den eigentlichen Betriebsausgaben gehörigen Auslagen auf 61,68 %. Der Hauptantheil der Steigerung der reinen Betriebsausgaben fällt auf den Zugförderungsdienst, in dessen Kosten wesentlich erhöhte Ausgaben für Kohle und für Vermehrung des Personals enthalten sind. Die Steigerung der Ausgabe für Kohlen erklärt sich theils durch den Mehrverbrauch, theils durch die gestiegenen Preise. Auch für Ausbesserung der Fahrbetriebsmittel waren ziemlich bedeutende Summen erforderlich. Ueberdies ist die Steigerung der Betriebsausgaben auch durch die Verbesserung der Bezüge bedingt gewesen. Bei den besonderen Auslagen, die 4 100 000 Kr. betragen und um rund 400 000 Kr. gestiegen sind, fallen hauptsächlich die Ansprüche für den Pensionsfonds und die Unfallversicherung ins Gewicht, während Realsteuern und Gebühren in verhältnissmässig geringerem Maasse gewachsen sind. Eine Post, welche das Konto der Betriebsausgaben in erheblicher Weise beeinflusst, ist die Erwerbsteuer sammt Zuschlägen. Das österreichische Netz entrichtete an Steuer sammt Zuschlägen 8 500 000 Kr., das sind um rund 400 000 Kr. mehr als für das Jahr 1899. Infolge der günstigeren Reineinnahmen des Vorjahres war die Besteuerungsgrundlage eine höhere, und im Zusammenhang damit ist die Staatssteuer gestiegen; die Erhöhung des Steuererfordernisses ist aber zum weitaus grössten Theil auf die Zuschläge an Gemeinden und Länder zurückzuführen. Die ungarische Steuer sammt Zuschlägen im Betrage von 800 000 Kr. hat sich um 93 000 Kr. verringert, da das Erträgniss des ungarischen Netzes im Vorjahre ein kleineres war. Die gesammte Steuerleistung der Südbahn stellt sich auf 9 400 000 Kr. oder rund 12 ½ Kr. für die Aktie.

Unter den Lasten zeigt die Post für die Verzinsung und Tilgung der Anlehen und die Tilgung der Aktien eine Erhöhung auf 66 911 111 (+ 5 705 271) Kr. In dieser Post sind einerseits das Erforderniss für Verzinsung und Tilgung der Anlehen und die Tilgung der Aktien, andererseits der hierbei sich ergebende Wechselkursverlust, der im Vorjahre in diese Post nicht eingestellt war, enthalten. Da in diesem Jahre die im Vorjahre begebenen 50 000 000 Fr. Obligationen zu verzinsen waren, musste sich das Erforderniss hierfür erhöhen; im Zusammenhang mit der Vermehrung der Titres stieg wieder der Wechselkursverlust. Aus diesen beiden Ursachen ist die Erhöhung um 5 700 000 Kr. zu erklären. Abzüglich der ungarischen und italienischen Annuität stellt sich die Summe der Lasten auf 38 100 000 Kr. und ist dieselbe um 1 100 000 Kr. gewachsen.

Fasst man das Gesammtergebniss des Jahres 1900 zusammen, so steht dem um 110 000 Kr. höheren Erträgniss eine Erhöhung der Lasten um 1 110 000 Kr. entgegen, so dass der Ueberschuss von 3 990 000 Kr., wie bereits erwähnt, noch um 980 000 Kronen hinter dem vorjährigen zurückbleibt.

Wäre die Kaufschillingsrate noch nach dem alten Schlüssel zu entrichten, so würde sie nach der Maassgabe der gestiegenen Roheinnahmen 3 500 000 Kr. betragen, so dass für die 730 000 Aktien kaum 500 000 Kr. übriggeblieben wären. Dadurch aber, dass auf Grund des Uebereinkommens mit der Regierung 1901 zuzüglich der Nachträge für die Jahre 1898 und 1899 blos 832 695 Kr., das ist um 1 610 000 Kr. weniger als für das Jahr 1899 zu entrichten sind, erübrigt ein verfügbarer Ueberschuss von 2 108 176 Kr., der um 628 892 Kr. grösser ist als jener für das Jahr 1899.

Auf der Tagesordnung der Generalversammlung befindet sich nebst dem Antrage auf Genehmigung des Uebereinkommens in der Kaufschillingsfrage ein zweiter Antrag, welcher Zugeständnisse an die Unternehmer einer zu erbauenden elektrischen Kleinbahn von der Station Abbazia-Mattuglie nach Lovrana betrifft.

Uebrige europäische Länder.

— **Internationale Schlafwagen- und Expresszug-Gesellschaft in Brüssel.** Wie wir der „Indépendance belge" entnehmen, hat der belgische Eisenbahnminister der Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, welcher einen mit der genannten Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag betreffs Erwerb der von der Schlafwagengesellschaft in die Züge der belgischen Staatsbahnen eingestellten Luxuswagen durch den Staat genehmigt.

— **Brienzer Seebahn und Verkehrsverhältnisse von Interlaken.** Auf Veranlassung der Verkehrsanstalten des Berner Oberlandes ist regierungsseitig ein Gutachten eingeholt worden. Die Gutachter, Oberingeniör Denzler, Professor Gerlich und Nordostbahndirektor Mezger, fassen ihre Ausführungen in der Hauptsache dahin zusammen, dass die Brienzer Seebahn als Fortsetzung der Brünigbahn mit derselben Spurweite (1 m) zu betrachten, am rechten Ufer anzulegen und im Betrieb so einzurichten ist, dass die Züge von Luzern bis Inter-

laken-West unverändert durchgeführt werden können. In Bezug auf den Fernverkehr hätte der Uebergang in Luzern und in den beiden Bahnhöfen Interlakens stattzufinden.

— **Rückkauf der Jura-Simplonbahn.** Betreffs der unterbrochenen Verhandlungen wegen freihändigen Rückkaufs wird offiziös aus Bern bestätigt, dass der Abschluss des Geschäfts nur noch an einem Preisunterschied von etwa 3 000 000 Fr. hing; es wird hinzugefügt, ein höheres Angebot werde der Bund kaum je machen können.

— **Simplontunnel.** Nach dem Vierteljahresbericht wurde am 18. März auf der Nordseite die endgültige Lüftungsvorrichtung in Bewegung gesetzt, welche die Leistungen der vorläufigen Vorrichtungen ungefähr verdoppelt. Die Temperatur der Luft ist am Ende des Richtstollens durchschnittlich 30 Grad Celsius. Die Korrektion der Rhone ist mit Ausnahme einiger nebensächlicher Arbeiten vollständig beendigt. Im ersten Vierteljahr 1901 ereigneten sich auf der Nordseite 113 Unfälle, von denen keiner schwer war, auf der Südseite 181, davon 3 bedeutende (Beinbrüche). Bei den Postanstalten Brig und Naters wurden im ersten Vierteljahr rund 88 000 Fr. von den Arbeitern nach Italien geschickt.

— **Verkehrsbeschränkung in Bulgarien aus gesundheitlichen Rücksichten.** Infolge der von Bulgarien angeordneten elftägigen Quarantäne bei der Station Hebibtschewo ist der Verkehr der Konventionszüge zwischen Konstantinopel und Hebibtschewo eingestellt; sie werden durch gemischte Züge ersetzt. Der Orientexpresszug wird den Dienst fortsetzen und Bulgarien ohne Quarantäne passiren.

Fremde Welttheile.

— **Argentinische Eisenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der wichtigeren Eisenbahnen Argentiniens sind dem „Engineering“ zufolge während des zweiten Halbjahres 1900 wenn auch nicht besonders günstige, so doch durchaus befriedigende und ermuthigende gewesen. Infolge der Einnahmenüberschüsse verzinste sich das Aktienkapital bei der Grossen Buenos Ayres-Südbahn für das Jahr 1900 mit 6 %, bei der Buenos Ayres-Rosariobahn mit 3 %, bei der Buenos Ayres-Westbahn mit 6 % und bei der argentinischen Centralbahn mit 6 %. Daraus darf aber nicht geschlossen werden, dass die wirthschaftlichen Verhältnisse während des verflossenen Jahres den Bahnen besonders förderliche gewesen wären, vielmehr haben diese unter Ueberschwemmungen sowie unter den Wechselfällen, denen die landwirthschaftliche Erzeugung ihrer Gebiete unterworfen ist, empfindliche Einbussen erlitten, namentlich auch durch Heuschreckenschaden. Ausserdem bereitet der schwankende Zustand der Währungsverhältnisse den Bahnverwaltungen grosse Schwierigkeiten, da es immer noch nicht gelungen ist, den Geldumlauf auf eine dauernde und sichere Grundlage zu stellen. Der Betriebskoeffizient stellte sich im zweiten Halbjahre 1900 bei der Grossen Buenos Ayres-Südbahn auf 50,06 % (gegen 46,12 % in dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres), bei der Buenos Ayres-Rosariobahn auf 55,20 (52,18) %, bei der Buenos Ayres-Westbahn auf 50,57 (48,98) % und bei der argentinischen Centralbahn auf 50,57 (49,01) %. Am Jahresschlusse hatte die Grosse Buenos Ayres-Südbahn ein Netz von 2 296 (englische) Meilen Länge in Betrieb. Ihre Unterhaltungskosten erhöhten sich im verflossenen Jahre sehr wesentlich durch mehrfache Wasserschäden, während sich infolge der hohen Kohlenpreise die Kosten der Zugkraft um 13 000 £ (260 000 ℳ) steigerten. Die Verwaltung ist zur Zeit damit beschäftigt, ihr Netz durch den Ausbau einer Strecke von Olivarria nach Bahia-Blanca zu erweitern und betreibt zugleich die Vorarbeiten für eine andere Anschlussbahn von Loberia nach Tres-Arroyos. Durch beide neue Linien werden fruchtbare Gegenden mit einer hochentwickelten Landwirthschaft aufgeschlossen und man erwartet daher gleich vom Beginne ihrer Inbetriebnahme einen starken Verkehr. Die Buenos Ayres-Westbahn hat zwar durch die in ihrem Bezirke niedergegangenen unerhörten Regenmengen schwer zu leiden gehabt, doch haben sich die dadurch erwachsenen Mehrkosten durch verschiedene Rücklagen decken lassen, welche am Schlusse des letzten Betriebsjahres seitens der Verwaltung gemacht waren, und so hat die Linie in völlig betriebsfähigem Stande erhalten werden können. Die Bahn Buenos Ayres-Rosario hat neuerdings die Santa Fé und Cordova-Südbahn hinzuerworben. Die beiden Linien sind seit dem 1. Oktober 1900 als ein einheitliches Netz verwaltet worden und ihre Vereinigung hat erhebliche Verkehrsverbesserungen sowie Ersparnisse an Betriebskosten zur Folge gehabt. Ausserdem übernimmt die Verwaltung den Ausbau einer Verbindungslinie von Carlota nach Rio-Cuarto an der Andenbahn, welche 160 000 £ (3 200 000 ℳ) Baukosten verursachen wird; doch is dieser Aufwand ein verhältnissmässig geringer, weil die 65 (englische) Meilen lange Strecke mit 32 kg schweren Schienen gelegt werden kann, die auf der Hauptstrecke entbehrlich geworden sind, indem diese infolge der dort verwendeten schwereren Maschinen mit Schienen von 42 kg Gewicht hat ausgerüstet werden müssen. Ausserdem hat die Buenos Ayres und Rosariobahn gemeinsam mit der argentinischen Centralbahn die Konzession zum Bau und Betriebe von Getreidespeichern am Hafen von Buenos Ayres erworben, die ursprünglich einem Mr. W. Goodwin ertheilt worden war. Den hiermit verbundenen Kostenaufwand von 150 000 £ (3 000 000 ℳ) werden beide Gesellschaften je zur Hälfte tragen. Die argentinische Centralbahn hat ihr Netz durch den Ankauf der Santa Fé-Westbahn erweitert und deren Betrieb seit dem 1. August 1900 übernommen. Man nimmt an, dass sie die ursprüngliche Linie bis Rio Cuarto ausbauen wird.

Allgemeines.

— **Ueber die Strassenbahn-Unfälle in Berlin** hielt der Geheime Baurath Bork, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, im bahnärztlichen Verein einen interessanten Vortrag, über den wir den „Berliner Neuesten Nachrichten“ folgendes entnehmen: Aus einem Vergleiche der Verkehrsverhältnisse in den Jahren 1895, 1899 und 1900, in welch' letzterem schon 80 % des Pferdebahnbetriebes in den elektrischen umgewandelt worden, zeigte der Vortragende, dass unter Berücksichtigung der beförderten Personen nur eine geringe Steigerung der Unfälle stattgefunden habe. Der Hauptsache nach ist die erhöhte Betriebsgefahr einerseits der erstrebten Vermehrung der Verkehrsgelegenheit auf den Strassenbahnen und andererseits der stetigen Steigerung des sonstigen Wagen- und Fussgängerverkehrs zuzuschreiben. Was die Ursache der Unfälle anbelangt, so führte Geheimerath Bork folgendes aus: In den drei Jahren entfielen von sämmtlichen Unfällen auf Absteigen 51, 38 bezw. 28 %, Aufsteigen 19, 20 bezw. 17 %, Betreten der Gleise 10, 16 bezw. 21 %, Fallen vom Wagen 7, 4 bezw. 3 %. Man ersieht hieraus, dass die Zahl der Unfälle beim Absteigen sich infolge Einführung des elektrischen Betriebes verringert hat; es kann daraus gefolgert werden, dass sich wenigstens ein Theil des Publikums der aus Anlass der erhöhten Fahrgeschwindigkeit eingetretenen Gefahrensteigerung bewusst geworden ist und demgemäss das Ab- und Aufsteigen während der Fahrt mehr vermieden wird, als beim Pferdebahnbetrieb. Im übrigen hat auch der inzwischen angeordnete Abschluss der in der Fahrtrichtung links befindlichen Zugänge bei der Verminderung dieser Gattung von Unfällen mitgewirkt. Eine weitere Verminderung derselben würde vielleicht auch noch durch ein polizeiliches Verbot des Ab- und Aufsteigens während der vollen Fahrt zu erreichen sein. Den in anderen Städten zum Theil gebräuchlichen Verschluss der rechtsseitigen Einsteigeöffnungen einzuführen, dürfte sich für Berlin nicht empfehlen, da durch derartige Einrichtungen das Ab- und Aufsteigen erheblich verzögert und somit die Gesammtfahrzeit verlängert wird. Dagegen stehe zu erwarten, dass durch weitere Vervollständigung der die Räder umschliessenden, seitlichen Schutzbretter noch eine Herabminderung dieser Unfälle ermöglicht werde. Zweifellos werde aber die grösste Verminderung der Unfälle durch vermehrte Vorsicht der Fahrgäste zu erzielen sein. Eine verhältnissmässig grosse Gefahrenquelle bilde auch das Ueberschreiten der Gleise unmittelbar vor dem Wagen, und zwar habe sich hierbei aus Anlass der grösseren Geschwindigkeit eine wesentliche Steigerung der Unfälle im allgemeinen und der schweren Unfälle im besonderen ergeben. So waren beispielsweise im letzten Jahre 39 % aller Unfälle, welche den Tod oder schwere Verletzungen zur Folge hatten, auf Ueberschreiten der Gleise zurückzuführen. Hier wird vom Publikum die drohende Gefahr augenscheinlich noch nicht genügend erkannt. Auch scheint vielfach die irrige Meinung verbreitet zu sein, das der Fahrer den schnellen, laufenden und erheblich schwereren elektrisch betriebenen Wagen auf gleich kurze Entfernung zum Halten bringen kann, wie den Pferdebahnwagen. Dies ist keineswegs der Fall, weil der Bremsweg von der jeweiligen Geschwindigkeit, dem Gewicht des Wagens und der Bremskraft abhängig ist. Letztere kann nun nicht beliebig gesteigert werden, sondern ist an bestimmte natürliche Grenzen gebunden. Daher hat es der Fahrer nicht in der Hand, den Bremsweg kürzer zu gestalten, als dieser durch die vorgenannten Verhältnisse bedingt ist. Als wirksame Mittel zur Verminderung der Unfälle beim Ueberschreiten der Gleise führte Geheimerath Bork an: durchaus zuverlässige, den neuesten Erfahrungen entsprechende Bremsvorrichtungen und ein tüchtig ausgebildetes und in Gefahrfällen entschlossen handelndes Fahrerpersonal. Auch eine weitgehende Aufsicht über

as Personal hinsichtlich der Dienstführung und Innehaltung der zulässigen Geschwindigkeitsgrenzen werde zur Verringerung der Unfälle beitragen. Bei Einführung des elektrischen Betriebes muss dem Verkehrsbedürfniss soweit Rechnung getragen werden, dass eine grössere Fahrgeschwindigkeit als bisher ermöglicht wird; andererseits darf aber dabei die Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes nicht ausser Acht gelassen werden. Um beiden Anforderungen gerecht zu werden, ist daher durch genaue Prüfung festzustellen, welche Höchstgeschwindigkeit für die einzelnen Fahrstrecken zugelassen werden kann. Die in Aussicht genommene Schutzvorrichtung vor dem Wagen wird ebenfalls zur Verminderung der Unfälle beitragen. Als wirksamste Schutzmaassregel ist aber auch hier jedenfalls die eigene Vorsicht der die Gleise Ueberschreitenden anzusehen, und man darf hoffen, dass diese Erkenntniss sich immer mehr Bahn brechen wird. Hierfür spricht auch der Umstand, dass die Unfälle jedes Mal bei der Umwandlung des Pferdebetriebes in den elektrischen zunächst zu-, später, nach längerem Bestehen dieser Betriebsweise, aber wieder abnehmen.

Bücherschau.

— **Annales des chemins de fer et tramways.** Unter diesem Titel erscheint seit dem Beginne des Jahres 1899 bei Arthur Rousseau in Paris, rue Soufflot 14, eine Monatsschrift, welche die Rechtsprechung, Gesetzgebung und Rechtswissenschaft auf dem Gebiete des französischen Eisenbahnwesens zu ihrem Gegenstande hat. Die Zeitschrift ist gegründet und wird geleitet von Dr. jur. Max Botton, Rechtsanwalt am Appellhofe zu Paris, und steht unter dem Patronat Alfred Picard's, Präsidenten der Abtheilung für öffentliche Arbeiten im Staatsrathe. Sie ist bestimmt, eine Lücke auf dem Gebiete des Eisenbahnrechtes und seiner Behandlung in der Rechtsprechung auszufüllen. Das Bedürfniss nach einem solchen Blatte hatte sich im Laufe der Zeit um so fühlbarer gemacht, je weiter sich das Eisenbahnnetz in Frankreich, Algier und den französischen Kolonien ausdehnte und verzweigte und je zahlreicher und verwickelter sich die Rechtsfragen gestalteten, welche sich an den Bahnbetrieb knüpften. Jede einzelne Nummer der Zeitschrift zerfällt in drei verschiedene Abschnitte. Die erste Abtheilung gibt die wichtigsten Erlasse des Staatsrathes, des Kassationshofes und der Appellhöfe sowie auch interessante Urtheile der Untergerichte und Handelsgerichte wieder. In der zweiten Abtheilung gelangen die neuen Gesetze sowie die wichtigsten Erlasse und Rundschreiben der Ministerien zum Abdrucke. Die dritte Abtheilung enthält wissenschaftliche Aufsätze sowie Besprechungen der erschienenen Gesetze und der grundsätzlich wichtigeren Erlasse und Verfügungen. — Der Jahrespreis der neuen Zeitschrift stellt sich auf 20 Fr.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Aenderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab ist der Name der an der Linie Gmünd-Prag gelegenen Station Mnichowic-Strančic in Strančic und der Name der an derselben Linie gelegenen Haltestelle Mnichowic Stadt in Mnichowic abgeändert worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1414 vom 22. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 3. Mai d. J.).

Nr. 1566 vom 19. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 6. Mai d. J.).

Nr. 1672 vom 23. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend statistische Nachrichten über die Thätigkeit der Vereinsabrechnungsstelle (abgesandt am 13. Mai d. J.).

Nr. 1707 vom 29. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die Main-Neckarbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 3. Mai d. J.).

Nr. 1708 vom 29. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 6. Mai d. J.).

Nr. 1740 vom 29. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Centralbahn und die schweizerische Nordostbahn, betreffend Antrag der königlichen Eisenbahndirektion Cöln auf Genehmigung der Uebertragung des Verkaufs von zusammenstellbaren Fahrscheinheften an die Firma Cook & Son in London (abgesandt am 3. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Reststrecke vom vorläufigen Haltepunkt Ostswine bis Swinemünde der Nebeneisenbahn Wollin-Swinemünde.

Am 15. Mai d. J. wird von der Nebeneisenbahn Wollin-Swinemünde die Theilstrecke vom vorläufigen Haltepunkt Ostswine bis Ostswine mit der Station Ostswine und am 1. Juni d. J. die Reststrecke Ostswine-Swinemünde (Fährbetrieb) für den Gesammtverkehr eröffnet.

Mit dem 15. Mai wird die Station Ostswine in die Gruppen- und Gruppenwechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen einbezogen.

Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Auf der Fährstrecke Ostswine-Swinemünde Bahnhof werden nur Güterwagen übergeführt. Reisende müssen an den Anlegestellen des Fährschiffes die Züge verlassen und sich zu Fuss auf das Schiff begeben. Am anderen Ufer des Swinestromes steht nach jeder Ueberfahrt ein Anschlusszug zur Aufnahme der Reisenden bereit.

Der vorläufige Haltepunkt Ostswine wird am 15. Mai d. J. geschlossen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im Mai 1901. (1139)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 15. Mai 1901 wird der an der Linie Werdau-Weida liegende Haltepunkt

Chursdorf, der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehre diente, für den beschränkten Güterverkehr (Stückgut) eröffnet werden.
Ueber die Frachtberechnung ertheilen die Güterverkehrsstellen Auskunft.
Dresden, den 3. Mai 1901. (1140)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Infolge Dammrutschung war der Güterverkehr zwischen den Stationen Worwolińce und Torskié der Strecke Czortków-Zaleszczyki vom 28. April bis 2. Mai l. J. eingestellt.
Wien, am 3. Mai 1901. (1141)

4. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1901 wird die Station Karlsruhe Hafen der grossh. badischen Staatseisenbahnen für den Güterverkehr eröffnet.
Die Abfertigungsbefugniss ist auf den Wagenladungsverkehr beschränkt. Grössere Fahrzeuge, deren Verladung das Vorhandensein einer Stirnrampe bedingt, sind von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterstationen.
Karlsruhe, den 30. April 1901. (1142)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Einziehung der Güternebenstelle Prettin.
Die Güternebenstelle in Prettin sowie das mit ihr verbundene bahnamtliche Rollfuhrgeschäft wird am 30. Juni d. J. aufgehoben.
Halle a/Saale, den 2. Mai 1901. (1143)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Mit Wirkung vom 10. Mai d. J. ab werden die Stationen Heilbronn Südbahnhof und Sontheim a. Neckar in den Verbandsgütertarif einbezogen.
Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.
Frankfurt a/M., den 29. April 1901. (1144)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. wird eine Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld und Essen in den bisher nur im Anhange zum Heft B, Nachtrag 9 enthaltenen Ausnahmetarif 21 für rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.
Cöln, den 1. Mai 1901. (1145)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Zum Tarife Theil II, Heft 2, zweite Abtheilung vom 5. Juni 1897 wird auf 10. Mai 1901 der 1. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält eine Ergänzung des Vorwortes, Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Aufnahme neuer deutscher und schweizerischer Stationen, Aenderung der Frachtsätze im Verkehr mit Stationen der Gotthardbahn, Aufhebung der Frachtsätze der Stationen Haspe und Piesberg, Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehrs eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 10. August 1901 in Geltung.
Der Nachtrag kann von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 0,30 ℳ bezogen werden.
Karlsruhe, den 30. April 1901. (1146)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verband.
Mit Wirkung vom 1. Mai 1901 ist die Station Riedselz der Reichseisenbahnen in das Heft 1 des Verbandsgütertarifs (Verkehr Reichsbahn-Pfalz) aufgenommen worden. Die Frachtberechnung erfolgt, je nachdem sich die kürzeste Entfernung ergibt, entweder nach den um 6 km erhöhten Entfernungen der Station Weissenburg oder nach den um 4 km erhöhten Entfernungen der Station Hunspach.
Strassburg, den 30. April 1901. (1147)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Kohlenverkehr.
Am 5. Mai 1901 tritt der Nachtrag VIII zum Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, Heft 5, in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Heilbronn Südbahnhof und Sontheim am Neckar der württembergischen Staatsbahn sowie die bereits gültigen Frachtsätze für die Station Ueberruhr des Bezirks Essen.
Preis des Nachtrags 10 ₰.
Essen, den 1. Mai 1901. (1148)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Kohlenausnahmetarif Theil V, Heft Nr. 2 vom 1. Mai 1900.)
Am 1. Mai l. J. ist die Station Karlsruhe Hafen der grossh. badischen Staatseisenbahnen für den Güterverkehr eröffnet worden. Im Nachtrag I Seite 3 ist deshalb bei Karlsruhe Hafen das Zeichen * sowie auch die zugehörige Anmerkung zu streichen.
München, den 30. April 1901. (1149)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den sächsischen Staatseisenbahnen.
Vom 5. Mai d. J. ab werden die Stationen Altenbach, Borsdorf, Gautzsch und Zwenkau der sächsischen Staatseisenbahnen in den oben genannten Verkehr einbezogen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Breslau, den 29. April 1901. (1150)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 5. Mai l. J. werde für Steine, wie im Spezialtarif III unte Ziffer 1 genannte, im Verkehr zwische Kandern einerseits und Hausen-Raitbacl Maulburg und Schopfheim andererseit ermässigte Frachtsätze eingeführt. Di Bestimmungen über die Frachtberech nung nach dem Ladegewicht — Güter tarif badische Staatsbahnen-badische Ne benbahnen im Privatbetrieb, Nachtrag II Seite 7 — finden auch auf die Fracht sätze Anwendung.
Nähere Auskunft ertheilen die Dienst stellen.
Karlsruhe, den 2. Mai 1901. (1151
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Für die Beförderung von Sumach i Ladungen von 10 t oder bei Zahlung de Fracht für dieses Gewicht von Ludwigs hafen a/Rh. nach Basel (bad. B.) tritt mi Gültigkeit vom 1. Mai 1901 ein ermässig ter Frachtsatz in Kraft.
Sodann treten mit gleicher Gültigkei für die Beförderung von Schiefertho zwischen Ludwigshafen a/Rh. und Lan genbrücken sowie für die Beförderun von Sand zwischen Ludwigshafen a/Rl und Wertheim (bad. Bahn) ermässigt Ausnahmefrachtsätze in Kraft.
Karlsruhe, den 1. Mai 1901. (115
Namens der betheiligten Verwaltungen
grossh. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarische Verband.
Tarif Theil II, Heft 1 und 2.
Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. a gelten die Frachtsätze des Ausnahme tarifs Nr 34 in den vorbezeichneten Tarif heften für den Artikel: „Braun kohlenkoks, wenn unverpackt bei Frachtzahlung für mindestens 10000 k für einen Frachtbrief und Wagen ohn Rücksicht darauf, ob das Ladegewich der verwendeten Wagen ausgenutzt is oder nicht.
Breslau, den 3. Mai 1901. (115
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 ist de VIII. Nachtrag zum Kilometerzeiger fü den Binnenverkehr, enthaltend Entfer nungen für die Stationen der Streck Masmünster-Sewen sowie für Woippy ausgegeben worden.
Strassburg, den 29. April 1901. (115
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Russisch-westpreussischer Verkehr übe Mlawa.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wir zum russisch-westpreussischen Gütertari der VIII. Nachtrag eingeführt. Derselb enthält Frachtsätze für neue Statione anderweite ermässigte Frachtsätze fü zahlreiche russische Stationen, ander zum Theil erhöhte russische Schnitt frachtsätze im Ausnahmetarif 20 für Pe troleum, Aufhebung von Frachtsätze und Erhöhung einer Stationsgebühr Ueber die Erhöhungen, welche am 13. Ju d. J. in Kraft treten, gibt unser Tarif büreau Auskunft. Die deutschen Ver bandsstationen und unser Tarifbürea

verkaufen den Nachtrag zum Preise von 0,30 ℳ.
Danzig, den 30. April 1901. (1155)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Bahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif.

Die Station Wittelsheim der Reichsbahnen wird zum 15. Mai 1901 in die Klasse 1 für Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, Baumwollgarnabfälle mit den für die Station Lutterbach bestehenden Sätzen aufgenommen.
Hannover, den 30. April 1901. (1156)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel vom 6. Februar 1901.

Am 1. Mai 1901 wird Tarifnachtrag 5 ausgegeben, enthaltend eine Erweiterung der Anwendungsbedingungen.
Druckabzüge des Nachtrages werden von der Verkaufsstelle des Tarifs auf Verlangen unentgeltlich verabfolgt.
Berlin, den 29. April 1901. (1157)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält: Aenderung der Tarifbestimmungen, Ergänzung des Abschnittes I (für Holz) und III (für Schleifholz), ferner Ergänzung der Frachtsätze für Holz im Verkehr zwischen Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen und der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft.
München, den 1. Mai 1901. (1158)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-preussisch-südfranzösischer Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 28. August 1900 wird veröffentlicht, dass vom 10. Mai 1901 an die im Ausnahmetarife Nr. 31 des Tarifs vom 1. Juni 1900 enthaltenen Frachtsätze für Cette Ville allgemein für Sendungen nach und von über Cette transit hinaus gelegenen französischen Stationen und nicht blos für Sendungen mit Herkunft von oder Bestimmung nach Spanien gelten.
Dresden, am 4. Mai 1901. (1159)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. Mai d. J. wird die an der Strecke Hildesheim-Goslar belegene Haltestelle Marienburg (Hannover) für den Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet und von dem genannten Tage ab in den Staatsbahn-Thiertarif sowie in den Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif einbezogen.
Hannover, den 1 Mai 1901. (1160)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. werden die nachgenannten Stationen in den Verband einbezogen:

Bobrek des Direktionsbezirks Kattowitz in die Gruppe Borsigwerk-Zabrze und
Königslutter des Direktionsbezirks Magdeburg in die Gruppe Braunschweig (Haupt- und Ostbhf.)-Wolfenbüttel (Stbhf.).

Altona, den 3. Mai 1901. (1161)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai l. J. wird die Station „Kirn" der Eisenbahndirektion Mainz unter die Verbandsstationen des Ausnahmetarifs Nr. 15 für Wegebaumaterialien Seite 40 des Nachtrags I aufgenommen.
München, den 4. Mai 1901. (1162)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai.

Am 1. Juni d. J. tritt ein neuer Tarif in Kraft, der neben verschiedenen Ermässigungen auch Erhöhungen der jetzt gültigen Frachtsätze enthält.
Soweit Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die jetzigen Frachtsätze noch bis 15. Juli d. J. in Kraft.
Nähere Auskunft hierüber kann schon jetzt von unserem Verkehrsbüreau (Wienerstr. 4) eingeholt werden.
Dresden, am 6. Mai 1901. (1163)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

1. Am 10. Mai d. J. treten im Verkehr zwischen den Stationen der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen einerseits und den Stationen der Halberstadt-Blankenburger, Hildesheim-Peiner, Nordhausen-Wernigeroder, Stendal-Tangermünder und Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn (soweit mit letzterer direkte Verkehrsbeziehungen bestehen) andererseits, sowie im Verkehr vorgenannter Privatbahnen untereinander folgende Ausnahmetarife für Wagenladungen von mindestens 10 000 kg in Kraft:
   a) Ausnahmetarif 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze;
   b) Ausnahmetarif 14 a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen;
   c) Ausnahmetarif L für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.
2. Der derzeitige Ausnahmetarif L für thüringische etc. Waaren (s. Gütertarifheft 2 und 4 a) erhält den Buchstaben „J".

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.
Erfurt, den 3. Mai 1901. (1164)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Direkte Kartirungsfrachtsätze für den Verkehr mit Wismar und Flensburg.

Insoweit durch die mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 publizirten „Direkten Kartirungsfrachtsätze für den Verkehr mit Wismar und Flensburg" Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 15. Juni 1901 in Kraft.
Wien, am 2. Mai 1901. (1165)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zu dem vom 1. Januar 1901 gültigen Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 beziehungsweise vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahnen Neuhof-Weseritz, Lambach-Haag und Freudenthal-Kl.-Mohrau, hinsichtlich der Welser Lokalbahnen gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Sattledt-Grünau, endlich insoweit Tariferhöhungen eintreten. gültig vom 15. Juli 1901, gelangt zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2 je ein Nachtrag II und zu Heft 3 ein Nachtrag I zur Einführung.
Der Nachtrag II zu Heft 1 und 2 enthält:
Aenderungen beziehungsweise Ergänzungen und Berichtigungen.
Der Nachtrag I zu Heft 3 enthält:
I. Neue Tarife für die Lokalbahnen: Mösel-Hüttenberg, Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya und Zeltweg-Fohnsdorf, gültig vom 1. Juni 1901;
II. einen neuen Tarif für die Welser Lokalbahnen, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Sattledt-Grünau;
III. den Tarif der Lokalbahnen: Freudenthal-Kl.-Mohrau, Lambach-Haag und Neuhof-Weseritz;
IV. Aenderungen beziehungsweise Ergänzungen und Berichtigungen.
Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar die Nachträge zu den Heften 1 und 2 zum Preise von je 20 Hellern und der Nachtrag zum Hefte 3 zum Preise von 40 Hellern per Stück erhältlich.
Wien, am 30. April 1901. (1166)

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Süddeutschland.
Theil II, Heft 1.

Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Theil II.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 14/1 für Rohpetroleum.

Die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 14/1 für Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl und Mineraltheer der vorbezeichneten Verbandsgütertarife, deren Gültigkeit bis 1. Mai 1901 verlängert wurde, bleiben noch bis zum 30. Juni 1901 in Kraft.
Wien, am 30. April 1901. (1167)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 2.

Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Theil II.

Ausdehnung der Gültigkeit

der Ausnahmetarife Nr. 6 für Getreide etc.
Die in den vorbezeichneten Tarifheften enthaltenen, mit 1. Mai 1901 ausser Wirksamkeit gesetzten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 für Getreide etc. bleiben bis 31. Juli 1901 in Kraft.
Wien, am 30. April 1901. (1168)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Brohlthal-Eisenbahn.
Mit sofortiger Gültigkeit treten im Uebergangsverkehre mit der Staatsbahn wesentliche Frachtermässigungen für Wegebaumaterialien ein. Nähere Auskunft ertheilt die Bahnverwaltung in Brohl.
Köln, den 1. Mai 1901. (1169H&V)
Der Vorstand.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.
Die Anmerkung zu der besonderen Bestimmung C. a. 2 c und d zur Zusatzbestimmung II zu § 11 der Eisenbahn-Verkehrsordnung erhält mit sofortiger Gültigkeit folgenden Wortlaut:
„Anmerkung zu c und d. Schülerkarten werden auch an Schüler ausgegeben, die ausserhalb des elterlichen Wohnortes an dem Orte, in dem sie die Schule besuchen, in Pension gegeben sind, an bestimmten Tagen aber in das elterliche Haus zurückkehren."
Die Aenderung ist gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.
Posen, den 28. April 1901. (1170)
Königliche Eisenbahndirektion.

Holländische Eisenbahngesellschaft.
Am 1. April d. J. ist in Wirkung getreten der I. Nachtrag zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den auf deutschem Gebiete belegenen Stationen der Almelo-Salzbergener Eisenbahn unter sich und der Nymegen-Clever Eisenbahn unter sich, enthaltend Aenderungen in den Preistafeln für Militär.
Amsterdam, den 4. Mai 1901. (1171)

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.
Vom 18. Mai d. J. ab werden die bis dahin zwischen Berlin und Alexandrowo über Frankfurt a/O.-Posen-Thorn verkehrenden Schlafwagen bis und von Warschau durchgeführt. Infolge dessen ändern sich die Angaben unter lfd. Nr. 2 des Verzeichnisses vom Anhang I des Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil II. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.
Die Aenderung ist gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt.
Erfurt, den 2. Mai 1901. (1172)
Königliche Eisenbahndirektion, namens sämmtlicher preussisch-hessischen Staatsbahnen.

6. Generalversammlungen.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.
Nachtrag
zur Tagesordnung für die am 20. Mai d. J. stattfindende Generalversammlung der Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.
6. Gewährung eines jährlichen Zuschusses bis zu 1 500 ℳ auf längstens 25 Jahre zu Gunsten der zu erbauenden Kleinbahn zwischen Stadt und Bahnhof Ratzeburg.
Die Berichte zu Punkt 4, 5 und 6 der Tagesordnung können von den Aktionären in unserem Verwaltungsbüreau eingesehen und auch von dort bezogen werden.
Lübeck, den 4. Mai 1901. (1173)
Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

7. Verdingungen.

Verdingung
der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für die Hauptwerkstätte in Leinhausen im Rechnungsjahre 1901, und zwar:
A. 200 kg **Sohlleder**, 650 kg **Geschirrleder**, 400 kg **Fahlleder**, 400 kg **weissg. Rindleder**, 200 kg **Rossleder**, 1 900 kg **lederne Treibriemen**, 50 000 Stück **Lederstreifen**,
B. 19 000 Stück **klare und farbige Glasscheiben** für Fenster der Personenwagen und zu Signalzwecken, 1 450 Stück **Glasglocken** für Gasbeleuchtung in den Personenwagen.
Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 18. Mai 1901, zu A Vorm. 10½ Uhr, zu B. Vorm. 11 Uhr.
Zuschlagsfrist bis 8. Juni 1901.
Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von **40 ₰ für A, 50 ₰ für B** vom **Rechnungsbüreau M hier**, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 12. Bei Anforderung der Bedingungen sind die Kosten von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden unter genauer Bezeichnung des Materials.
Hannover, den 2. Mai 1901. (1174)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn.
Das Aufhauen und Härten bezw. Ausglühen und Schleifen der Feilen für die diesseitigen Werkstätten pro 1901 soll vergeben werden.
Lieferungsbedingungen und Sortenverzeichniss liegen auf der Kanzlei des Unterzeichneten zur Einsicht auf oder können gegen kostenfreie Einsendung von 0,40 ℳ bezogen werden.
Die Angebote, enthaltend den Preis pro Stück der einzelnen Sorten bezw. pro Kilogramm für Aufhauen und Härten und pro 100 kg für Ausglühen und Schleifen, sind verschlossen und frei mit der Aufschrift „Aufhauen von Feilen" bis längstens 17. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr, anher einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Darmstadt, im Mai 1901. (1175)
Der Maschineningenieur.

Der Bau eines Dienstwohngebäudes und Nebengebäude nebst Nebenanlagen für 2 Unterbeamte in Kilometer 95,95, zwischen Bomst und Bentschen, soll in 2 Loosen öffentlich verdungen werden:
Loos I. Lieferung von 103 000 scharfgebrannten Mauersteinen, darunter 21 000 ausgesuchte, gleichfarbig und gleichgeformte, zum Verblenden geeignete.
Loos II. Ausführung der Erd- und Maurerarbeiten, ausschliesslich Lieferung der Maurermaterialien, der Zimmerer-, Dachdecker-, Klempner-, Tischler-, Glaser-, Anstreicher- und Ofenarbeiten, einschliesslich Lieferung der Materialien.
Versiegelte und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 20. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr, nach hier einzusenden. Verdingungsunterlagen können zum Preise von 50 ₰ für Loos I und von 1,50 ℳ für Loos II in baar von hier bezogen werden.
Zuschlagsfrist 6 Wochen.
Guben, den 6. Mai 1901. (1176)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion.

8 Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 62 Stück alten Eisenbahnwagen.
Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Centralbüreau hierselbst, Gartenstrasse Nr. 106, bis 15. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage Vormittags um 11½ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.
Formulare zu den Angeboten sowie die Verkaufsbedingungen können von unserem technischen Büreau hierselbst, oberschlesischer Bahnhof, Zimmer 13, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar) bezogen werden.
Breslau, im Mai 1901. (1177)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von Altpapieren.
Die ausgesonderten Altpapiere, und zwar:
Akten, Kassenbücher, Kassen- und Rechnungsbeläge, Depeschen und Depeschenstreifen, Depeschenbücher, Gepäck- und Hinterlegungsscheine, benutzte und ungültig gewordene Fahrkarten, veraltete Dienstvorschriften und Dienstanweisungen, Avise, Frachtkarten und Korbpapier zum Einstampfen, Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke, Bücher usw. zur freien Verwendung sollen verkauft werden.
Angebote sind bis Montag, den 20. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, an unser Rechnungsbüreau hier, Bahnhofstrasse Nr. 23, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Altpapiere" einzureichen.
Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Kanzlei hier eingesehen, auch von dort gegen Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.
Die Oeffnung der Angebote findet am 20. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, statt.
Erfurt, den 2. Mai 1901. (1178)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 37. | 11. Mai 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt.

Die Ausbildung, Anstellung und Wohlfahrts-Fürsorge der Eisenbahnbediensteten in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

(Schluss aus Nr. 36.)

III. Die Wohlfahrtseinrichtungen.

Eine staatliche Fürsorge für Bedienstete besteht nicht, da nach den Grundgesetzen der Einzelstaaten jeder Unterthan für sein Wohl und Wehe selbst zu sorgen hat. Wo eine Fürsorge besteht, verdankt diese ihre Entstehung in der Regel wohlthätigen Stiftungen seitens der Inhaber grosser Betriebe für ihre Bediensteten, ausserdem aber auch der vielfach gewonnenen Erfahrung, dass durch Einwirken auf die Arbeiter mittelst einer geeigneten Fürsorge die Güte der Arbeit und die Leistung der Arbeiter gesteigert wird.

In der Novemberausgabe 1900 der Berichte der Abtheilung für Arbeiten*) in der Bundesregierung ist eine Untersuchung über die Verbesserung der Lage der Arbeiter in der gesammten Industrie der Vereinigten Staaten enthalten. Auf Grund örtlicher Studien gibt der Verfasser eine Zusammenstellung der verschiedenen angeblich mit Erfolg angewendeten Einrichtungen für die Verbesserung der Lage der Arbeiter und im Anschluss daran eine Beschreibung einer Anzahl typischer Anstalten dieser Art. Die Zusammenstellung macht ersichtlich, auf welche Einrichtungen die Fürsorge ausgedehnt ist, und möge daher hier kurz folgen:

1. Bildung von Vereinen, die den Mitgliedern Geselligkeit, Fortbildung und Erholung bieten.
2. Gelegenheit zur körperlichen Ausbildung durch Einrichtung von Turnhallen und Spielplätzen.
3. Förderung der geistigen Fähigkeiten durch freie Vorträge, Büchereien, Kindergärten und Fortbildungsschulen.
4. Steigerung der Erwerbsfähigkeit durch Fachschulen und Handarbeitsunterricht.
5. Pflege der Religiosität durch Sonntagsschulen und Andachten.
6. Pflege der Musik durch Konzerte und Gesangvereine.
7. Pflege der Geselligkeit durch gemeinsame Zusammenkünfte, Sommerausflüge, ständige Vereinslokale, Veranstaltungen, Tanzereien usw.
8. Antheilnahme am Geschäftsgewinn.
9. Persönliches Interesse am erfolgreichen Geschäftsbetrieb durch Aktienankauf.
10. Verbesserung der häuslichen Zustände durch Anleitung im Nähen, Kochen, Haushalten, in Garten- und Feldarbeiten.
11. Fürsorge für das körperliche Wohl durch Badegelegenheiten, Verabreichung von Speisen usw.
12. Fürsorge für kranke und unfähige Bedienstete und ihre Familien durch unentgeltliche Versicherung, freie ärztliche Hilfe, Krankenhauspflege und Unterstützung wohlthätiger Bestrebungen.
13. Förderung der Sparsamkeit durch Sparbanken, Bauvereinigungen, Preise für Erfindungen und Belohnung für treue Dienste.
14. Geldunterstützungen in Noth und Unglück.
15. Antheilnahme an den häuslichen Angelegenheiten und Pflege freundlicher Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer.

Hiernach und insbesondere nach den Beschreibungen der bestehenden Anstalten bezweckt die Fürsorge vorwiegend die Hebung des Menschen, des allgemeinen Kulturzustandes und erst in zweiter Linie die Verbesserung der materiellen Lage der Bediensteten. Ferner beruhen alle Einrichtungen auf der Bildung von geschlossenen Vereinen, die anscheinend den modernen Klubs der wohlhabenden Volksschichten nachgebildet sind. Die Mitglieder jener Vereine sind durch Zahlung eines Jahresbeitrages an dem Eigenthum und dem Gedeihen der Vereinigung persönlich interessirt und besitzen auch Einfluss auf ihre Zwecke und Ziele.

---

*) Bulletin of the Departement of Labor. November 1900.

In welchem Umfang diese Einrichtungen vorhanden sind, lässt die Untersuchung nicht erkennen, da sie keine Statistik liefern, sondern nur eine Anregung zur weiteren Ausdehnung der Fürsorge bezwecken soll.

Innerhalb der Eisenbahnverwaltungen bestehen seither besondere fürsorgende Einrichtungen, die meistens wohl nur das Bedürfniss gezeitigt hatte, den Bediensteten auf den Personalwechselstationen überhaupt ein Unterkommen zu schaffen, sie von dem Aufenthalt in Wirthshäusern fernzuhalten und damit auf die Erhöhung der Betriebssicherheit hinzuwirken. Diese Einrichtungen sind, wo überhaupt vorhanden, meistens mangelhaft gewesen, und scheinen den Zweck im allgemeinen nur ungenügend erfüllt zu haben.

Da trat die „Christliche Vereinigung junger Männer" an diese Aufgabe heran, indem sie eine eigene Fürsorge einrichtete, und ist in ihren Erfolgen so glücklich gewesen, dass eine Bahn nach der anderen dieser Vereinigung ihre bisherigen Einrichtungen sowie beträchtliche einmalige und laufende Mittel zur Verfügung stellte, ihr also die ganze Fürsorge überliess und selbst nur der stille Theilhaber wurde. Bis jetzt ist die Vereinigung bei den meisten Bahnen des Nordostens der Vereinigten Staaten eingeführt und es treten auch bereits westliche Bahnen behufs Uebernahme der Fürsorge an sie heran.

Die „Christliche Vereinigung junger Männer" hat in Nordamerika überhaupt einen bedeutenden Umfang angenommen. Anscheinend ist dies auf die ihr hier zufliessenden reichlichen Mittel und auf eine eigene Methode zurückzuführen. Letztere besteht darin, dass sie stets nur unabhängige Vereine mit Selbstverwaltung gründet und für die spezielle Leitung einen besonders dafür angelernten „Sekretär" anstellt. Vergleichsweise sei angeführt, dass zur Zeit vorhanden sind:

in	Vereine	Mitglieder	Sekretäre
Nordamerika	1 439	225 472	682
England	952	81 144	67
Deutschland	1 687*)	92 500	18

Diese Zahlen sprechen sehr zu Gunsten der sogenannten Sekretäre, deren Aufgabe später erläutert ist.

Von dieser Vereinigung ist für die Eisenbahnbediensteten eine besondere Eisenbahnabtheilung abgezweigt worden. Diese besteht aus dem Vorstand für die Gesammtleitung, einer Anzahl Bezirkssekretäre für die Beaufsichtigung ihrer Bezirke und den Ortsvereinen. Letztere sind an den End- und Personalwechselstationen überall nach gleichen Grundsätzen, als selbstständige geschlossene Gesellschaften gebildet. Sie haben einen ausschliesslich aus Eisenbahnbediensteten zusammengesetzten Vorstand, der die allgemeine Aufsicht und Leitung hat. Ferner ist ein Vereinssekretär für die spezielle Leitung und Geschäftsführung von der Centralstelle eigens für diesen Zweck und ohne andere Nebenämter angestellt. Die Mitgliedschaft wird durch Zahlung eines Jahresbeitrages von 3 D. erworben. Ausser den Eisenbahnbediensteten nehmen auch, besonders in kleineren Orten, Aussenstehende an den Bestrebungen thätigen Antheil.

Die Eisenbahngesellschaften halten ihrerseits in der Regel die nothwendigen Räume kostenlos vor und leisten einen jährlichen Zuschuss, der gewöhnlich ausreicht für die Besoldung des Sekretärs. In den meisten Fällen haben die Vereine sich eigene Klubhäuser gebaut, wozu die Eisenbahngesellschaften den Grund und Boden und die ganzen oder den grössten Theil der Baukosten hergaben. Mehrfach sind die Vereinshäuser aus besonderen Stiftungen errichtet und sind dann besonders geräumig und gut ausgestattet. Vereinzelt bilden aber auch einzelne alte Wagenkasten den Anfang des Vereinshauses.

Die Vereinshäuser mittlerer Grösse und Einrichtung enthalten gewöhnlich im Kellergeschoss die Bade- und Wascheinrichtungen, eine Turnhalle mit Geräthen und eine Kegelbahn. Zur ebenen Erde befinden sich die Aufenthaltsräume, ein Lesezimmer, in dem Zeitungen und illustrirte Zeitschriften aufliegen, und in grösseren Vereinen eine Bücherei, von der aus die kleineren benachbarten Vereine regelmässig mit Büchern versorgt werden. Ferner ist ein Raum für den Sekretär und oft noch ein besonderer Unterrichts- usw. Raum und ein Krankenzimmer mit Verbandsachen für vorübergehende Aufnahme Verletzter vorhanden. Im oberen Geschoss befinden sich die Uebernachtungsräume und ein grösserer Saal mit Orgel oder Harmonium für gemeinsame Veranstaltungen. Oft bieten grosse, luftige Veranden Aufenthalt im Freien. Wo das Bedürfniss vorliegt, d. h. eine Bahnhofswirthschaft nicht vorhanden oder zu weit entfernt ist, sind auch Küche und Speiseräume vorhanden für die Abgabe der täglichen Mahlzeiten zu mässigen Preisen. Geistige Getränke werden grundsätzlich nicht geführt.

Die Aufenthalts- und Lesezimmer stehen allen Eisenbahnbediensteten zur freien Benutzung, die übrigen Einrichtungen und die Theilnahme an den Veranstaltungen ist nur Mitgliedern und deren Familien, einheimischen wie auswärtigen, oder Mitgliedern anderer benachbarter Eisenbahnvereine gestattet. Für die Benutzung der Uebernachtungslokale ist jedesmal eine Vergütung von 10 Cents zu entrichten, einschliesslich Bettwäsche. Die Häuser sind Tag und Nacht geöffnet.

Die Fürsorge in diesen Vereinen erstreckt sich also:

1. auf die Pflege des geselligen Verkehres unter einander und die Theilnahme an gemeinsamen Unterhaltungen und Veranstaltungen,

2. auf die Weiterbildung durch die aufliegenden Zeitschriften und Bücher sowie durch Vorträge oder Unterricht in allgemeinen oder fachlichen Gegenständen,

3. auf die gesundheitlichen Einrichtungen durch Bade- und Waschräume, Uebernachtungslokale, Mahlzeiten, körperliche Uebungen, Kegelbahn,

4. auf die persönliche Einwirkung durch ernste Ansprache und regelmässigen Gottesdienst.

Die vollständige Durchführung dieser Aufgaben liegt insbesondere dem Vereinssekretär ob. Er hat dafür zu sorgen, dass die Mitglieder einen behaglichen und anziehenden Aufenthalt in dem Vereinshaus finden und dies gern aufsuchen und dass er selbst durch Vorbild, persönlichen freundschaftlichen Verkehr, Ansprachen und Veranstaltungen im Sinne des Zieles der Fürsorge auf jeden einzelnen einwirkt. Mit der Auswahl und Ausbildung der Sekretäre wird daher sehr sorgsam verfahren, und die Hauptaufgabe der Bezirksbeamten ist die Anleitung und Ueberwachung der Thätigkeit dieser Vereinssekretäre. Der wachsende Erfolg dieser Fürsorge scheint hiernach hauptsächlich zurückzuführen zu sein: 1. auf das persönliche Interesse, das jedes Mitglied an dem Gedeihen des Vereins gewinnt durch die Betheiligung der Mitglieder an der Leitung und an dem Vereinseigenthum, und 2. auf die Bestellung eines mit den bezeichneten Obliegenheiten betrauten Vereinssekretärs.

Obgleich diese Vereinigung bereits eine beträchtliche Ausbreitung und unstreitig mancherlei Gutes gestiftet hat, so sind doch von der Gesammtzahl nur noch verhältnissmässig wenige dieser Fürsorge theilhaftig. Von den eingangs bezeichneten 925 000 Bediensteten gehören z. Zt. erst 37 bis 38 000 dieser Vereinigung an. Die sonstigen noch vorhandenen gleichartigen Wohlfahrtseinrichtungen mögen im Einzelfalle wohl auch eine gute Ausbildung besitzen, haben aber eine weitere Verbreitung nicht gefunden.

Ueber die besprochene Fürsorge hinaus haben eine Anzahl der Eisenbahngesellschaften noch Krankenkassen oder Unterstützungs- und Sterbekassen errichtet. Im ersten Falle ist mit den Aerzten auf den verschiedenen Stationen ein Abkommen getroffen, bei Krankheits- und Unfällen im Dienst die erste Hilfe unentgeltlich zu leisten, und weitere Hilfe auf Kosten des Kranken, aber nach einem vereinbarten Tarif. Nach Ermessen des Arztes können Verletzte auch in einem zu diesem Zweck errichteten Krankenhause unentgeltlich Aufnahme finden. Sämmtliche Bedienstete erleiden einen Abzug von ihrem Verdienst. Bei der Unterstützungskasse, zu der ebenfalls sämmtliche Bedienstete Beiträge zu entrichten haben, wird ein Kran-

*) Einschliesslich der gleichartigen Vereine.

kengeld gewährt, dessen Höhe von dem Beitragssatz und der Dauer der Beschäftigung abhängt. Auch findet je nach dem Beitragssatz freie ärztliche Behandlung statt. Die Sterbegelder scheinen mehr als Lebensversicherungen aufgefasst zu sein, da bei dem höchsten Beitragssatz ein Sterbegeld von 5 000 *M.* gewährt wird. Vereinzelte besondere Krankenhausfürsorgen, aus Stiftungen herrührend, scheiden hierbei aus.

Einzelne Bahnen haben auch Sparkassen für ihre Bediensteten errichtet, über die nichts zu bemerken ist.

Ferner sind auch Pensionskassen vorhanden, zu denen die Bediensteten keine Beiträge entrichten und aus denen diejenigen, die sich ausdrücklich bereit erklären, lebenslänglich im Dienste bleiben zu wollen, von ihrem vollendeten 70. Jahre ab eine Rente beziehen. Diese wird nach der Dienstdauer und dem durchschnittlichen Verdienst der letzten 10 Jahre bemessen.

Das Wohnungsbedürfniss ist, abgesehen von einzelnen Dienstwohnungen in abgelegenen Stationen, überall nicht in den Kreis der Fürsorge gezogen.

New-York, Februar 1901. Glasenapp.

Zur Eröffnung der ersten Theilstrecke der Schantungbahn.

Zu den mehrfach von uns gebrachten Mittheilungen über den Bau der Schantung-Eisenbahn sind uns von berufener Seite einige allgemeines Interesse beanspruchende Thatsachen übersandt worden.

Die Hoffnung, dass die Wirren des letzten Jahres die Arbeiten auf der ersten Theilstrecke nicht oder nur wenig berühren würden, hat sich erfüllt und die Strecke Tsingtau-Kiautschou konnte am 8. April dem Betriebe mit entsprechender Feierlichkeit übergeben werden, wenngleich zwei grosse Brücken, deren Aufstellung noch nicht vollendet ist, auf vorübergehend erstellten Dämmen und Brücken umfahren werden mussten.

Die Arbeiten auf der Strecke Kiautschou-Kaumi (100 km) sind wieder aufgenommen worden; sie sind soweit gediehen, dass diese Strecke im Juli in Betrieb genommen werden kann. Von Kaumi aus nach Westen hat die Absteckung der Linie zum grössten Theile völlig neu zu erfolgen, da in der dortigen unruhigen Gegend sämmtliche Pfähle entfernt wurden.

Anfang Dezember 1899 war eisenbahnseitig in Kiautschou eine Schule eingerichtet worden, in welcher 15 geeignete junge Chinesen, welche schon vorher von den dortigen Missionaren Unterricht in der deutschen Sprache genossen hatten, für den Eisenbahndienst herangebildet werden sollten. Der Unterricht erstreckte sich zunächst auf allgemeine Erläuterungen über das Wesen und das Material einer Eisenbahn in Form eines Anschauungsunterrichtes und ging dann auf die Erklärung des Betriebsmaterials, der Signale und des Telegraphen über. Einige Monate später wurde die Schule nach Tsingtau verlegt, wo die Schüler ausser in der deutschen Sprache in der Signalordnung, in den Anweisungen für Stationsbeamte sowie in der praktischen Kenntniss des Telegraphen unterrichtet wurden. Erschwerend bei diesem Unterricht fiel zu Anfang ins Gewicht, dass die Stunden auf chinesisch abgehalten werden mussten, während die Beamten der Eisenbahn die chinesische Sprache noch nicht genügend beherrschten und somit auf Dolmetscher angewiesen waren. Eine Mitte des letzten Jahres abgehaltene Prüfung hatte recht zufriedenstellende Ergebnisse, so dass eine Anzahl Prämien vertheilt werden konnte. Leider musste im Juli 1900 die Schule unterbrochen werden, da die meisten Schüler auf die Nachricht der im Inneren ausgebrochenen Unruhen hin in ihre Heimath zurückkehrten. Ende September kehrten sie nach und nach wieder zurück. Aus der Schülerzahl, welche den Unterricht besuchten, konnten 12 zum Stations- und Telegraphendienst in das Betriebspersonal der Schantung-Eisenbahn eingereiht werden.

Ein erfreuliches Zeichen für die spätere Entwickelung der Bahn ist das lebhafte Interesse, welches die Beamten der durchfahrenen Kreise sowie die Litteraten, Gemeindevorsteher, Handelsfirmen, Banken usw. ihr schon zu der Zeit entgegengebracht haben, als nur die Bauzüge verkehrten und ihnen Gelegenheit geboten wurde, diese zu benutzen. Es ist dabei zu Tage getreten, dass der leitende Theil der Bevölkerung die Bedeutung der Eisenbahn nicht nur als Verkehrsweg, sondern auch als Mittel zur Förderung des Fortschrittes und des Handels erkannt hat, womit auch die Hoffnung begründet ist, dass die praktischen Chinesen aus dem Vortheile des neuen Verkehrsweges Nutzen zu ziehen wissen werden.

Die gelegentlich der Betriebseröffnung der Eisenbahn gewidmeten, auf Seide oder Tuch geschriebenen Glückwünsche lassen je nach der Stellung der Ueberreicher ein verschiedenes, aber immer scharf kennzeichnendes Urtheil ersehen. Die hauptsächlichsten der betreffenden Inschriften mögen hier folgen: Dem Präfekten, welcher schreibt: „Friede und Glück dem Reich der Mitte und dem Ausland", folgt der Unterpräfekt von Kiautschou mit dem Spruche: „Sie spendet Wohlthaten der Menge des schwarzhaarigen Volkes" und die Litteraten und Gemeindevorsteher mit: „Weit übertrifft sie die Leitern (d. h. beim Bergsteigen) und die Schiffe." Die Pfandhäuser überreichten die folgenden Inschriften: „Fern und Nah wie mit Windeseile." „Der Gewinn breitet sich aus über das Ostreich." „Rasch wie der Wind, schnell wie der Blitz." „Täglicher Fortschritt ohne Ende." „Jeder findet seinen Platz." Die Banken schreiben: „Von jenseits des Meeres fliegen die Kaesch." „Die fünf Metalle kommen in Umlauf." „Alle Quellen springen." „Der Profit strömt neu in die Banken." Die Kaufhäuser stimmen in das Lob der Eisenbahn mit folgenden Sätzen ein: „Land und Meer sind wie durch Ströme verbunden." „Das Rad rollt über Wasser und Land." „Der Rauch der Lokomotive weht 10 000 Li weit." „Zehntausendfaches Glück strömt ihretwegen zusammen." „Ihr Nutzen ist ungeheuer gross." „Die königlichen Wege der Eisenbahn sind breit und eben." „Man durchreist die Welt ohne Schranken." „Die fünf Wolken der fünf Erdtheile sammeln sich."

Die Beamten und die Kaufmannschaft von Kiautschou feierten ausserdem die Eröffnung der ersten Strecke durch Veranstaltung einer dreitägigen Theatervorstellung und anderer Volksbelustigungen.

Aeusserungen der oldenburger Presse über den Zusammenschluss der deutschen Eisenbahnen.

Die in Württemberg in Fluss gerathene Bewegung wegen eines engeren Zusammenschlusses der deutschen Eisenbahnen hat auch in der Presse Oldenburgs ihr Echo gefunden. Die von uns über diese Frage in Nr. 24, 25 und 28 d. Ztg. gebrachten Aufsätze sind in Nr. 84 und 89 der zu Oldenburg erscheinenden „Nachrichten für Stadt und Land", einem im Lande viel gelesenen Blatte liberaler Richtung, im Auszug wiedergegeben und zum Schluss mit folgenden im ganzen zustimmenden Bemerkungen begleitet worden:

„Als einzige stichhaltige Einwendung gegen den Plan eines allgemeinen deutschen Eisenbahnzusammenschlusses wird geltend gemacht, dass mit der Aufgabe der eigenen Bahnverwaltung die Bundesstaaten auf einen Theil ihrer durch die Verfassung gewährleisteten Selbständigkeit verzichten. Wenn aber die wirthschaftlichen Vortheile u. a. gebieterisch zu einer Vereinheitlichung drängen, dann wird schliesslich auf dies Moment nicht mehr Rücksicht genommen werden dürfen, abgesehen davon, ob wirklich ein Rechteverlust damit verbunden ist. Oder man müsste eine Form der Betriebsgemeinschaft wählen, durch die alle hier in Frage kommenden Bestrebungen bei voller Erhaltung der Selbständigkeit ihre Erfüllung fänden; wie, das steht dahin. Man sieht, die hier wieder angeschnittene Frage ist noch nach den verschiedensten Richtungen hin auszubeuten und verdient wohl, dass sie von Zeit zu Zeit wieder aufgeworfen wird."

Kurz darauf brachte ein anderes viel gelesenes oldenburger Blatt, der „Generalanzeiger für Oldenburg und Ostfriesland", eine längere Darlegung über denselben Gegenstand, welche in erster Linie betont, dass es sich in Sachen des Eisenbahnzusammenschlusses nicht lediglich um eine wirthschaftliche, sondern zugleich um eine politische Frage von nicht zu unterschätzender Bedeutung handele, und dass die Eisenbahnhoheit ganz entschieden zur Aufrechterhaltung der verfassungsmässig gewährleisteten Selbständigkeit der Einzelstaaten gehöre. Sodann wird darauf hingewiesen, dass die Erörterung der Frage in der Presse sich vorwiegend an württembergische Eisenbahnverhältnisse anknüpfe und dass gerade in Württemberg, dessen Eisenbahnbetrieb infolge der gebirgigen Natur und verhältnissmässig geringen Bevölkerung des Landes mit grossen Schwierigkeiten zu rechnen habe, vielleicht manche Kreise eine Verbesserung der Verkehrseinnahmen durch einen Anschluss an das besser rentirende preussische Netz nicht ungern sehen würden. Gleichwohl dürfe man nicht vergessen, dass auch Hessen die Erfahrung gemacht habe, „dass die wirklichen Nachtheile des Verlustes der Eisenbahnhoheit grössere waren, als man ursprünglich annahm. Heute wird über die hessischen Bahnen in Berlin entschieden, und wenn die hessische Kammer über Eisenbahnwünsche des Landes debattirt, so fühlt sie sich in der Rolle des Bettlers, der mit abgezogenem Hute hinter der Equipage des reichen Mannes herspringt". Der Aufsatz erwähnt dann, dass noch in neuester Zeit sowohl Sachsen wie Bayern und Baden durch ihre leitenden Staatsmänner die Erklärung abgegeben, dass sie nicht die Absicht hätten, in eine nähere Verbindung mit Preussen einzutreten, und behauptet dann wörtlich: „Ebenso bekannt ist die ganz entschiedene Absage, die der württembergische Ministerpräsident an die preussisch-württembergische Gemeinschaft richtete, an deren Stelle er, wenn die Berliner Verhandlungen über eine Reform der Personentarife keinen Erfolg haben sollten, den Versuch einer Einigung der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen empfahl." Sonach müsse jeder, der diese Frage ernsthaft behandeln wolle, „mit der Thatsache rechnen, dass keine einzige Verwaltung die Neigung besitzt, ihre Selbständigkeit zu Gunsten des preussischen Einflusses oder gar einer preussischen Oberverwaltung preiszugeben". Die Ziele, die durch eine allgemeine Eisenbahn-Betriebsgemeinschaft angestrebt werden, lägen auf wirthschaftlichem Gebiete, und es handele sich dabei um eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Betriebsmittel sowie um die Beseitigung aller in Deutschland noch vorhandenen Verkehrshemmnisse, unbeschadet der Selbständigkeit der Verwaltungen. Ein Weg dahin sei allerdings noch nicht gefunden. Das Reichseisenbahnamt führe ein einflussloses Stillleben, in dem lediglich die Statistik üppig gedeihe. „Soll aber," so schliesst der Aufsatz, „die Frage gelöst werden, so darf die Lösung nicht in einer Stärkung des preussischen Einflusses, eines preussischen Uebergewichtes angestrebt werden, sondern man muss versuchen, dem Verkehr zu geben, was ihm zukommt, und den Einzelstaaten zu lassen, was sie mit Recht besitzen."

So weit der „Generalanzeiger", von dem man im allgemeinen annimmt, dass er ein regierungsfreundliches Blatt ist. Recht zu geben ist ihm darin, dass ein Zusammenschluss deutscher Eisenbahnverwaltungen zu einer grösseren Einheit nicht möglich ist, ohne dass damit eine gewisse Bindung und ein Verzicht auf Selbständigkeit in einzelnen Dingen verbunden ist. Auch das neue Deutsche Reich, auf dem unsere jetzige politische und wirthschaftliche Grösse beruht, wäre nicht zustande gekommen, wenn nicht die Einzelstaaten in Bezug auf ihre Selbständigkeit sich gewisse Opfer auferlegt hätten. Es handelt sich aber bei dem Abschluss eines Gemeinschaftsvertrags keineswegs nothwendig um die Unterordnung des einen Vertragschliessenden unter den anderen, sondern um ein auf freier Vereinbarung beruhendes Verhältniss mit gegenseitigen Rechten und Pflichten.

Wir möchten ferner die Darlegungen des „Generalanzeigers" in einigen Punkten berichtigen. Wenn er das Bild gebraucht, dass die hessische Kammer bei Verhandlungen über Eisenbahnwünsche des Landes sich in der Rolle des Bettlers fühle, der mit abgezogenem Hute hinter der Equipage des reichen Mannes herspringt, so liegt hierin doch eine starke Uebertreibung. Insbesondere ist der Neubau von Eisenbahnen, der ja den Hauptgegenstand der Eisenbahnwünsche eines Landes zu bilden pflegt, in Hessen nach wie vor reine Landessache, und es ist, wie unseren Lesern aus der Mittheilung in Nr. 29 S. 455 d. Ztg. bekannt ist, der hessischen zweiten Kammer erst vor kurzem ein Gesetzentwurf wegen des Baues von Nebenbahnen zugegangen. Auch im übrigen haben die Bewohner des Grossherzogthums Hessen Gelegenheit, ihre Eisenbahnwünsche zur Geltung zu bringen. Im preussischen Ministerium ist Hessen durch einen von ihm ernannten eigenen vortragenden Rath vertreten. Sieben Direktionsmitglieder und zwei Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren der Gemeinschaftsdirektionen werden von der hessischen Regierung ernannt. Von den hessischen Verkehrsinteressenten wird gerade der Vortheil sehr hoch veranschlagt, dass sie ihre Eisenbahnwünsche im preussischen Landeseisenbahnrath bezw. dem Bezirkseisenbahnrath Frankfurt vorbringen können, in denen sie jetzt vertreten sind. Preussen ist nach Art. 18 des Staatsvertrages verpflichtet, die Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen der hessischen Landestheile in gleicher Weise wie die der preussischen zu berücksichtigen, und es ist dieser Verpflichtung, wie in Hessen von allen Vorurtheilslosen anerkannt wird, auch durchaus nachgekommen. Etwaige Beschwerden dieserhalb würden natürlich in der hessischen Landesvertretung der hessischen Regierung gegenüber zur Sprache gebracht werden können.

Der „Generalanzeiger" spricht weiter von der „ganz entschiedenen Absage, die der württemb. Ministerpräsident an die preussisch-württembergische Gemeinschaft richtete". Es scheint dem „Generalanzeiger" entgangen zu sein, dass der württembergische Ministerpräsident Dr. v. Mittnacht, von dem diese Absage ausging, im Herbst vorigen Jahres zurückgetreten ist und dass sein

Nachfolger im Amt des Verkehrsministers, der Freiherr v. Soden, im Januar d. J. in Bezug auf diese Frage im württembergischen Landtage eine andere entgegenkommendere Erklärung abgegeben hat, die dahin lautete, dass er es für eine verfehlte und kurzsichtige Eisenbahnpolitik halten würde, wenn Württemberg erklären wollte, dass es über eine Eisenbahngemeinschaft mit Preussen keiner Abmachung zugänglich wäre, dass es sich abschliessen und isoliren wollte. Freilich müsste die am meisten entsprechende Form für einen solchen Vertrag noch erst gesucht werden, da der preussisch-hessische Vertrag eine für Württemberg geeignete Grundlage nicht sei. — Bekanntlich ist gerade diese Erklärung des württembergischen Ministers der Ausgangspunkt einer lebhaften, auf die Bildung einer preussisch-württembergischen Eisenbahngemeinschaft gerichteten Bewegung geworden, über deren Verlauf unsere Leser fortgesetzt unterrichtet sind.

Gegenüber dem Urtheil des „Generalanzeigers" über das Reichseisenbahnamt brauchen wir nur auf die Bedeutung dieser hochangesehenen Reichsbehörde für die Durchführung der das Eisenbahnwesen betreffenden Bestimmungen der Reichsverfassung, auf ihre offenkundigen Verdienste um das Zustandekommen einer grossen Anzahl gemeinsamer Einrichtungen für die Betriebssicherheit, den Verkehr, die Wohlfahrt des deutschen Eisenbahnwesens hinzuweisen. Die Kritik des oldenburger Blattes zeugt denn doch von einer solchen Verkennung des Umfanges und der Bedeutung der vom Reichseisenbahnamt unter oft schwierigen Verhältnissen geleisteten Arbeiten, dass sie hier nicht unwidersprochen bleiben darf. v. M.

Die Eisenbahnen der Erde.

Seit 1885 wird in dem im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Archiv für Eisenbahnwesen" alljährlich eine vergleichende Statistik der Eisenbahnen der Erde veröffentlicht, deren Zahlenangaben zum grössten Theil amtlichen Quellen entnommen sind. Das Mai/Juniheft des „Archivs" enthält die Statistik für das Jahr 1899, aus welcher wir den im „R.-Anz." veröffentlichten interessanten Auszug nachstehend wiedergeben:

Das Eisenbahnnetz der Erde hatte am Ende des Jahres 1899 eine Länge von 772 159 km erreicht. Diese Länge übertrifft das 19¼fache des Erdumfanges am Aequator (40 070 km) noch um etwa 800 km und das doppelte der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde (384 420 km) noch um mehr als 3 000 km. Die für die Eisenbahnlänge angegebene Zahl — 772 159 km — bezeichnet dabei die Bahn-, nicht die Gleislänge, die bei den vielen zwei- und mehrgleisigen Eisenbahnen, die sich namentlich in Europa und Nordamerika finden, eine bedeutend grössere ist.

Von den fünf Erdtheilen hat Amerika das grösste Netz, es besitzt für sich allein mehr als die Hälfte der gesammten Eisenbahnlänge der Erde (392 860 km). Danach folgt Europa, dessen Flächengrösse nur etwa ¼ der von Amerika ausmacht, mit 277 748 km. Wesentlich geringere Längen weisen die übrigen Erdtheile auf: Asien 57 822 km, Australien 23 615 km und Afrika 20 114 km.

Unter den einzelnen Staaten haben die Vereinigten Staaten von Amerika mit 304 576 km das grösste Eisenbahnnetz. Das zweitgrösste Netz hat Deutschland — 50 511 km —, also etwa ⅙ von der Ausdehnung des Netzes der Vereinigten Staaten, deren Flächengrösse etwa 14 mal so gross ist als die des Deutschen Reiches. Dann folgt das europäische Russland, das bei einer Flächengrösse, die etwa 10 mal so gross ist als die Deutschlands, 45 998 km Eisenbahnen besitzt, also etwa 4 500 km weniger als letzteres Land. Nach der Ausdehnung der Eisenbahnnetze folgen sodann: Frankreich mit 42 211 km, Oesterreich-Ungarn einschliesslich Bosnien und der Hercegovina mit 36 275 km, Britisch-Ostindien mit 36 188 km, Grossbritannien und Irland mit 34 868 km, Britisch-Nordamerika (Kanada) mit 27 755 km.

Die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes, d. h. das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Flächengrösse, ist am grössten in dem industriereichen, dichtbevölkerten Königreich Belgien, wo 21 km Eisenbahn auf je 100 qkm kommen. Nicht viel weniger Eisenbahnlänge — 18,8 km — kommt auf die gleiche Fläche in dem ebenfalls sehr industriereichen und stark bevölkerten Königreich Sachsen. Danach folgen in Bezug auf die Dichtigkeit des Netzes: das Grossherzogthum Baden mit 12,7 km, Elsass-Lothringen mit 12,4 km, Grossbritannien und Irland mit 11,0 km, das Deutsche Reich im Durchschnitt mit 9,3 km, die Schweiz mit 9,1 km, die Niederlande mit 9,0 km, Frankreich mit 7,9 km, Dänemark mit 7,2 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche. Die geringste Dichtigkeit zeigt in Europa das Eisenbahnnetz Norwegens, wo nur 0,6 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche kommen. Nur wenig mehr — 0,9 km — treffen auf die gleiche Fläche im europäischen Russland. Von den aussereuropäischen Ländern stehen die Vereinigten Staaten von Amerika in Bezug auf Dichtigkeit des Netzes mit 3,9 km auf je 100 qkm Fläche obenan. Danach folgt Portugiesisch-Indien, das bei seiner kleinen Fläche eine verhältnissmässig grosse Eisenbahnlänge hat, so dass 2,2 km auf 100 qkm entfallen. Das gleiche Verhältniss findet sich noch in der australischen Kolonie Viktoria. In allen übrigen Ländern ist die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes wesentlich geringer.

Das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Bevölkerungszahl gestaltet sich in Europa am günstigsten in dem in einzelnen Landestheilen dünnbevölkerten Schweden, wo 21,4 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner kommen. Danach folgen in dieser Beziehung von europäischen Ländern die Schweiz mit 12,4 km, Dänemark mit 12,3 km, Bayern mit 11,4 km, Baden mit 11,1 km, Elsass-Lothringen mit 11,0 km, Frankreich mit 10,9 Kilometer Eisenbahn auf die gleiche Einwohnerzahl. — Weit grössere Zahlen als die europäischen Länder weisen für dieses Verhältniss einzelne aussereuropäische Länder mit einem im Verhältniss zur Bevölkerungszahl stark entwickelten Eisenbahnnetz auf. Am höchsten stehen in dieser Beziehung die australischen Kolonien, und zwar Westaustralien mit 130,4 km Eisenbahn auf 10 000 Einwohner, Queensland mit 91,1 km, Südaustralien mit 83,4 Kilometer, Neuseeland mit 49,1 km, Tasmanien mit 43,3 km und Viktoria mit 43,0 km auf 10 000 Einwohner. — In Amerika hat im Verhältniss zur Bevölkerung die argentinische Republik die meisten Eisenbahnen — 57,2 km auf 10 000 Einwohner. Dann folgen Kanada mit 52,9 km, Neufundland mit 45,8 km, die Vereinigten Staaten von Amerika mit 41,1 km. — In Asien ist in dem russischen mittelasiatischen Gebiete, in dem die Eisenbahn auf langen Strecken durch Sandsteppen führt, das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Bevölkerungszahl ein hohes, es kommen hier 38,1 km Eisenbahn auf 10 000 Einwohner. Auch Sibirien hat im Verhältniss zu seiner dünnen Bevölkerung infolge des Baues der sibirischen Eisenbahn schon eine beträchtliche Eisenbahnlänge — 10,4 km auf 10 000 Einwohner. — In Afrika findet sich auf dem Gebiete des Oranjefreistaates die grösste Eisenbahnlänge im Verhältniss zur Bevölkerungszahl — 46,1 km auf 10 000 Einwohner. Danach folgen in diesem Erdtheile Britisch-Süd- und Mittelafrika mit 26,8 km und die südafrikanische Republik mit 22,3 km Eisenbahn auf 10 000 Einwohner.

Der Zuwachs, den die Eisenbahnlänge der Erde in der Zeit vom Ende des Jahres 1895 bis 1899 erhielt, hat 71 723 km oder 10,2 % betragen. Derselbe ist um 7 956 km grösser als der im Zeitraum 1894—1898 und grösser als der Zuwachs in den früher betrachteten Zeiträumen bis zu 1889—1893. Zu dieser Vergrösserung des Zuwachses hat von den einzelnen Erdtheilen Asien mit 2 812 km den grössten Beitrag geliefert, dann folgen Afrika mit 2 012 km, Europa mit 1 723 km, Amerika mit 1 263 km und schliesslich Australien mit 146 km Vergrösserung des Zuwachses gegen den Zeitraum 1894 - 1898.

Wird der Zuwachs an Eisenbahnlänge der Erde seit 1890 von Jahr zu Jahr betrachtet, so ergibt sich aus der nachstehenden Zusammenstellung, dass er im Jahre 1895 mit 13 126 km (2,0 %) den niedrigsten Stand erreicht hatte und in den darauf folgenden Jahren stetig wieder in die Höhe gegangen ist.

	Gesammte Eisenbahnlänge der Erde km	Zunahme gegen das Vorjahr im ganzen km	%
Ende des Jahres 1890 .	615 927	19 843	3,3
1891 .	635 891	19 964	3,2
1892 .	654 528	18 637	2,9
1893 .	671 893	17 365	2,7
1894 .	687 505	15 612	2,3
1895 .	700 631	13 126	2,0
1896 .	716 393	15 762	2,2
1897 .	733 789	17 396	2,4
1898 .	751 272	17 483	2,4
1899 .	772 159	20 887	2,8

Zu der Steigerung des Zuwachses in dem Zeitraum 1895 bis 1899 gegenüber 1894–1898 haben die Vereinigten Staaten von Amerika 694 km, Oesterreich-Ungarn 320 km, Frankreich 257 km und Britisch-Nordamerika 253 km beigetragen. Deutschland zeigt genau den gleichen Zuwachs wie im vorhergehenden Zeitraume, während Britisch-Ostindien sowie Alt-England Minderbeträge (— 298 und — 217 km) aufweisen.

Zum Zwecke der näherungsweisen Berechnung des auf die Eisenbahnen der Erde verwendeten Anlagekapitals sind im „Archiv" auch Angaben über die in verschiedenen Ländern auf die Eisenbahnen verwendeten Geldbeträge zusammengestellt, und zwar getrennt für Eisenbahnen in Europa und in aussereuropäischen Ländern. Danach ergeben sich die Kosten für 251 040 km Eisenbahnen in Europa zu 75 084 000 000 *M.* oder durchschnittlich für 1 km zu 299 092 *M.* Wird dieser Durchschnittsbetrag für alle am Schlusse des Jahres 1899 in Europa im Betriebe gewesenen Eisenbahnen zu Grunde gelegt, so ergibt sich das Anlagekapital derselben zu 277 748 × 299 092 = 83 072 204 816 *M.*

Für die Eisenbahnen der aussereuropäischen Länder berechnet sich der Durchschnittspreis für 1 km in gleicher Weise zu 143 374 *M.*, das Anlagekapital der am Ende des Jahres 1899 im Betriebe gewesenen 494 411 km aussereuropäischer Eisenbahnen also zu 494 411 × 143 374 . . = 70 885 682 714 „

zusammen Anlagekapital der Eisenbahnen der Erde . . . . 153 957 887 530 *M.*
oder rund 154 Milliarden Mark.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beförderung von Südfrüchten.** Die Handelskammer für die östliche Niederlausitz in Sorau hat bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten beantragt, für den Bahnbezug von Südfrüchten, insbesondere von Apfelsinen, von den Seehäfen heizbare Güterwagen einstellen zu lassen. Sie begründete diesen Antrag folgendermaassen: Bei Eintritt starken Frostes entständen den inländischen Empfängern der Südfrüchte ausserordentliche Verluste, wenn sie nicht vorzögen, den Bezug ganz einzustellen, was aber im Interesse des Geschäfts so gut wie unmöglich sei. Viele Tausende von Apfelsinen seien im Januar d. J. erfroren an ihren Bestimmungsort gelangt und hätten zu grossen Verlusten seitens der Versender wie auch seitens der Empfänger geführt. Dies wiederhole sich alljährlich und bilde auch stets die Ursache von Prozessen zwischen Versendern und Empfängern.

Hierauf hat die königliche Eisenbahndirektion Altona, an die der Herr Minister den Antrag zur Prüfung und Bescheidung der Antragstellerin überwiesen hatte, der Handelskammer folgende Antwort ertheilt:

Zunächst ginge aus dem Antrage nicht hervor, ob die Beförderung in geheizten Wagen für Wagenladungen oder für Stückgutsendungen gewünscht würde. Für Stückgutsendungen seien bereits seit etwa 10 Jahren auf verschiedenen Strecken des preussischen Staatsbahnnetzes Versuche mit der Beförderung frostempfindlicher Artikel in geheizten Wagen gemacht worden. Zur Bedingung sei eisenbahnseitig lediglich die Auflieferung als Eilgut ohne jeden weiteren Frachtaufschlag gestellt worden. Auch im Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion Altona würden mit dieser Einrichtung seit dem Jahre 1892 Versuche gemacht, und zwar auf der Strecke Hamburg-Berlin. Ein besonderer Erfolg sei jedoch nirgends erzielt worden. Es würde vielmehr von den Heizwagen ein so geringer Gebrauch gemacht, dass die Wagen auf vielen Stellen wieder aufgehoben werden mussten. Auch auf der Strecke Hamburg-Berlin ginge die Benutzung des Heizwagens mit jedem Jahre mehr zurück. Selbst im vergangenen strengen Winter seien nur 2 987 kg Südfrüchte befördert worden, wovon auf Apfelsinen nur fünf Sendungen mit 243 kg entfielen.*) Wenn hiernach schon auf einer Hauptverkehrsstrecke nur ein verhältnissmässig geringer Gebrauch von den Heizwagen gemacht werde, so stände eine befriedigende Benutzung für andere weniger verkehrsreiche Linien erst recht nicht zu erwarten. Dazu käme, dass die durchgängige Beförderung frostempfindlicher Artikel nach allen Richtungen die Einrichtung von Heizwagenkursen auf allen Strecken zur Voraussetzung haben würde, welche überall an einander Anschluss haben müssten. Eine solche Einrichtung wäre nur mit grossen Schwierigkeiten und Kosten herzustellen und zu unterhalten und würde zweifellos durchaus unwirthschaftlich sein. Ein Bedürfniss hierfür könne nach den vorliegenden Erfahrungen nicht anerkannt werden.

*) Es sei bemerkt, dass von den Hamburger Bahnhöfen in den Monaten Januar bis März täglich zahlreiche Wagenladungen Apfelsinen, bis zu 50 Wagen an einem Tage, nach dem Binnenlande abgelassen werden.

Für den Wagenladungsverkehr würde sich die Beförderung in Heizwagen insofern günstiger gestalten, als die Wagen bis zur Bestimmungsstation durchrollen und unterwegs nicht umgeladen werden brauchten. Eine eisenbahnseitige Vorhaltung solcher Wagen könne jedoch auch für den Wagenladungsverkehr nicht in Aussicht genommen werden. Es müsste vielmehr nach der bisherigen Uebung gegenüber anderen empfindlichen Artikeln Sache der Interessenten bleiben, sich Wagen, welche besondere Einrichtungen enthalten sollen, selbst zu beschaffen und als Privatgüterwagen in den Wagenpark der Eisenbahnen einzustellen. Bis jetzt sei allerdings die Beschaffung von Privatgüterwagen für Südfrüchte nicht zulässig; ein dahingehender Antrag sei noch nicht an die Eisenbahnen herangetreten.

Die Handelskammer in Sorau N.-L. ist daraufhin abermals vorstellig geworden, indem sie nunmehr bei der königlichen Eisenbahndirektion Altona den Antrag gestellt hat, die Beförderung von Südfrüchten im Winter als Eilgut zu den Frachtgutsätzen allgemein zuzulassen. Hierauf hat die königliche Eisenbahndirektion Altona folgenden Bescheid ertheilt: Die eilgutmässige Beförderung zu Frachtgutsätzen sei erst seit dem 1. April 1899 durch die Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter auf eine ganze Reihe neuer Artikel — und zwar zum Theil gegen den Wunsch mehrerer deutscher Eisenbahnverwaltungen — ausgedehnt worden. Es seien hierdurch die Personen- und Eilgüterzüge in den letzten Jahren mit Eilstückgütern in nicht unerheblichem Maasse mehr belastet worden. Die königliche Eisenbahndirektion Altona halte es unter diesen Umständen zur Zeit nicht für angebracht, die Begünstigung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter noch dem Antrage gemäss auszudehnen, und zwar einmal aus betrieblichen Rücksichten und ferner auch, weil sie für Südfrüchte ein Bedürfniss nicht oder wenigstens nicht in dem Grade anzuerkennen vermöge, wie für mehrere andere Artikel, bei denen ebenfalls Anträge auf Aufnahme in den Eilgutspezialtarif in letzter Zeit abgelehnt werden mussten. Sie bedauere daher, es ablehnen zu müssen, den Antrag der zur Vorberathung derartiger Tarifmaassnahmen zuständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen zu unterbreiten. Falls die Handelskammer jedoch glaube, sich mit diesem Bescheide nicht zufrieden geben zu können, stelle sie ihr anheim, sich wegen Vertretung des Antrages bei der ständigen Tarifkommission an den der letzteren beigeordneten Ausschuss der Verkehrsinteressenten, z. H. des Herrn Dr. H. Rentzsch in Dresden-Blasewitz, zu wenden.

— **Prämiirung nützlicher Erfindungen.** Für das abgelaufene Etatsjahr haben aus den im Etat der preussischen Staatseisenbahnverwaltung für diesen Zweck vorgesehenen Mitteln 15 Beamten der Staatseisenbahnverwaltung Belohnungen im Gesammtbetrage von 6 950 *M.* für Erfindungen und Verbesserungen, die für die Erhöhung der Betriebssicherheit oder in wirthschaftlicher Beziehung von Bedeutung sind, bewilligt werden können.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 30. April d. J. in 13 Arbeitstagen 213 721 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 440 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 191 464 und auf den Arbeitstag 15 955 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 30. April d. J. auf den Arbeitstag 485 und im ganzen 22 257 Doppelwagen oder 11,6 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im April d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 382 968 Doppelwagen gegen 367 700, im Saarbezirk auf 55 499 Doppelwagen gegen 54 823, in Oberschlesien auf 135 159 Doppelwagen gegen 134 786 Doppelwagen und in den drei Bezirken zusammen auf 573 626 Doppelwagen gegen 557 309 und war demnach im Ruhrbezirk 15 268 Doppelwagen oder 4,2 %, im Saarbezirk 676 Doppelladungen oder 1,2 %, in Oberschlesien 373 Doppelwagen oder 0,3 % und in den drei Bezirken zusammen 16 317 Doppelwagen oder 2,9 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1900. Bei dem höheren Versand gegen das Vorjahr sind im April die Wagenanforderungen für Kohlen, Koks und Briketts im vollen Umfange, ohne jegliche Fehlziffer, rechtzeitig gedeckt worden, was bisher nur einmal, im Juni 1894, erreicht worden ist.

— **Umbau des Lübecker Bahnhofs.** Die auf den 20. d. Mts. einberufene Generalversammlung der Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn wird über den Bau eines neuen Bahnhofs zu Lübeck und die Erbauung einer Nebenbahn von Lübeck nach Schlutup zu beschliessen haben. Der von der Direktion dieserhalb erstattete Bericht hebt hervor, dass die gegenwärtigen Verhältnisse des im Jahre 1851 eröffneten Lübecker Bahnhofs unhaltbare geworden sind. Durch die im Laufe der Jahre erfolgte Einführung der Bahnen nach Hamburg, nach Mecklenburg, nach Eutin und Travemünde hat sich der Betrieb dort so lebhaft entwickelt, dass die Anlagen zur Bewältigung des Verkehrs nicht mehr ausreichen. Namentlich aber ist die unmittelbar vor der südlichen Bahnhofseinfahrt liegende Kreuzung der Holstenthorstrasse, welche die einzige Verbindung zwischen der Innenstadt und der jetzt 24 000 Einwohner zählenden Vorstadt St. Lorenz bildet, einer geregelten Betriebsführung ausserordentlich hinderlich geworden. Ein in den Jahren 1888/89 aufgestelltes Projekt, diese Schwierigkeit durch Ueberführung der Holstenthorstrasse zu beseitigen, ist an dem hervortretenden lebhaften Widerwillen der Bürgerschaft gescheitert, auch hat eine dann in Aussicht genommene Unterführung der Holstenthorstrasse sich nicht als durchführbar gezeigt. Infolge dessen hat man sich jetzt zu einer Verlegung des Bahnhofs nach der Vorstadt St. Lorenz entschliessen müssen. Hierdurch war die Lage des neuen Bahnhofs von vornherein theils durch die vorgerückte Bebauung der Vorstadt, theils dadurch gewiesen, dass der Lübeckische Staat sein an der Fackenburger Allee belegenes Grundstück des Schützenhofs und das dahinter liegende ausgedehnte Rethteichgrundstück mit einer Gesammtlänge von 1 000 m und einer durchschnittlichen nutzbaren Breite von etwa 80 m für die Bahnhofsanlagen zur freien Verfügung stellte. Diese Grundstücke sollen, nach Ergänzung ihrer Breite durch Ankauf benachbarter Privatgrundstücke, zur Anlage des Personen- und Güterbahnhofs benutzt werden. Der Personenbahnhof wird dadurch um 500 m weiter als der alte Bahnhof vom Stadtmittelpunkte abgerückt und erhält eine neue, über den Lindenplatz führende Zufahrtsstrasse. Auf den Personenbahnhof folgt der Güterbahnhof. Die Schuppenanlagen desselben rücken 800 m, die Freiladegleise 500 m weiter von der Stadt ab, als die jetzigen Anlagen. An das Ende des Güterbahnhofs schliesst sich der zur Aufstellung und zum Rangiren der Güterzüge bestimmte Rangirbahnhof, bei dessen Ausfahrt sich dann die drei alten Linien nach Hamburg, Büchen und Mecklenburg sowie das Verbindungsgleis mit der Eisenbahn-Hauptwerkstatt nach Ueberschreitung des Elbe-Travekanals in westlicher, südlicher und östlicher Richtung verzweigen, um so bald wie möglich wieder in die bestehenden Bahnen eingeführt zu werden. Ausserdem dient der Bahnhof an diesem südlichen Ende zur Aufnahme einer neuen Nebenbahn nach dem am rechten Ufer der Trave, 8 km unterhalb Lübeck belegenen Dorfe Schlutup, zu deren Baukosten (460 000 Mark) der Lübecker Staat einen Zuschuss von 400 000 ℳ. leistet.

Die Verhandlungen über diesen Plan waren angesichts der Zahl der betheiligten Verwaltungen sehr schwierige und verwickelte, doch haben sie durch das Entgegenkommen aller Betheiligten zu einem gütlichen Abkommen geführt, das auf folgenden Grundlagen beruht.

Die gesammten Bauausführungen werden durch die Lübeck-Büchener Eisenbahndirektion bewirkt. Der Lübeckische Staat und die betheiligten Eisenbahnverwaltungen geben diejenigen zur Ausführung der Bauten erforderlichen Landflächen, welche sich in ihrem Eigenthum befinden, unentgeltlich her. Von der zweigleisig auszubauenden, 4,25 km langen Strecke der Eutiner und Travemünder Bahn wird das östliche Gleis Eigenthum der Lübeck-Büchener, das westliche Eigenthum der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft. Die Betriebsführung auf dem neuen Bahnhof und die Vertretung desselben nach aussen steht der Lübeck-Büchener Verwaltung zu. Die Eutin-Lübecker Bahn zahlt für die Verzinsung des Anlagekapitals und für die Verwaltung, Unterhaltung und den Betrieb des Bahnhofs eine jährliche Pauschvergütung von 40 200 ℳ. (bisher 12 000 ℳ.) an die Lübeck-Büchener Gesellschaft, leistet an diese die bisherigen Beiträge zu den Kosten des Personen- und Güterabfertigungsdienstes, welche sich auf jährlich etwa 30 000 ℳ. belaufen, und entrichtet für die zur Erbauung ihrer eigenen Betriebs-, Schuppen- und Werkstättenanlagen aufzuwendenden, in dem Kostenanschlag mit 164 000 ℳ. vorgesehenen Beträge 4 % jährliche Zinsen.

Die mecklenburgische Verwaltung betheiligt sich an der 4 prozentigen Verzinsung des gesammten Baukapitals sowie an den Unterhaltungs- und Betriebskosten des Bahnhofs in bisheriger Weise nach dem Verhältniss der auf ihrer Bahn und der auf den übrigen Bahnstrecken ankommenden und abgehenden Wagenachsen. Dieses Verhältniss hat sich in den letzten Jahren auf ungefähr $1/6$ zu $5/6$ gestellt. An den Kosten des Personen-, Gepäck- und Güterabfertigungsdienstes nimmt sie, ebenfalls wie bisher, nach dem Verhältniss der Personen- und Güterzufuhr theil. Ausgenommen von dieser Berechnung sind die Lokomotivschuppenanlagen, deren laufende Kosten von jeder Verwaltung für sich oder nach dem Maassstabe der thatsächlichen Inanspruchnahme getragen werden.

Der Lübeckische Staat betheiligt sich an den auf 9 600 000 ℳ. veranschlagten Gesammtkosten der projektmässigen Umgestaltung der Eisenbahnanlagen mit $34/96$, jedoch höchstens mit 3 400 000 ℳ. Die Kanalbaubehörde zu Lübeck hat auf Grund eines früheren Vertrags einen Kostenzuschuss von 200 000 ℳ. zu leisten.

Die mecklenburgische Staatseisenbahnverwaltung leistet ferner einen Zuschuss von 990 000 ℳ. Von dem obigen Betrage sind also noch 5 010 000 ℳ. zu decken, und es soll diese Summe von der Lübeck-Büchener Gesellschaft übernommen und durch eine Prioritätsanleihe aufgebracht werden. Was die Vertheilung der Anlagekosten auf die betheiligten Eisenbahnverwaltungen und den Lübeckischen Staat anlangt, so erfährt die Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft eine Begünstigung dadurch, dass sie kein Kapital herzugeben, sondern nur jährliche Vergütungen zu zahlen hat. Zu dieser Regelung gab hauptsächlich der Umstand Veranlassung, dass die Eutin-Lübecker Gesellschaft Kapitalien nur mit Genehmigung der als Aufsichtsbehörde und finanziell an der Eutin-Lübecker Bahn betheiligten grossherzoglich oldenburgischen Regierung beschaffen kann und die Hineinziehung der letzteren in die Verhandlungen voraussichtlich die Schwierigkeiten des Abschlusses erhöht haben würde. Ferner war ein Grund zu entgegenkommendem Verhalten gegen diese Gesellschaft durch das ihr vertragsmässig zustehende unkündbare Mitbenutzungsrecht an dem bestehenden Bahnhof gegeben, weil infolge dessen ohne ihre freiwillige Zustimmung die Bahnhofsverlegung schwer durchgeführt werden konnte. Die von ihr zu leistende laufende Vergütung konnte in Verbindung mit den Leistungen für den Personen-, Gepäck- und Güterabfertigungsdienst, die sie in bisheriger Weise zu entrichten hat, als eine ausreichende angesehen werden.

Ausser dem obigen Baukostenantheil von 5 010 000 ℳ. sind jetzt seitens der Gesellschaft noch 3 551 000 ℳ. zu beschaffen, deren Zahlung durch den Beschluss der Generalversammlung vom 14. Februar 1899 als Antheil zu den Baukosten bei Umgestaltung der Hamburger Bahnhofsverhältnisse übernommen ist. Für weitere Umbauten in Oldesloe, Ratzeburg, Bergteheide, Ahrensburg und Alt-Rahlstedt und an den Hafengleisen in Lübeck wird ebenfalls in absehbarer Zeit ein Betrag von rund 1 100 000 ℳ. erforderlich werden. Bei der erheblichen Belastung, welche die Gesellschaft durch die Verzinsung und Tilgung der aufzuwendenden Kapitalien erfahren wird, ist es jedoch als sehr wünschenswerth erachtet worden, eine gewisse Erleichterung in der Vertheilung dieser Lasten auf die Weise zu erreichen, dass die laufenden Aufwendungen für die Tilgung der Gesellschaftsschulden unter entsprechender Verlängerung der Tilgungsdauer ermässigt werden. Zu diesem Zwecke ist ins Auge gefasst worden, die bestehende 4 prozentige Prioritätsanleihe der Gesellschaft im Nennwerthe von 12 000 000 ℳ., wovon am Schlusse des laufenden Jahres 2 073 000 ℳ. getilgt sein werden, zu kündigen und durch eine einheitliche neue Anleihe von annähernd 20 000 000 ℳ. zu ersetzen. Der Lübeckische Senat ist bereit, wie für die bestehende, so auch für die neue Anleihe die Garantie für die Verzinsung und planmässige Tilgung zu übernehmen. Die Tilgung soll — so wird von der Direktion befürwortet — in den nächsten 10 Jahren mit 0,5 %, von da ab aber wieder mit 1 % erfolgen. Der Generalversammlung der Lübeck-Büchener

Bahn werden demnach folgende Anträge zur Beschlussfassung unterbreitet werden.

Die Generalversammlung wolle beschliessen:

1. die Verlegung des Lübecker Bahnhofs nach der Vorstadt St. Lorenz sowie die damit zusammenhängende Verlegung der anschliessenden Strecken der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Bahn und die theilweise Verlegung der jetzt der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft, hinfort dieser und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft je zur Hälfte gehörenden, zweigleisig auszubauenden Bahnstrecke zwischen Lübeck und der Abzweigung der Lübeck-Travemünder Bahn von der Eutin-Lübecker Bahn, ferner die Erbauung einer Eisenbahn von Lübeck nach Schlutup, zu deren Kosten von dem Lübeckischen Staate 400 000 ℳ beizutragen sind, nach den von den betheiligten Verwaltungen vereinbarten Projekten zu genehmigen,

2. den Ausschuss und die Direktion zu ermächtigen, zu geeigneter Zeit unter Kündigung der bestehenden Anleihe von 12 000 000 ℳ eine neue von dem Lübeckischen Staate zu garantirende Vorrechtsanleihe von 19 650 000 ℳ auszugeben.

— **Dem Geschäftsbericht der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft** für 1900 entnehmen wir über die Betriebsergebnisse des verflossenen Jahres folgende Mittheilungen: Die Beförderungszahlen und Einnahmen im Personenverkehr haben die Ergebnisse aller Vorjahre übertroffen, während im Güterverkehr ein Rückgang eingetreten ist. Der Personenverkehr wurde im Sommer durch das in den Hauptverkehrsmonaten herrschende gute Wetter und durch die Einführung des Hauptbahnbetriebes auf der Travemünder Bahn gefördert. Die Zahl der beförderten Personen ist auf 2 692 025 gestiegen, das sind 189 019 (7,5 %) mehr als im Jahre 1899. Diese Steigerung gewinnt an Bedeutung durch den Umstand, dass der Personenverkehr des Jahres 1899 denjenigen des Jahres 1898 bereits um 15 % überholt hatte. Von den Mehrfahrten entfallen 88 140 auf den Zeitkartenverkehr. Die Einnahmen an Fahrgeldern (ausser für Militärpersonen) haben betragen 2 186 577 ℳ gegen 2 067 879 ℳ im Vorjahre, also mehr 118 698 ℳ (5,7 %), die Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 2 283 727 ℳ gegen 2 157 756 ℳ im Vorjahre, also mehr 125 971 ℳ. Die durchschnittliche Einnahme für die Person ist von 0,83 ℳ des weiteren auf 0,81 ℳ gesunken. Der Güterverkehr gestaltete sich bis zum Juni günstig. Von da ab ging er zurück, theils infolge der Abschwächung des allgemeinen wirthschaftlichen Lebens, theils unter der Einwirkung des Wettbewerbes der Mitte Juni eröffneten Wasserstrasse des Elbe-Travekanals sowie auch des verstärkten Wettbewerbes der direkten Schifffahrt von Hamburg nach den Ostseehäfen. Der Einfluss des Elbe-Travekanals machte sich (ausser im Verkehr der Station Mölln) im wesentlichen nur im Güterversande von Hamburg nach Lübeck fühlbar, und zwar nicht minder im Ortsverkehr Lübecks, wie im Seeausfuhrverkehr. Für den Ortsverkehr blieb in den beiden letzten Monaten, nachdem ausreichende Beobachtungen gemacht waren, die entsprechende Ermässigung der Bahnfrachtsätze von Hamburg nach Lübeck nicht ohne Erfolg, aber freilich mit namhafter Verminderung der Transporterträge. Für den Seetransitverkehr sind derartige Maassnahmen erst im laufenden Jahre getroffen worden. Die beförderten Gütermengen haben 1 185 470,2 t betragen, das sind 68 969,2 t weniger als im Vorjahre. Die Frachteinnahmen blieben mit 2 869 367 ℳ um 136 661 Mark hinter dem Vorjahre zurück. Der Viehverkehr gewährte mit 99 711 ℳ eine Mehreinnahme von 10 726 ℳ gegen das Vorjahr. Die Gesammteinnahmen aus dem Güterverkehr haben 3 209 668 ℳ gegen 3 360 417 ℳ im Vorjahre erbracht. Die Betriebseinnahmen haben 6 151 785 ℳ gegen 6 135 497 Mark, die Betriebsausgaben 3 741 201 ℳ gegen 3 668 727 ℳ im Vorjahre betragen, beide unter Abrechnung der den Erneuerungs- und Reservefonds treffenden Einnahmen und Ausgaben. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben berechnet sich somit auf 2 410 584 ℳ gegen 2 466 770 ℳ im Vorjahre. Zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihe sind erforderlich 540 613 ℳ. Der verfügbare Ueberschuss stellt sich hiernach auf 1 869 971 ℳ. Nach Beschluss des Gesellschaftsausschusses ist die Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds auf 399 844 ℳ bemessen und zur Verwendung im Interesse der Beamten und Arbeiter aus Anlass des am 16. Oktober d. J. stattfindenden 50 jährigen Jubiläums der Betriebseröffnung der Lübeck-Büchener Bahn ein Betrag von 60 000 ℳ zurückgestellt worden. Der verbleibende Betrag gestattet die Vertheilung einer Dividende von 6,25 %. Der Erneuerungs- und Reservefonds hat im Jahre 1900 Ausgaben in Höhe von 597 387 ℳ gegen 702 446 ℳ im Vorjahre geleistet, während die Einnahmen, einschliesslich der Rücklage, sich auf 635 445 ℳ gegen 650 957 ℳ stellen. Das Endergebniss ist eine Vermehrung des Bestandes von 2 752 555 ℳ auf 2 783 124 ℳ, d. i. um 30 569 ℳ, wodurch die in den beiden Vorjahren eingetretenen Verminderungen des Fonds zum Theil wieder ausgeglichen werden. Der vorbezeichnete Bestand beträgt 7,96 % der Bahnanlagekosten (13,39 % des Aktienkapitals). Die Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse hatte Ende 1899 ein Vermögen von 1 392 576 ℳ. Sie vereinnahmte im Jahre 1900 zusammen 221 551 ℳ gegen 214 634 ℳ im Vorjahre. Die Gesammtausgabe betrug 134 678 ℳ gegen 156 099 ℳ im Vorjahre, so dass sich ein Jahresüberschuss in Höhe von 86 873 ℳ ergibt. Das Vermögen der Kasse hat sich hierdurch Ende 1900 auf den Betrag von 1 479 449 ℳ erhöht. Die Einnahmen der Betriebskrankenkasse betrugen im Jahre 1900 33 539 ℳ, die Ausgaben 37 382 ℳ. Zur Deckung der Mehrausgabe ist der Betrag von 3 842 ℳ aus dem Reservefonds der Kasse entnommen worden.

Die Generalversammlung der Gesellschaft ist auf den 20. d. Mts. anberaumt. Auf ihr wird auch über einen Antrag wegen Gewährung eines jährlichen Zuschusses bis zu 1 500 ℳ auf längstens 25 Jahre zu Gunsten der zu erbauenden Kleinbahn zwischen Stadt und Bahnhof Ratzeburg verhandelt werden.

— **Probefahrt mit einer amerikanischen Lokomotive auf den bayerischen Staatsbahnen.** Am 6. d. Mts. nahm eine Kommission der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen mit der neuen von Amerika bezogenen $^2/_5$ gekuppelten Schnellzuglokomotive S $^2/_5$ Nr. 2398 eine Probefahrt von München nach Salzburg und zurück vor; das Ergebniss war sehr befriedigend. Der Probezug hatte ein Wagengewicht von 300 t und wurde, wie vom Lieferer der Lokomotive gewährleistet, in Steigungen von 1:95 bis 1:100 mit 52 bis 60 km und auf ebener Strecke mit 108 km Geschwindigkeit in der Stunde befördert. Kohlen- und Wasserverbrauch waren normal.

— **Die Bergschwebebahn bei Loschwitz,** von der wir in Nr. 6 S. 86 d. Ztg. eine Beschreibung brachten, ist, wie bereits kurz erwähnt, am 6. Mai dem Betriebe übergeben. Man schreibt darüber den „Berl. N. Nachr.“ aus Dresden: Am 6. d. Mts. wurde in Gegenwart des Prinzen Friedrich August und von Vertretern der Regierung die erste Bergschwebebahn der Welt, welche von Loschwitz nach der Rochwitzer Höhe, einem landschaftlich hervorragend schönen Punkte, führt, eröffnet. Die Strecke ist 350 m lang und steigt auf 80 m; sie wurde in reichlich 3 Minuten geräuschlos durcheilt. Die Steigung beträgt durchschnittlich 1:3, doch können auch Steigungen bis zu 25 % bewältigt werden, ohne dass die Geschwindigkeit wesentlich herabgesetzt wird. Die Fahrt ist völlig gefahrlos und die Gefahr des Entgleisens ausgeschlossen; ausserdem ist eine dreifache Bremsvorrichtung angebracht, die bei etwaigem Bruch des Drahtseiles, ja sogar schon beim Nachlassen des Seiles sofort in Wirksamkeit tritt. Da jeder der vier Wagen, von denen zwei aufwärts, zwei gleichzeitig abwärts gehen, 40 Sitzplätze enthält, so ist die Bahn imstande, bei äusserst angestrengtem Betriebe, d. h. wenn die Züge immer sofort nach Besetzung wieder abfahren, in 16 stündiger Betriebszeit täglich nach jeder Richtung 15 000, mithin insgesammt 30 000 Personen zu befördern. Zum Antrieb dient ein durch zwei Lokomobilen in Bewegung gesetztes Windewerk. Der Fahrpreis beträgt für die Bergfahrt 20 ₰, für die Thalfahrt 10 ₰, für die Hin- und Rückfahrt 25 ₰.

— **Die Eisenbahnfrage im württembergischen Landtag.** In der Finanzkommission der württembergischen Abgeordnetenkammer wurde am 7. d. Mts. über die Eisenbahnfrage verhandelt. Der Antrag der deutschen Partei, den Ständen Erhebungen über den Anschluss an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft vorzulegen, wurde mit 9 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Das Centrum hatte folgenden Antrag eingebracht: „1. Die Kammer der Abgeordneten erklärt sich im allgemeinen wirthschaftlichen wie sozialen Interesse für ein Zusammengehen der Eisenbahnverwaltungen von Bayern, Württemberg, Baden und den Reichslanden zum Zwecke einer gemeinsamen Reform der Tarife im Sinne von Vereinfachung und Verbilligung; 2. sie erblickt in einer solchen Tarifgemeinschaft eine Stärkung der Selbständigkeit der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen, zugleich aber auch einen weiteren Schritt zur Verwirklichung der in Art. 45 der Reichsverfassung als anzustrebendes Ziel für das deutsche Tarifwesen erwähnten ‚möglichsten Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife‘; 3. sie erklärt sich für Aufrechterhaltung der Selbständigkeit Württembergs in der Verwaltung seiner Eisenbahnen und gegen ein etwaiges Aufgeben dieser Selbstständigkeit an eine preussisch-württembergische Eisenbahngemeinschaft, selbst wenn als Entgelt dafür von Preussen an Württemberg finanzielle Vortheile dauernd zu gewärtigen sein sollten, und zwar aus wirthschaftlichen, politischen und konstitutionellen Gründen.“

Infolge des Widerstandes der Volkspartei und der Sozialdemokraten wurden die beiden ersten Punkte fallen gelassen und es gelangte Punkt 3 gleichfalls mit 9 gegen 5 Stimmen zur Annahme. Natürlich wird die ganze Angelegenheit in der Abgeordnetenkammer selbst zur eingehenden Erörterung kommen.

Weiter wird aus Stuttgart vom 8. Mai gemeldet, dass Minister Freiherr v. Soden bei der Berathung des Eisenbahnetats im Landtage mittheilte, auf seine Anfrage an die süddeutschen Regierungen wegen einer neuen Konferenz über eine

süddeutsche Tarifgemeinschaft seien übereinstimmend ablehnende Antworten eingetroffen, da der gegenwärtige Zeitpunkt politischer Unsicherheit und wirthschaftlicher Depression der denkbar ungünstigste sei zur Verbilligung der Tarife. Er persönlich stehe einer solchen, namentlich für den Nahverkehr, durchaus sympathisch gegenüber, müsse aber auch zu grosser Vorsicht mahnen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Auskunftspflicht der Eisenbahnen in Steuerangelegenheiten.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. d. Mts. wurde eine Interpellation eingebracht, worin darauf hingewiesen wird, dass in letzter Zeit Steuerbehörden und Steuerkommissionen häufig an Bahnverwaltungen mit der Aufforderung herantreten, für Zwecke der Besteuerung verschiedener Parteien Auskünfte über Transportgüter zu ertheilen, Auszüge über bezogene oder versendete Güter mit Namen und Adresse der Versender und Empfänger zu verfassen, den Steuerorganen Einsichtnahme in die bahnamtlichen Vormerkungen zu gewähren oder die Bahnbediensteten zu Auskunftertheilungen aus diesen Vormerkungen zu ermächtigen. Dieser Aufforderung liege offenbar eine unrichtige Auslegung der einschlägigen Gesetzesstellen, insbesondere der §§ 269 und 270 der Personalsteuergesetze zu Grunde.

Der § 269 lege einer dritten, von dem Steuerpflichtigen verschiedenen Person lediglich die Pflicht auf, auf Verlangen Zeugniss zu leisten. Unter diesem Begriffe sei die Aussage über bestimmte Thatsachen eigenen Wissens oder eigener Wahrnehmung zu verstehen. Da nun eine Zeugnissleistung nur von physischen Personen erfolgen könne, so sei die Auskunftsertheilung in Besteuerungsangelegenheiten anderer auf Grund des § 269 nur von physischen Personen zu verlangen und zu leisten und sie dürfe nicht weiter gehen als bis zur Zeugnissleistung, das ist zur Aussage über ganz bestimmte Thatsachen, keineswegs aber so weit, dass jemand verhalten werden könne, Erhebungen zu pflegen, Nachweisungen zu liefern usw.

Da die Bahnverwaltungen auch nicht zu den im § 270 des genannten Gesetzes aufgeführten öffentlichen Behörden und Aemtern gehören, so könne es wohl keinem Zweifel unterliegen, dass diese Ertheilung von Auskünften und Lieferung von Nachweisungen in Steuerangelegenheiten dritter Personen nicht verhalten werden können. Nicht minder ungesetzlich sei das Verlangen der Gestattung der Einsichtnahme in die bahnamtlichen Vormerkungen. Das Gesetz räume den Steuerorganen das Recht der Einsichtnahme in die Geschäftsbücher lediglich des Steuerpflichtigen und dies auch nur dann ein, wenn sie derselbe selbst anbietet. Eine Verpflichtung einer vom Steuerpflichtigen verschiedenen Person, in Angelegenheit des ersteren in ihre eigenen Bücher Einsicht zu gestatten, kenne das Gesetz nicht und könne daher eine solche Verpflichtung auch nicht auferlegt werden. Ebenso unzulässig sei aber das oft gestellte Begehren, dass von den Bahnverwaltungen deren Bedienstete ermächtigt werden sollen, Nachweisungen aus den bahnamtlichen Aufschreibungen zu liefern, dies deshalb, weil die Bahnverwaltung selbst zur Lieferung der Nachweisungen nicht verpflichtet sei und hierzu auch nicht auf dem Umwege durch ihre Bediensteten verhalten werden könne. Viel mehr noch als der Mangel der gesetzlichen Verpflichtung hierzu spreche gegen den obengenannten Vorgang der Steuerämter die Erwägung, dass die Lieferung von Nachweisungen durch die Bahnverwaltungen den Geschäftsgang allzusehr belasten, dass die Bahnverwaltungen hiermit eine ihnen obliegende Verpflichtung zur Wahrung von Geschäftsgeheimnissen oft zu verletzen genöthigt sein würden und dass die Auskünfte und Nachweisungen oft zu unrichtigen Besteuerungen Anlass geben würden.

Der Umstand, dass Güter von einer Person an die andere abgesendet würden, sei noch immer kein Anhaltspunkt dafür, dass die betreffenden Güter auch im Geschäftsbetriebe dieser Personen verwendet würden. Es dürfe nicht übersehen werden, dass diese Gütersendungen oft im Auftrage dritter Personen besorgt werden.

Auf Grund vorstehender Erwägungen wird an den Finanzminister die Anfrage gerichtet, ob er geneigt sei, geeignete Verfügungen zu treffen, damit die gesetzwidrige Handhabung des Personalsteuergesetzes durch die Steuerbehörden beseitigt werde.

— **Die Investitionsvorlage.** Im Eisenbahnausschusse stellte ein der sozialdemokratischen Partei angehöriger Abgeordneter bei Berathung der Investitionsvorlage eine Reihe sozialpolitischer Anträge. Unter anderem beantragte er, dass in die mit den Bauleitungen zu vereinbarenden Bedingnisse Bestimmungen über die Höhe der Arbeitslöhne, über feste Lohnzahlungsfristen, Ueberwachung der Bahnarbeiter durch Inspektoren, ärztliche Ueberwachung usw. aufgenommen werden sollen. Er beantragte ferner eine Resolution, wonach die Bestimmungen der neu eingebrachten Regierungsvorlage über die Eisenbahnarbeiter in die Investitionsgesetze als Bedingnisse der einzelnen Bahnbauten aufgenommen werden sollen. Der Eisenbahnminister bemerkte gegenüber diesen Anträgen, die Regierung befinde sich im vollen Einklange mit dem Bestreben, den Schutz der Arbeiter beim Bahnbau zu sichern; er sprach sich aber dagegen aus, dass diese Bestimmungen in das Investitionsgesetz aufgenommen werden. Was die Besorgniss betrifft, es könne die von der Regierung in Aussicht genommene Regelung des Arbeiterschutzes zu spät für die in Frage stehenden Bahnbauten kommen, so bemerkte der Minister, dass der Bau grosser Gebirgsbahnen nicht so schnell in Fluss kommen werde, da doch zuerst die Einzelpläne völlig ausgearbeitet werden müssen. Uebrigens sei es möglich, im administrativen Wege entsprechend Vorsorge zu treffen, und versprach der Minister, bei Ausarbeitung der Baubedingnisse in dieser Richtung Bedacht zu nehmen. Der Antrag wegen staatsbehördlicher Festsetzung eines Mindestlohnes für die bei den neuen Bahnen verwendeten Arbeiter sei von so weittragender Bedeutung, dass selbst das vorliegende umfassende Gesetz sich kaum als der geeignete Platz zur Entscheidung so schwerwiegender sozial-ökonomischer Fragen darstellen dürfte. Nach längerer Berathung lehnte der Eisenbahnausschuss die in Rede stehenden Anträge ab, nahm dagegen die erwähnte Resolution an.

— **Valsuganabahn.** Die im österreichischen Abgeordnetenhause eingebrachte Lokalbahnvorlage sieht auch eine Erhöhung der Staatsgarantie für die Valsuganabahn vor. Diese wird in nachstehender Weise begründet: Der Bau der Valsugana-eisenbahn von Trient über Borgo bis an die Reichsgrenze bei Tezze wurde an einen Generalbauunternehmer um den Pauschpreis von 5 549 000 fl. vergeben. Die veranschlagten Baukosten wurden jedoch erheblich überschritten, und hat eine sachverständige Prüfung des Anlagewerthes der Bahn ergeben, dass ein solcher höherer Aufwand in dem Sachwerthe der Bahn bis zu einer bestimmten Grenze seine Deckung findet. Die Ueberschreitung der Baukosten führte dazu, dass zahlreiche Forderungen aus dem Bau ungedeckt blieben; die hiervon betroffenen Grundeigenthümer, Lieferanten, Handwerker usw. erhoben hierüber lebhafte Beschwerden. Die Regierung konnte sich der Pflicht nicht entziehen, die allmählich über einen ganzen Landestheil verbreitete Beunruhigung auf ihre Berechtigung zu prüfen und konnte nach eingehender Untersuchung der Sach- und Rechtslage ihre Mitwirkung bei dem von der Valsugana-Eisenbahngesellschaft eingeleiteten Ausgleichsversuche nicht versagen, welche auf eine quotenmässige Befriedigung der aus Sach- und Arbeitsleistungen herrührenden Forderungen abzielte. Die Erhöhung der Staatsgarantie wird in dem Maasse in Aussicht genommen, als es die erforderliche Vermehrung des Anlagekapitals der Bahn nothwendig macht. Der Höchstbetrag des auf Grund der Erhöhung der Staatsgarantie aufzubringenden Kapitals wurde hiernach unter Bedachtnahme auf die Schaffung einer entsprechenden Reserve mit 3 200 000 Kr. beziffert.

— **Linksseitige Donauthalbahn Krems-Grein.** Eine Abordnung von Interessenten der linksseitigen Donauthalbahn Krems-Grein erschien dieser Tage beim Finanzminister, um an ihn das Ersuchen zu richten, durch Gewährung einer staatlichen Zinsgarantie das Unternehmen finanziell sicherzustellen. Der Finanzminister erklärte, dass er die Bedeutung der Bahn Krems-Grein anerkenne, der Staat werde ihr Zustandekommen auch fördern und eine geeignete Form der finanziellen Beihilfe erwägen. Der Eisenbahnminister sagte die baldigste Ausarbeitung der Einzelpläne zu.

— **Buschtěhrader Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1900 betrugen die Roheinnahmen der A-Strecke 8 477 629 (— 246 172) Kr. Die Betriebskosten des A-Netzes belaufen sich auf 3 643 860 (+ 396 855) Kr. Der Betriebskoeffizient beträgt 42,98 % gegen 37,22 % im Vorjahre. Die sonstigen Auslagen, als Steuern, Stempel, Ruhegehälter usw., betrugen 1 467 297 (+ 121 200) Kr. Das Erträgniss des A-Unternehmens berechnet sich wie folgt: Bahnbetriebsüberschuss 3 366 471 Kr., der halbe Betriebsüberschuss des Kohlenwerkes 307 019 Kr., Aktivzinsen 183 283 Kr., zusammen 3 856 773 Kr. Gegen das Vorjahr ist dieser Ueberschuss um 825 263 Kr. kleiner. Der Prioritätendienst erforderte 1 754 527 (+ 57 714) Kr. Der Reinertrag des A-Netzes stellt sich somit auf 2 101 346 (— 882 977) Kr. und nach Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnvortrages mit 241 971 Kr. auf 2 243 318 Kr. Die Roheinnahmen des B-Unternehmens betrugen 15 189 993 (— 170 055) Kr. Die Betriebsausgaben erforderten 5 625 856 (+ 615 682) Kr. Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 37,04 % gegen 32,62 % im Jahre 1899. Die sonstigen Ausgaben, als Steuern usw., erheischten 2 616 707 (+ 176 801) Kr.

Die gesammten Betriebsausgaben betrugen somit 8 242 564 (+ 792 484) Kr. Das Erträgniss des Unternehmens Lit. B berechnet sich wie folgt: Bahnbetriebsüberschuss 6 947 428 Kr., halber Betriebsüberschuss des Kohlenwerkes 307 019 Kr., Aktivzinsen 359 781 Kr., zusammen 7 614 228 Kr. Dieser Ueberschuss steht jenem des Vorjahres um 884 374 Kr. nach. Nach Bestreitung des Prioritätendienstes mit 3 084 154 (+ 318 852) Kr. ergibt sich ein Reinertrag von 4 530 074 (— 1 203 222) Kr., welcher sich nach Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnvortrages mit 241 307 Kr. auf 4 771 382 Kr. erhöht. Als Dividende sollen nach den Anträgen des Verwaltungsraths für die Aktien Lit. A 127,5 (— 25,5) Kr., für die Aktien Lit. B 43 (— 4) Kr. ausbezahlt werden.

Der Geschäftsbericht führt die ungünstige Gestaltung der Einnahmen des Jahres 1900 zunächst auf den Ausstand der Kohlenarbeiter zurück. Die Steigerung der Betriebsausgaben erfolgte: durch die bedeutenden Mehrkosten, welche während des Ausstandes dadurch erwuchsen, dass die Bahn behufs Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes fremde Kohle zu den höchsten Preisen anzuschaffen genöthigt war; durch die Ausgestaltung der von der Aufsichtsbehörde angeregten Erhöhung der Dienst- und Ruhezeit im Eisenbahnbetrieb und die dadurch erfolgte Vermehrung des Personals; durch die am 1. Juli 1900 nach dem Vorbilde der bei den Staatsbahnen seit 1. November 1890 bestehenden Gehalts- und Quartiergeldvorschriften eingetretene Regelung der Gehalts- und Quartiergeldbezüge für das beim Eisenbahndienst mit Jahresgehalt angestellte Personal; durch die mit den allgemeinen Theuerungsverhältnissen im ursächlichen Zusammenhang stehende Erhöhung von Taglöhnen, endlich durch die Aenderung der Bestimmungen des Pensionsinstituts, welche bei dem Anwachsen des Beamten-, Unterbeamten- und Dienerpersonals den versicherungstechnischen Grundsätzen nicht mehr entsprechen und eine Erhöhung der Beiträge der Gesellschaft und der Mitglieder erheischten. Das Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 18. September 1900 die Gesellschaft aufgefordert, die statutenmässigen Rücklagen in den Reservefonds des Unternehmens Lit. A aus dem Reinertrage dieses Unternehmens wieder aufzunehmen und so lange fortzusetzen, bis der Fonds die statutenmässig festgesetzte Grenze erreicht haben wird. Diese Aufforderung begründet das Eisenbahnministerium damit, dass die bereits seit einer Reihe von Jahren beobachteten Vorgänge, wonach der Reservefonds des Unternehmens Lit. A aus dem Grunde nicht aufgefüllt wurde, weil er die im § 53 der Statuten bezeichnete Höhe bereits erreicht hat, nach der Auffassung des Eisenbahnministeriums mit den Bestimmungen des fraglichen Abschnitts der Statuten insofern nicht in Einklang seien, als der in Rede stehende Reserve onds nur zu einem Theil thatsächlich vorhanden sei, sonst aber in dem gesellschaftlichen Vermögen angelegt erscheine, der § 53 der Statuten aber nicht die rechnungsmässige, sondern die thatsächliche Höhe des Reservefonds vor Augen habe. Die Bahnverwaltung hat hiergegen den Beschwerdeweg an den Verwaltungsgerichtshof ergriffen und hat auf Grund des § 17 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875 angesucht, für den Fall, dass bis zu der diesjährigen Generalversammlung die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes noch nicht erfolgt sein sollte, zu gestatten, dass über das Reinerträgniss des Unternehmens aus dem Betriebsjahre 1900 ohne Ausstattung des Reservefonds Lit. A von der Generalversammlung verfügt werde. Diese Gestattung wurde in den letzten Tagen vom Eisenbahnministerium ertheilt.

Mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 22. Dezember 1899 ist die Buschtěhrader Bahn aufgefordert worden, zum Zwecke der baldmöglichsten Verwirklichung der Verbindungslinien Dalwitz Centralbahnhof-Karlsbad die geeigneten Anträge zu erstatten und insbesondere ohne Aufschub um die Konzession für den Bau und Betrieb der genannten Verbindungslinie einzuschreiten. Die Bahnverwaltung hat dem Eisenbahnministerium mitgetheilt, dass sie nach der Sachlage dies ohne Genehmigung der Generalversammlung zu thun nicht vermöge und die Ertheilung dieser Genehmigung seitens der Generalversammlung nicht zu erwarten sei, dass die Verwaltung jedoch nicht unterlassen werde, den diesfälligen Beschluss der Generalversammlung einzuholen, falls sie dessen nicht entheben werde.

— **Aktientilgung der Prag-Duxer Bahn.** Der Verwaltungsrath der Prag-Duxer Bahn wird in der am 15. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung einen Antrag auf Aufahme der Tilgung der Prioritätsaktien stellen. Gelegentlich der zuletzt vorgenommenen Aenderung der Satzungen ist der hierauf bezügliche Paragraph dahin abgeändert worden, dass die Tilgung der Aktien im Wege des börsenmässigen Ankaufes erfolgen könne. Da nun die Genehmigung der abgeänderten Satzungen in der nächsten Zeit zu erwarten ist, so will sich der Verwaltungsrath von der Generalversammlung die Vollmacht ertheilen lassen, mit der Tilgung der Prioritätsaktien, die jener der Stammaktien vorangehen muss, im Wege des börsenmässigen Ankaufes zu beginnen. Nach dem Tilgungsplan hat die Tilgung des gesammten Aktienkapitals der Prag-Duxer Bahn vom 1. Juni 1896 bis 30. Juni 1962 zu erfolgen. Bisher wurden die fälligen Tilgungsquoten zurückgelegt. Im Jahre 1896 wurde das Aktientilgungskonto angelegt und Ende 1899 umfasste dasselbe einen Betrag von 266 800 Kr. Nach Zuweisung des Beitrags aus dem Erträgnisse des Jahres 1900 wird die Tilgungsrücklage rund 340 000 Kr. betragen, eine Summe, die zum Ankauf von etwa 1 200 Stück Prioritätsaktien ausreicht. Der Umlauf der Prioritätsaktien beträgt 33 310 Stück zu 150 fl.

— **Aussig-Teplitzer Bahn.** Bei der in Teplitz abgehaltenen 43. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Aussig-Teplitzer Bahn gab ein Aktionär der Befriedigung darüber Ausdruck, dass die Verwaltung abermals eine zutreffende Darstellung der beklagenswerthen Steuerverhältnisse gegeben habe. Er richtete an die Verwaltung die Bitte, mit allem Nachdruck auf eine thunliche Milderung dieses unhaltbaren Missverhältnisses hinzuwirken, um so mehr, als die Finanzverwaltung eine erhöhte Vorschreibung des Gebührenäquivalents beabsichtige, wodurch gewiss neue Lasten aufgebürdet werden sollen. Um keinen Zweifel darüber aufkommen zu lassen, dass die Generalversammlung mit den seitens der Verwaltung hinsichtlich der Steuern und Abgaben bekundeten Absichten übereinstimmt, stellte Redner den Antrag, es sei die bezügliche Stelle des Geschäftsberichtes vollinhaltlich zur Verlesung zu bringen. Diesem Antrage wurde entsprochen. Bezüglich der Verwendung des Erträgnisses wurde im Sinne der Anträge des Verwaltungsraths beschlossen, den Aktienkupon mit 150 Kr. gleichwie im Vorjahre einzulösen.

— **Entseuchung der Viehwagen.** Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurden vor kurzem Versuche mit dem vom Ingeniör Freund für die Entseuchung der Viehwagen vorgeschlagenen Chlorkalkverfahren eingeleitet und mit sehr gutem Erfolge beendet. Ein Gutachten des hygienischen Institutes der Wiener Universität legt dar, dass diese mit kalter Chlorkalklösung angestellten Versuche ein befriedigendes Ergebniss geliefert haben, indem es bei geeigneter Abänderung der Versuche schliesslich gelungen sei, die Wagen selbst von so widerstandsfähigen Keimen, wie es die Sporen des Milzbrandbazillus sind, zu befreien. Allerdings tritt, wie das Gutachten äussert, voller Entseuchungserfolg nicht mit unbedingter Sicherheit ein, aber dies dürfte bei der ausserordentlichen Schwierigkeit, welche die Entseuchung bei derartigen Objekten zu überwinden hat, auch von jedem anderen Verfahren gelten. Der Anreger dieses Verfahrens führt zu dessen Empfehlung u. a. an: Die Chlorkalklösungen werden kalt verwendet; die Entseuchungsstationen erfordern keine kostspieligen besonderen Einrichtungen; das Verfahren verlangt keine besondere Schulung der Arbeiter; die Gesundheit der Arbeiter wird nicht beeinflusst; die Beschädigungen der Wagen sind sehr gering; der Geruch vergeht schnell; die Verwendung der Chlorkalklösung von 5 % ist nicht theurer als das heute in Oesterreich angewendete Dampfverfahren und die jetzt im Deutschen Reiche und in Ungarn vorgeschriebenen Karbolsäureverfahren, welche jedoch nicht genügend wirksam sind; es ist das weitaus billigste unter allen bisher bekannten, genügend wirksamen Entseuchungsverfahren.

— **Erweiterungsbauten auf den ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass die im Jahre 1897 begonnenen Erweiterungsbauten der Station Kronstadt, für welche im Budget des laufenden Jahres der Betrag von 250 000 Kr. eingestellt erscheine, fortgesetzt werden. Ferner hat der Handelsminister das Bauprogramm für die Erweiterung der Station Kis-Czell gutgeheissen; hierfür sind im Budget für das laufende Jahr 110 000 Kr. vorgesehen.

— **Weizer'sche Wagenfabrik.** Die Generalversammlung der Weizer'schen Wagenfabrik in Arad nahm den Geschäftsbericht, wonach das Geschäftsjahr 1900 mit einem Verlust von 996 000 Kr. abschliesst, zur Kenntniss. Dieser Verlust rührt von den Zweiggeschäften in Oedenburg und Borosjenö her, welche die Gewinne der Arader Stammfabrik zunichte machten. Es wurde beschlossen, die Filialen in Oedenburg und Borosjenö in selbständige Unternehmungen umzuwandeln.

Luxemburg.

— **Prinz Heinrich-Eisenbahn- und Erzgrubengesellschaft.** Die Verwaltung betont in dem Geschäftsbericht für 1900, dass die Industriekrisis nicht von merklichem Einfluss auf die Einnahmen der Gesellschaft gewesen ist. Im Eisenbahnbetriebe betrugen diese 4 737 507 Fr., die Ausgaben 2 533 435 Fr., im Berg-

bau wurden 735 150 Fr. Einnahmen bei 57 975 Fr. Ausgaben erzielt, so dass sich der Gesammtgewinn für Eisenbahn und Bergbau im Geschäftsjahre 1900 auf 2 881 247 Fr. beläuft. Zur Bestreitung der Ausgaben für die Linien Luxemburg-Petingen und andere Bauten ist die Aufnahme von 10 000 Obligationen zu 500 Fr. beschlossen worden, von denen 6 000 sofort zur Ausgabe gelangen. Die gesammte Linie ist dem Personenverkehr bereits übergeben worden; über die Erbauung der Industriebahnen in Differdingen und Grundhof schweben noch die Verhandlungen. Infolge einer Verständigung mit der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird für den Güterverkehr zwischen den deutschen und den Prinz Heinrich-Linien auf der Linie Luxemburg-Petingen der Grundsatz der kürzesten Strecke zur Anwendung gelangen, wodurch die Verwaltung einen günstigen Einfluss auf die Entwickelung des Güterverkehrs erhofft. Die Erhöhung der Betriebskosten ergibt sich aus der Preissteigerung sämmtlicher Materialien, namentlich der Kohlen. Die Förderung auf den Erzgruben betrug 938 206 t. Von dem daraus erzielten Reingewinn wurden 452 175 Fr. dem Reservefonds überwiesen. Aus dem Reingewinn des gesammten Unternehmens sollen 40 000 Fr. Tantième und eine Dividende von 8 Fr. auf die Aktie vertheilt werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Belgische Eisenbahnen.** In dem Berichte der parlamentarischen Centralabtheilung (section centrale) des Budgets der Eisenbahnen für den Dienst von 1901, einem sehr umfangreichen Aktenstück, sind eine Reihe Fragen von bedeutendem allgemeinen und örtlichen Interesse behandelt. So die elektrische Vollbahn Brüssel-Antwerpen, zu deren Ausführung bekanntlich auch eine deutsche Unternehmung sich erboten hatte. Auf die Frage nach dem Stande der Dinge antwortete die Regierung: Die Regierung hat den Plan nicht ausarbeiten lassen. Sie ist aber mit einem Konzessionsgesuch befasst worden, welches, nachdem es vom finanziellen Standpunkte aus untersucht sein wird, der Würdigung des Eisenbahndepartements unterbreitet werden wird. Die Centralabtheilung findet die Antwort weit und wenig befriedigend. Der Berichterstatter sagt in dieser Beziehung: Wenn man angebrachtermaassen an eine fortschreitende Umformung der Beförderungsmittel glaubt, dann muss man die Folgen dieser „Evolution“ prüfen und die wahrscheinliche Schaffung eines elektrischen Netzes voraussehen. Alle grossen in Brüssel mündenden Eisenbahnlinien sind überlastet. In einer wahrscheinlich nicht fernen Zukunft muss man mehrere derselben verdoppeln, und diese Verdoppelung, wie sie Herr De Smet de Naeyer vorsieht, wird nothwendigerweise für den Dienst der Schnellzüge zu erfolgen haben, d. h. für die Reisenden, weil die Errichtung der neuen Linien Uebergänge in Schienenhöhe vermeiden wird. Das Studium von Gesammtplänen legt sich also dem Geiste auf. Wohlverstanden handelt es sich gegenwärtig nicht darum, es bis in die Einzelheiten der Ausführung zu verfolgen. Eine allgemeine Prüfung würde genügen. Nachdem deren Hauptumrisse beendigt, könnte der Staat die dringendsten Linien ausführen lassen, indem er mit Brüssel-Antwerpen begönne, und für den Bau, vielleicht sogar für den Betrieb sich an die Privatunternehmung wenden, unter der Bedingung, dass er das Eigenthum der neuen Linien behielte und den oft allzu belastenden Rückkaufsfall vermiede. So der Berichterstatter.

Auf die Frage betreffs der Verbindung des Brüsseler Südbahnhofs mit dem Brüsseler Centralbahnhof antwortete der Eisenbahnminister in der Hauptsache: Infolge des Beschlusses der gesetzgebenden Kammer aus der letzten Tagung sind die Untersuchungen zur Verwirklichung der Verbindung mit dem grössten Eifer betrieben worden. Schon sind die Einrichtungspläne des Nord- und Südbahnhofs und ihrer Ausdehnung einer Umfrage unterworfen und ihre Herstellung ist im öffentlichen Nutzen angeordnet worden. Der Plan des Centralbahnhofs unterliegt derzeit einer vorläufigen Untersuchung der Brüsseler Stadtverwaltung. Die am Nordbahnhof mündende Gürtelbahn und alle in Brüssel (Leopoldquartier) mündenden Linien werden an diese Verbindung angeschlossen werden, die also von allen Zügen, welche es auch seien, die in Brüssel ankommen oder von dort abgehen, durchlaufen werden wird. Die Kostenanschläge sind in ausreichender Höhe erstellt. Die neue Linie ist unterirdisch nur auf einer Strecke von 1 710 m, wovon 990 m im offenen Einschnitt, mit einem Dach bedeckt, errichtet werden, während die übrigen 720 m im Tunnel geführt werden. Obwohl schon ein erster Kredit bewilligt ist, zaudert die Centralabtheilung, das Budget zu genehmigen. Sie sagt, es sei noch Zeit, sich zu fragen, ob das Interesse des besseren Betriebs der Eisenbahnen die mit dem Bau des Centralbahnhofs verbundene grosse Ausgabe rechtfertige; der Plan habe ausserdem den grossen Fehler, nur die gegenwärtige Lage zu berücksichtigen, ohne vorzusorgen, was käme, wenn durch die Schaffung elektrischer Linien die gegenwärtigen grossen Linien, mit Verkehr überlastet, verdoppelt würden. Diesen Fall vorausgesetzt, würden der Nord- und der Südbahnhof keine direkten Züge mehr aufnehmen und dadurch beträchtlich entlastet werden, so dass die Verbindung, wie sie jetzt geplant ist, überflüssig werden könnte.

Auf eine Reihe von Einzelfragen betreffs des Standes der Bauten auf verschiedenen Linien antwortete die Regierung u. a.: Die Ausführung der Arbeiten für die neuen Gleise der Station Brüssel nach der Abzweigung von Tervueren wird lebhaft betrieben; der Erwerb des Bodens ist im Gange, mehrere Kunstbauten sind schon errichtet usw. Auf der Linie von Hal nach Schaerbeek wird im Frühjahre der Abschnitt zwischen dem Bahnhof Schaerbeek und Watermael in Zutheilung gestellt werden. Die Linie von Brüssel nach Antwerpen-Süd ist in Betrieb zwischen Antwerpen-Süd und Wylryck. Auf einem weiteren Theil sind Erdarbeiten und Kunstbauten fertig, im übrigen der Bodenerwerb usw. im Gange. Die Prüfung der Linie und des Profils der neuen Bahn von Brüssel nach Gent ist seit 12. Oktober 1900 bewilligt und gebilligt. Die Aufnahme der Linie wird bis Ende Mai vollständig erledigt sein. Es ist vorauszusehen, dass die Ausführung der Linie wenigstens drei Jahre durch die gerichtlichen Enteignungen verzögert wird. Die Erstellung vierfacher Gleise zwischen Brüssel (Q. L.) und Etterbeek ist durch die Dichtigkeit des Verkehrs und durch den Anschluss der Linie von Hal nach Schaerbeek nothwendig geworden. Schon unter den gegenwärtigen Verhältnissen ist der regelmässige Zugdienst kaum aufrecht zu erhalten und man begegnet zwei gefährlichen Punkten: der Einfahrt in den Bahnhof Brüssel (Q. L.) und der Abzweigung von Etterbeek. Nach Fertigstellung der Linie Hal-Schaerbeek würde die Lage unerträglich werden. Durch Errichtung der vierfachen Gleise werden diese gefährlichen Punkte auf der grossen Linie, auf der die internationalen Schnellzüge fahren, verschwinden. Diese Verdoppelungsarbeiten gehören also zu den allerdringendsten.

In Anbetracht, dass die bestehenden Linien zwischen Brüssel und Antwerpen die überlastetsten und also die bedenklichsten auf der ganzen Erde seien (!?), erachtet die Centralabtheilung es für dringend, sie zu entlasten. Sie begreift die Langsamkeit des Baues der Linie Antwerpen-Süd nach Schaerbeek-Hal nicht, findet die Antwort der Regierung wenig schlüssig und ersucht um ernstliche Anstrengung, damit die neue Linie schnell in Betrieb gesetzt werde.

— **Wiederherstellung der I. Wagenklasse auf den belgischen Staatsbahnen.** Die I. Wagenklasse, die bekanntlich seit zwei Jahren auf den belgischen Staatsbahnen mit Ausnahme für den internationalen Verkehr der Linien nach Köln, Paris, Luxemburg und Holland abgeschafft war, scheint wieder zu ihrem Rechte kommen zu sollen. Dem „Journal des transports“ entnehmen wir darüber folgende Mittheilungen: Bekanntlich hatte die belgische Staatsbahnverwaltung als Ersatz für die I. Wagenklasse 44 der internationalen Schlafwagengesellschaft zu Brüssel gehörende Luxuswagen in Betrieb gesetzt, die übrigens ausser auf den internationalen Linien nur mittelmässig benutzt wurden, und im übrigen hatte sie die alten Wagen I. Klasse durch einfache Aenderung der Wagennummern in Wagen II. Klasse verwandelt. Es scheint nun, dass diese Einrichtungen lebhafte Klagen seitens des Publikums hervorgerufen haben; deshalb beschäftigt sich die Eisenbahnverwaltung mit dem Gedanken, die I. Wagenklasse oder vielmehr die Fahrkarten I. Klasse wieder einzuführen, zu diesem Zwecke den für die Dauer von 30 Jahren mit der obengenannten Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag aufzulösen und mit dieser Gesellschaft auf neuen Grundlagen zu verhandeln. Und zwar will der Staat ihr die 44 Luxuswagen gegen eine Entschädigung von 500 000 Franken abkaufen (vergl. unsere Nachricht hierüber in Nr. 36 S. 575). Der Staat wird dann als Eigenthümer dieser Wagen ihren Betrieb an obengenannte Gesellschaft gegen eine Zinszahlung von 3,5 % verpachten, so dass dadurch der Kaufpreis nach 30 Jahren getilgt ist. Die Wagen sollen gegen eine kilometrische Zuschlagszahlung von 3 Cts., die gleichbedeutend mit dem Tarifunterschiede der I. und II. Wagenklasse ist, als Wagen I. Klasse dienen, und so wäre dann diese Klasse in den Zügen, welche diese Luxuswagen führen, wieder hergestellt.

— **Pariser Stadtbahn.** Der „Métropolitain“ des linken Seineufers — Linie Nr. 2, welche über die alten äusseren Boulevards zwischen dem Trocaderoplatz und dem Lyoner Bahnhof führt — wird durch frühere Steinbrüche geführt, dessen Sicherstellung langwierig und kostspielig sein soll. Die Zutheilung der sechs Loose ist auf den 11. Mai angesetzt: im ganzen sind die Kosten der nothwendigen Befestigung mit mehr als 1 500 000

Franken veranschlagt. Wenn die Zutheilung die gehofften Ergebnisse hat, werden die Arbeiten im Juni d. J. beginnen und mit Jahresschluss beendigt sein. Falls gewisse Loose keine Unternehmer finden, will die Stadt Paris die Arbeiten im eigenen Betrieb durchführen.

— **Rückkaufswerth der schweizerischen Nordostbahn.** In der „N. Zürcher Ztg." antwortet Dr. Curti auf die dort erschienene Kritik seiner Broschüre. Der Unterschied der Berechnungen ist allerdings sehr gross: Dr. Curti kommt zu einem Mindestrückkaufswerth der Aktie von 832 Fr., sein den früheren Standpunkt des Bundesrathes vertretender Gegner zu einem solchen von nur 455 oder 491 Fr. Dr. Curti sucht letzterem Fehler nachzuweisen; er selbst bringt jetzt sogar noch theilweise höhere Rechnungsergebnisse als früher; sein Gegner habe den kapitalisirten Reinertrag um 65 750 000 Fr. zu gering berechnet; zu den 491 Fr. für die Aktie, die jener gefunden, kämen also noch weitere 410 Fr. hinzu, womit der Ertragswerth von rund 900 Fr. der in der Brochüre angegebenen höheren Schätzung Curti's annähernd gleichkomme. Die „N. Zürcher Ztg." bemerkt zum Schlusse des Streites, der Bund werde auf dem weiten Wege der Meinungsverschiedenheit ein Stück entgegenkommen müssen; zu glauben, dass der Punkt des Entgegenkommens näher an den durch Dr. Curti aufgestellten Ziffern als an denen seines Kritikers liegen würde, scheint dem Züricher Blatte immerhin allzugrosser Optimismus.

— **Ausstand der Werkstättenarbeiter der Gotthardbahn.** Das Beispiel der italienischen Arbeiterausstände hat nun auch einen Streik der Werkstättenarbeiter der Gotthardbahn gezeitigt. Zunächst legte das Werkstättenpersonal in Bellinzona die Arbeit nieder, nachdem die Direktion in Luzern die Forderungen: 1. Abänderung des Klassensystems in der Besoldung, 2. Widerruf der Entlassung von 14 Arbeitern und Einstellung weiterer Entlassungen, abgelehnt hatte. Die Zahl der Streikenden betrug am 6. d. Mts. bereits 400, und es wurden ernstliche Schwierigkeiten erwartet, falls der Streik von der italienischen auf die schweizerische Seite hinüberspielt und die Heizer und Mechaniker in Göschenen ebenfalls die Arbeit einstellen. Dies scheint nun geschehen zu sein. Ein Privattelegramm meldet darüber dem „Berl. L.-A." am 7. d. Mts. aus Zürich:

Die Gotthardbahnarbeiter der Werkstätten Erstfeld und Biasca beschlossen ebenfalls den Ausstand. Die tessinische Regierung erhielt telegraphisch von der Gotthardbahndirektion in Luzern die Mittheilung, alle Arbeiter, welche heute arbeiten, erhalten, vom 1. Mai gerechnet, Aufbesserung um einen Grad der Lohnskala; die Arbeiter, welche Mittwoch Morgen sich nicht zur Arbeit einfinden, werden als entlassen betrachtet. Die Regierung stellte zwei Kompagnien Truppen für den Fall von Störungen zur Verfügung. Bisher ist alles ruhig.

— **Nord-Süd-Expresszug.** Da der Verkehr zwischen der Riviera und Deutschland andauernd ein sehr starker ist, wird dieser Expresszug auf der Strecke Berlin-Cannes in beiden Richtungen noch bis Ende Mai täglich gefahren. In der Richtung nach der Riviera geht der Zug in Berlin letztmals am Mittwoch, den 28. Mai ab, in der Richtung von der Riviera erfolgt die Abfahrt von Cannes letztmals am 30. Mai. Vom Monat Juni ab verkehrt der Nord-Süd-Express nur zwischen Berlin und Verona. Der in diesem Zuge laufende Schlafwagen Berlin-Meran wird bis zum 15. Mai mitgeführt.

— **Betriebsergebnisse der russischen Bahnen im Jahre 1900.** Die St. Petersburger Zeitungen veröffentlichen soeben die ersten allgemeinen Angaben über die Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen im Jahre 1900. Diesen Veröffentlichungen zufolge haben die Einnahmen der Staatseisenbahnen im Jahre 1900 betragen 366 083 150 R. gegen 345 416 980 R. im Jahre 1899; es sind danach die Einnahmen um 20 666 170 R. gewachsen. Die Gesammtlänge dieser Bahnen betrug im Jahre 1899: 26 546 Werst (= 28 325 km), während sie im Jahre 1900: 26 703 Werst (= 28 492 km) betrug. Daraus ergibt sich, dass die Einnahmen für eine Werst (= 1,067 km) im ersteren Falle sich auf 13 542 R. und im letzteren auf 13 821 R. bezifferten, im ganzen also um 2,1 % gewachsen sind. Im Jahre 1900 sind auf den Staatsbahnen im ganzen 63 135 852 Reisende und 5 038 802 000 Pud (= 82 535 576 Tonnen) Waaren befördert worden, gegen 61 998 980 Reisende und 4 648 245 000 Pud (= 76 138 243 t) Waaren im Jahre 1899. Die verhältnissmässig grössten Einnahmen — nämlich 15 471 R. für eine Werst im Jahre 1900 gegen 13 128 R. im Jahre 1899 oder + 17,8 im Jahre 1900 — weist die Riga-Orelbahn auf, während der grösste Rückgang — 4 674 R. für eine Werst im Jahre 1900 gegen 6 770 R. im Jahre 1899, d. h. 31,8 % im Jahre 1900 — auf der Permer Bahn zu verzeichnen ist.

Etwas ausführlicher, wenngleich noch lange nicht erschöpfend sind die Ausweise über die Betriebsergebnisse der Privatbahnen, weil für diese die Gesammteinnahmen auch noch auf die einzelnen Unternehmungen vertheilt werden. Es ergibt sich nämlich, dass die Gesammteinnahmen der im direkten Verkehr stehenden Privatbahnen im Jahre 1900 sich auf 161 190 457 Rubel beliefen gegen 137 320 930 R. für 1899. Für eine Werst wurden im Jahre 1900 auf diesen Bahnen 11 307 R. gegen 10 885 Rubel im Jahre 1899 eingenommen; somit ist im Jahre 1900 ein Zuwachs von 3,9 % zu verzeichnen.

Von diesen Gesammteinnahmen entfallen auf die

	1900	1899
	in Rubeln	
Warschau-Wiener Bahn	18 173 968	18 153 813
Wladikawkasbahn	26 591 858	19 871 492
Lodzer Bahn	1 583 741	1 547 595
Moskau-Windau-Rybinskbahn	7 975 839	6 502 152
Zarskoje Sselobahn	825 105	785 193
Moskau-Kasanbahn	22 154 329	19 298 295
Moskau-Kiew-Woroneshbahn	16 286 381	14 399 919
Rjäsan-Uralskbahn	30 608 861	22 486 960
Südostbahnen	36 990 375	34 275 511
Lokalbahnen:		
Orechowsche Bahn	86 300	53 326
Berditschew-Shitomirbahn	482 059	287 045
Walk-Pernau-Fellinbahn	335 554	287 614
Rudniza-Olwiopolbahn	294 676	264 575
Sswenziany-Bereswetschbahn	159 565	143 795
Ssestrorezker Strandbahn	306 121	259 451
Starodubbahn	40 051	—
Libau-Hasenpothbahn	83 347	—
Rjäsan-Tumybahn	166 414	34 508

Nach diesen Aufzeichnungen hat das Jahr 1900 den Eisenbahnen Russlands zweifellos einen immerhin beachtenswerthen Aufschwung gebracht, namentlich wenn man erwägt, unter wie schweren Verhältnissen die Industrie in dem verflossenen Jahre zu kämpfen hatte. Das von russischen Zeitungen veröffentlichte Verzeichniss derjenigen Industrien, die im Jahre 1900 mit grossen Verlusten abschlossen, ja zum Theil sogar ganz eingingen, war geradezu entsetzlich gross. Solche Verhältnisse haben aber ganz unabweislich die schwersten Rückwirkungen auf den Verkehr und damit auch auf die Einnahmen der Verkehrsmittel gehabt.

Es darf mit Interesse eingehenderen Veröffentlichungen entgegengesehen werden, um dann ein besseres Bild über die Entwickelung des Eisenbahnnetzes und der Betriebsergebnisse zu gewinnen.

Fremde Welttheile.

— **Auf der Ugandabahn** sind die Schienen jetzt bis Kilometer 807 gelegt. Die Erdarbeiten sind bis Kilometer 817 gefördert. Man hofft, wie die „Köln. Ztg." mittheilt, bis zum November d. J. den Endpunkt am Viktoria-Nyanzasee zu erreichen und bis zum Juni nächsten Jahres die Arbeiten ganz zu vollenden.

— **Die Kap-Kairobahn.** In der Wiener „Reform" erörtert Herr Emerich Budanski die Aussichten des Projektes einer Bahn vom Kap der guten Hoffnung nach Kairo und weist in der Einleitung auf die Aehnlichkeiten hin, die zwischen diesem Unternehmen und der sibirischen Bahn bestehen. Wenngleich uns das von ihm erzählte Geschichtchen wenig glaubhaft erscheint, nach welchem ein Vertrauensmann des Finanzministers Witte den sibirischen Bahnbau für ein Unternehmen erklärt haben soll, welches weder politisch, noch wirthschaftlich, noch finanziell die dafür gebrachten Opfer wieder einbringen werde, so sind wir doch mit dem Verfasser einverstanden, dass allerdings auf ein finanziell günstiges Ergebniss weder bei der einen noch bei der anderen Anlage alsbald zu rechnen ist. Dagegen gibt es u. E. wirthschaftliche und politische Gesichtspunkte genug, welche vom Standpunkte der Engländer aus den Bau einer transafrikanischen Bahn als ein hochbedeutungsvolles Unternehmen erscheinen lassen, und wir finden es daher ganz erklärlich, wenn es in England zum Gegenstande eines lebhaften Volkswunsches geworden ist. Dass sich aber dieser Wunsch — wie der Verfasser annimmt — schon in nächster Zukunft in eine vollendete Thatsache umsetzen wird, bleibt wohl abzuwarten, wenngleich anzuerkennen ist, dass die bisherigen Erfolge, die der Vater und Förderer dieses Projektes, Cecil Rhodes, bislang errungen hat, staunenswerth sind. Im Jahre 1893 war in Südafrika die Bahnlinie von Kapstadt über Kimberley bis Vrijburg an der Grenze von Kapland und Transvaal ausgebaut. Damals wurde die Betschuanaland Railroad Company gegründet, welcher die Konzession zum Bau einer Bahn von Vrijburg nach Mafeking und von dort nördlich bis zum Sambesi ertheilt wurde. Bereits im Jahre 1894 wurde die

145 km lange Strecke bis Mafeking eröffnet, 1895 erfolgte die Eröffnung der 192 km langen Theilstrecke Mafeking-Gaberones und bereits zwei Jahre später konnte das über 500 km lange Endstück bis Buluwayo dem Betriebe übergeben werden. Somit sind jetzt 2 190 km Bahn von Kapstadt in der Richtung nach Norden fertiggestellt, und die Fortsetzung des Schienenweges von Buluwayo nach Sumbo am Sambesi ist bereits in Angriff genommen. Für alle diese Strecken sind dem kühnen Unternehmer die Mittel von den englischen Grosskapitalisten bereitwillig zur Verfügung gestellt, obgleich doch an die Erzielung einer Rente in absehbarer Zeit schwerlich zu denken sein wird. Falls diese günstige Stimmung auf dem englischen Geldmarkte dem Unternehmer treu bleibt, wird derselbe mit der Zeit sein weitgestecktes Ziel erreichen, wenn auch nicht schon im Jahre 1909, wie der Verfasser des eingangs gedachten Aufsatzes dies für wahrscheinlich hält. Von Sumbo bis zur Grenze des deutsch-ostafrikanischen Gebietes ist die Entfernung rund 750 km, also etwas weiter wie von Berlin nach Eydtkuhnen. Von Norden her ist der Bahnbau bis nach Khartum in Angriff genommen. Zwischen Sumbo und Khartum ist in der Luftlinie gemessen eine Entfernung von 3 500 km, deren Durchschienung sich jedenfalls nicht schon in wenigen Jahren wird durchführen lassen. Auf deutschem Kolonialgebiet würden von dieser Strecke etwa 900 bis 1 000 km liegen.

Allgemeines.

— **Oelverbrauch bei der Schmierung der Dampfcylinder und Schieber der Dampflokomotive.** Herr Maschineningeniör F. Novákovich in Temesvar hat sich mit der Frage, wie der Oelverbrauch bei der Schmierung herabgemindert werden könne, eingehend beschäftigt und theilt uns darüber mit, dass durch die Aenderung der zur Zeit im Gebrauch befindlichen Schmiervorrichtungen nichts zu gewinnen sei, wie Jahre hindurch fortgesetzte Versuche ergeben haben. Den physikalischen Erscheinungen wurde zu wenig Rechnung getragen. Unter Bezugnahme auf die Kordina- und Nathan-Schmierapparate, mit denen Einsender ausschliesslich sich befasste, liege der Fehler in der Handhabung allein. Der Eigenschaft des Oeles, mit einer auch nur geringen Menge Dampf viel Schaum zu bilden, war in der Gebrauchsanweisung der Fabrikanten nicht Rechnung getragen. Dass der Fehler, wie sich bei der Untersuchung der Störungen herausstellte, nur in der unrichtigen Handhabung zu suchen ist, zeigt sich darin, dass, wenn man der Anweisung gemäss nach beendeter Fahrt nach Schliessen der Oelregelungsventile das Dampfventil schliesst, das Oel aus dem Oelbehälter verschwindet, weil, sobald der Druck aufhört, ein Theil des im Oel befindlichen Wassers sich in Dampf verwandelt, das Oel aufpeitscht und durch den Dampfkonus in die Schmierröhren dringt. Dieser grossen Oelvergeudung hat Einsender durch das Schliessen des Wasserventils Einhalt gethan.

Infolge der fehlerhaften Handhabung sammelte sich in den Schmierröhren stets Oel, was häufig eine Verstopfung derselben zur Folge hatte. Diesem Uebel glaubte man abhelfen zu können, indem man den Dampfumlauf nach dem Einstellen der Lokomotive in den Schuppen noch lange offen hielt, damit sich die Schmierröhren reinigen. Die Folge war, dass der in die Cylinder gelangende frische Dampf die darin befindliche Oelschicht abwusch, so dass sowohl die Cylinder als auch die Kolbenringe verrosteten. In den Dampfcylindern wurden unzählige vom Rost ausgefressene Vertiefungen in der Grösse eines Sandkörnchens, auf den Kolbenringen vom Rost streifenartig ausgefressene Vertiefungen gefunden, welche die Cylinder und Ringe vorzeitig unbrauchbar machten. Bisher glaubte man dies entweder dem schlechten Material, der mangelhaften Schmierung oder den im Oel enthaltenen Säuren zuschreiben zu müssen. Die Annahme, dass der Dampf den aus dem Schmiergefäss heraustretenden Oeltropfen in unzählige Stücke reisse, dieselben in die Schmierröhre trage und gleichmässig in deren Verzweigungen vertheile, hat sich als falsch erwiesen, nachdem Einsender durch Versuche nachgewiesen, dass man die Verzweigungen der Schmierröhre durch Probiren einstellen müsse, wenn sich das Oel gleichmässig vertheilen soll. Wenn der eine Zweig des dreitheiligen Schmierröhrenkörpers festgelegt ist, muss gesucht werden, die beiden anderen Verzweigungen in eine bestimmte Ebene zu bringen, damit die Oelvertheilung eine gleichmässige werde. Man muss also Verzweigungen der Schmierröhren immer auf dem Wege des Versuchs herstellen und nicht nach Augenmaass.

Der alten Anschauung entsprach, dass man sehr reichlich ölen müsse, damit das Oel überall hin dringe. Dazu die mangelhafte Beschreibung der Handhabung hatten zur Folge, dass man zur Oelung der Dampfcylinder und Schieber der Lokomotive fünf- bis sechsmal grössere Mengen verbrauchte, als thatsächlich nothwendig waren.

— **Die Osmium-Glühlampe.** Dr. Auer von Welsbach ist es nach jahrelangen Versuchen gelungen, eine elektrische Glühlampe herzustellen, die man für berufen hält, im Beleuchtungsgewerbe eine Umwälzung hervorzurufen, wie es Mitte der achtziger Jahre schon einmal bei Erfindung des Gasglühlichts der Fall war, das den Elektrizitätswerken plötzlich eine ungeahnte Konkurrenz bereitete. Nun war es Aufgabe der elektrischen Industrie, die Scharte auszuwetzen, und bis vor ganz kurzer Zeit glaubte man in dem neuen Nernstlicht das Mittel dafür gefunden zu haben. Aber die Hoffnungen auf die Nernstlampe und die von den Stromverbrauchern erwartete Verbilligung des Lichts haben sich bis jetzt noch nicht in dem gewünschten Maasse erfüllt und es ist daher nicht zu verwundern, dass sich der neuen Osmium-Glühlampe nun das Interesse der Betheiligten zuwendet, die gegenüber der Nernstlampe sogar noch Vortheile besitzen soll, namentlich einer Vorwärmung nicht bedarf. Wenn, was über die Osmiumlampe von Seiten der Interessenten verlautet, zutrifft, so würde die Stromersparniss rund 60 % gegenüber der jetzt allgemein gebräuchlichen Glühlampe mit Kohlefaden betragen und dabei ein schönes, rein weisses Licht bieten, was man von den jetzigen Glühlampen nicht gerade behaupten kann. Wenn man dagegen das gelbe Licht unserer heutigen Lampen durch vermehrte Stromzufuhr bis zur hellen Weissgluth steigern wollte, würde man bald die wenig angenehme Erfahrung machen, dass die überlastete Lampe bald durchbrennt, d. h. der Kohlefaden zerstört wird.

Bei seinen Versuchen mit schwer schmelzbaren Metallen beschäftigte sich Auer namentlich auch mit den Eigenschaften des seit dem Jahre 1803 bekannten Osmiums, eines der seltensten Metalle, das sich in geringer Menge neben dem Platin im Platinerz findet und in der Wissenschaft z. Zt. als einer der hitzebeständigsten Körper angesehen wird, da er erst bei einer Temperatur von 2 500 Grad Celsius schmelzbar ist. Mit der Annahme, dass sich dieses Metall auch für die Zwecke der Glühlichtbeleuchtung eignen dürfte, war die praktische Seite der Frage noch nicht gelöst und es bedurfte noch viele Jahre eingehender Versuche, um einen Glühkörper in Gestalt des Osmiumfadens zu gewinnen. Die Schwierigkeit, welche seitens des Erfinders zu überwinden war, bestand darin, dass das Osmium, das sprödeste, glasharte und ausserdem so schwer schmelzbare Metall, sich der vom Erfinder gewollten Formgebung durchaus nicht anpassen wollte. Das lange für unausführbar gehaltene Kunststück, aus diesem Stoff haarfeine, gleichmässige, elastische Fäden zu machen, ist von Auer nunmehr gelöst und darin liegt das Geheimniss seiner Erfindung. Es gelang ihm, Osmium aus seinen auf einen Platindraht aufgebrachten Verbindungen mittelst der Wärme, die durch den elektrischen Strom erzeugt wurde, unmittelbar als elastischen Draht abzuscheiden.

Der Osmiumfaden besitzt gegen den Kohlefaden den bedeutenden Vortheil, dass er infolge seiner vorzüglichen Leitungsfähigkeit einen weit geringeren Theil des elektrischen Stromes in Wärme, einen grösseren also in Licht umsetzt. Daher die bedeutende Stromersparniss gegenüber den bisherigen Lampen, bei denen beispielsweise nur 5 % der aufgewendeten Stromarbeit in Licht umgesetzt wird, während 95 % in Wärme verwandelt werden. Die Wärmestrahlung der neuen Lampe beträgt denn auch nur die Hälfte der alten.

Die neuen Lampen erfordern infolge der besonderen Eigenschaften des Osmiums nur eine Stromspannung von rund 25 Volt, während die heutigen Lichtwerke mit rund 100 Volt arbeiten. Wo man bisher die Glühlampen einzeln schaltete, wird man also, um an dasselbe Kraftwerk anschliessen zu können, 4 Osmiumlampen von je 25 Volt hintereinanderschalten, ähnlich wie es bei der elektrischen Strassenbahnwagenbeleuchtung der Fall ist, wo die Lampen in Reihen von 5 oder 6 Stück geschaltet werden und dann durch den 500 voltigen Bahnstrom gespeist werden. Ausserdem ist wohl zweifellos, dass in absehbarer Zeit sich Osmiumlampen für höhere Spannungen, bei entsprechend geringerem Stromverbrauch, werden herstellen lassen.

Wie Versuche ergeben haben, beträgt der Verbrauch einer 25 kerzigen Osmium-Glühlampe 34 Watt gegen 90 Watt einer gleichkerzigen Kohlefadenglühlampe. Wenn auch die Herstellung des Osmiumfadens naturgemäss theurer werden muss, als die der Kohlefäden, so hat der Osmiumfaden dafür auch eine doppelt so lange Brenndauer. Dieselbe wird auf 1 200 bis 1 500 Stunden angegeben, wobei noch besonders zu bemerken ist, dass der Osmiumfaden Spannungssteigerungen bis zu 50 % der Normalspannung ertragen kann, ohne dass eine Zerstörung des Fadens eintritt.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb.** Von den schweizerischen Juryberichten über die Pariser Weltausstellung ist als einer der ersten derjenige der Klasse 23 (production et utilisation mécanique de l'électricité) aus der Feder des Professors Wyssling in Zürich erschienen. Als neues grosses Gebiet der Thätigkeit bezeichnet der Verfasser den elektrischen Bahnbetrieb. Auf der Weltausstellung sei allerdings nur wenig

Entscheidendes in dieser Beziehung zu sehen gewesen. Die Ernte sei noch nicht gekommen; es werde sich zunächst um das Säen handeln. Versuche in grösserem Maassstab empfiehlt der Bericht aber sehr und betont, es sei in Paris aufgefallen, dass die grossen französischen Bahngesellschaften diesen Bestrebungen und dieser Industrie grosse Unterstützung dadurch entgegenbringen, dass sie auf eigene Kosten bedeutende praktische Erprobungen verschiedener Systeme elektrischen Vollbahnbetriebes unternehmen. Die schweizerischen Bahngesellschaften hätten hierin noch gar nichts gethan, und doch läge es in ihrem eigenen Interesse wie in dem des Bundes als zukünftigen Besitzers der schweizerischen Bahnen, namentlich angesichts der kläglichen Abhängigkeit von durchweg ausländischen Kohlenminen, dass diese Gesellschaften wie der Bund hier zu grösseren Versuchen die Hand böten.

Rechtsprechung.

— **Die unentgeltliche Rückbeförderung eines entleerten Kesselwagens ist für die Eisenbahnverwaltung ein Frachtgeschäft. In der Anordnung, die Oeffnungen des entleerten Kesselwagens luftdicht verschlossen zu halten, liegt kein vertretbares Versehen.** Ein der Firma G. gehöriger, in den preussischen Staatsbahnwagenpark eingestellter Spirituskesselwagen, welcher sich in leerem Zustande auf dem Rückwege befand, ist in Station O. explodirt, wobei das Dach des Kessels in die Luft flog und beim Niederfallen einen Staatsbahnwagen beschädigte. Die Parteien führen übereinstimmend die Ursache darauf zurück, dass die durch den Sonnenbrand im Innern des Kessels entwickelten Gase, weil sämmtliche Oeffnungen, der Vorschrift entsprechend, luftdicht verschlossen waren, nicht entweichen konnten, und der Kessel dem hierdurch hervorgerufenen hohen Drucke nicht Stand zu halten vermochte. Die Wageneigenthümerin hat den Eisenbahnfiskus wegen der Wiederherstellungskosten (3428,60 ℳ) verklagt und den Anspruch einerseits mit einem Verschulden der Eisenbahnverwaltung begründet, weil sie die Anordnung getroffen, dass der Kessel luftdicht zu verschliessen sei und sie denselben der Einwirkung der Sonnenstrahlen ausgesetzt, obwohl es unmöglich sei, den Spiritus aus den Kesseln gänzlich zu entfernen. Andererseits komme in Betracht, dass die Beklagte bezüglich der in Rede stehenden Rückbeförderung des Kesselwagens als Frachtführer anzusehen sei und deshalb ihrerseits zur Vermeidung der Haftung eigenes Verschulden des Beschädigten oder höhere Gewalt oder die natürliche Beschaffenheit des Frachtgutes als die Ursache des Schadens nachzuweisen habe. Es sei aber die Expansionsfähigkeit der Spiritusgase nicht grösser als die der atmosphärischen Luft, so dass eine Explosionsgefahr überhaupt nicht hätte bestehen können, wenn nur die ausgedehnte Luft durch Offenhalten des Abzugs hätte entweichen können. Die Eisenbahnverwaltung hat Abweisung der Klage und Ersatz des ihr durch die Explosion entstandenen Schadens beantragt. Sie bestreitet, dass ihr ein Verschulden zur Last falle, da die Frage nach der zweckmässigsten Beförderung derartiger, mit explosiven Flüssigkeiten gefüllter Kesselwagen wiederholt eingehend geprüft und man nach vielfachen Versuchen dazu übergegangen sei, die Kesselwagen nur noch luftdicht verschlossen zu befördern. Ein Frachtvertrag liege aber überhaupt nicht vor, da nur die unentgeltliche Beförderung eines leeren Kesselwagens, also eines Transportmittels in Frage gestanden habe, für deren Beurtheilung lediglich der über die Einstellung des Wagens in den Staatsbahnwagenpark geschlossene Vertrag maassgebend sein könne, nach dessen Bestimmungen die Klägerin alle Reparaturkosten usw. selbst zu tragen habe.

In beiden Instanzen ist nach dem Antrage der Beklagten erkannt worden. Aus den Gründen des Oberlandesgerichts zu N. ist folgendes hervorzuheben: Die Beklagte hatte innerhalb ihres Gewerbebetriebes den Transport des leeren Wagens übernommen, letzterer war daher für sie nicht Transportmittel, sondern Transportgut, und es ist bedeutungslos, dass der Wagen gleichzeitig auch für die Klägerin ein Transportmittel war. Ebensowenig würde die Unentgeltlichkeit des Vertrages der Annahme eines Frachtgeschäftes im Wege stehen, denn wenn auch die gewerbsmässige Ausführung des Transportes von Gütern zum Wesen des Frachtführers gehört, so ist doch damit nicht gesagt, dass die Beförderung in jedem einzelnen Falle besonders abgegolten werden müsse. Ganz abgesehen davon liegt aber eine unentgeltliche Beförderung überhaupt nicht vor, da Hin- und Rücktransport durch einen und denselben Vertrag geregelt, mithin letzterer durch die für ersteren gewährte Vergütung mitentgolten ist. Endlich kann auch daraus, dass für den Rücktransport ein Frachtbrief nicht ausgestellt ist, nicht geschlossen werden, dass es sich um einen Frachtvertrag nicht handle. Der Frachtbrief ist nur Beweismittel; formloser Konsens der Kontrahenten genügt, um einen Frachtvertrag als gegeben anzusehen. Die Beklagte ist daher als Frachtführerin zum Schadenersatze verpflichtet, sofern sie nicht nachweist, dass der Schaden durch höhere Gewalt oder die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. . . . Der Schaden ist aber durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes verursacht und es kann zu einer anderen Beurtheilung nicht führen, dass der gefährliche Charakter nur einem Theil des Frachtgutes, nämlich den im Kessel zurückgebliebenen Spiritusresten, anhaftete. Diese Rechtslage wird auch dann keine andere, wenn die Behauptung der Klägerin zutreffend sein sollte, dass die Expansionsfähigkeit der Spiritusgase nicht grösser als die der atmosphärischen Luft sei und dass darum die gleiche Wirkung der Explosion hätte eintreten können, wenn in dem Kesselwagen nur atmosphärische Luft und keine Spiritusgase vorhanden gewesen wären. Denn bei dieser Annahme war eben der Kesselwagen in seinem luftdicht verschlossenen Zustande das gefährliche Transportgut, dessen natürliche Beschaffenheit den Schaden verursacht hat. . . Ein schuldhaftes Verhalten der Beklagten ist in der Anordnung des luftdichten Verschlusses der leeren Kesselwagen nicht zu finden; denn die Gutachten der königlich preussischen technischen Deputation für Gewerbe und des Vereins zur Wahrung der Interessen der chemischen Industrie besagen, dass die von der Beklagten vorgeschriebene Behandlungsweise der Spirituskesselwagen, nämlich die luftdichte Verschliessung aller Oeffnungen, die relativ grösste Sicherheit bietet. Selbst wenn im vorliegenden Falle die Anordnung der Beklagten, leere Kesselwagen luftdicht zu verschliessen, die Explosion herbeigeführt hätte, der Wagen also nicht explodirt wäre, wenn der im Innern befindlichen Luft durch Offenhalten eines Abzugloches das Entweichen ermöglicht worden wäre, so würde doch diese Maassnahme, wie die erwähnten Gutachten ausführen, andere grössere Gefahren für die Kesselwagen mit sich gebracht haben. Die Beklagte hat mithin, indem sie in Ausübung ihrer Fürsorge für das Gut die mindergefährliche Behandlungsweise vorschrieb, alles das gethan, was von ihr in dieser Beziehung verlangt werden konnte. Von einem Verschulden derselben würde selbst dann nicht die Rede sein, wenn die von ihr getroffenen Maassnahmen in Wirklichkeit nicht die zweckdienlichsten gewesen sein sollten. Denn es stehen ihr die erwähnten Gutachten zur Seite, denen zu misstrauen sie keine Veranlassung hatte.

Es stand aber der Eisenbahnverwaltung zu, die Bedingungen vorzuschreiben, von deren Innehaltung sie die Beförderung gefährlicher Transportgüter im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit abhängig machte. Ob sich Klägerin ihnen unterwerfen wollte, stand bei ihr. Sie hat sich ihnen durch vorbehaltlose Uebergabe des fraglichen Wagens unterworfen. Wenn jene Anordnung eine fehlerhafte war, so trifft die Klägerin die gleiche Schuld, indem sie den Transport in die Wege leitete. Es ist darum auch der Antrag abgelehnt, noch Sachverständige über die Behauptung zu hören, dass die von der Beklagten getroffene Anordnung unzweckmässig sei.

Die Forderung der Beklagten auf Ersatz des ihr entstandenen Schadens ist auf Grund der allgemeinen Bedingungen für die Einstellung von Privatwagen als berechtigt anerkannt worden.

Bücherschau.

— **Bürgerliches Rechtslexikon.** Nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch unter Berücksichtigung des Handelsgesetzbuchs und sonstiger einschlagender Gesetze bearbeitet von E. Christiani, Amtsgerichtsrath. Zweite vermehrte Auflage. Berlin 1901. J. J. Heine's Verlag. Preis 8,50 ℳ.

Durch das neue Bürgerliche Gesetzbuch ist auf dem deutschen Büchermarkte eine rege Thätigkeit wachgerufen worden, die neben manchem minderwerthigen auch zahlreiche Werke von hoher Brauchbarkeit zu Tage gefördert hat. Namentlich verdienen auch diejenigen Arbeiten Beachtung, die es sich zum Ziele gesetzt haben, das neue Recht in handlicher Gestalt auch dem grossen Publikum zugänglich und verständlich zu machen. Gerade für diesen Zweck ist aber die Form eines Wörterbuches in hervorragendem Maasse geeignet; denn erfahrungsgemäss wendet der Laie den geltenden Gesetzen nur dann sein Interesse zu, wenn ihn eine bestimmte Rechtsfrage selbst in Mitleidenschaft gezogen hat. Das jetzt — nach dreimaligem Neudruck der ersten Ausgabe — in zweiter, durch die Aufnahme zahlreicher neuer Aufsätze vermehrter Auflage erschienene Christiani'sche Rechtslexikon wird unter diesen Umständen einem bestehenden Bedürfnisse in bester Weise gerecht, indem es dem Leser die Möglichkeit gibt, sich durch das Aufsuchen des einschlägigen Stichwortes über jede auftauchende Rechtsfrage Aufklärung und Belehrung zu verschaffen. Die einzelnen vom Verfasser gegebenen Auseinandersetzungen entwickeln bei aller Knappheit und Kürze den behandelten Stoff in gemein-

verständlicher Fassung und zugleich bieten die zahlreichen Hinweise auf die in Betracht kommenden Gesetzesstellen die Möglichkeit, auf diese unmittelbar zurückzugehen. So hat auch die „Haftpflicht der Eisenbahnen" auf S. 164 ff. des Buches eine klare und übersichtliche Besprechung gefunden, und wenn der weitschichtige und verwickelte Gegenstand in dem gebotenen engen Rahmen auch nicht zu erschöpfender Darstellung gelangen konnte, so sind doch die wesentlichsten Gesichtspunkte durchaus zutreffend und sachgemäss erörtert.

Manche Stoffe sind allerdings übermässig stiefmütterlich behandelt. Dem Frachtgeschäft sind nur 15 Zeilen gewidmet, und über die Beförderung von Gütern und Personen auf Eisenbahnen und Kleinbahnen sagt Verfasser nichts weiter, als dass hierüber das Handelsgesetzbuch in den §§ 453 bis 479 eine grössere Anzahl von Vorschriften enthalte. Vielleicht wäre hier bei der nächsten Auflage eine Vervollständigung angebracht!

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken und Stationen für den Personenverkehr.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bereits für den Güterverkehr eröffnete Strecke Kimpolung-Valeputna der Bukowinaer Lokalbahnen ist am 1. Mai d. J. auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Gleichzeitig ist die Personenhaltestelle Kimpolung Stadt dieser Lokalbahnstrecke für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Am 15. d. Mts. wird an der Lokalbahn Trzebinia-Skawce (Linie Sucha-Skawce-Siersza=Wodna) zwischen den Stationen Wadowice und Spytkowice die Personenhaltestelle Wożniki für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Oldenburgische Eisenbahnen. Die Station Hesepe ist für den gesammten Viehverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 15. Mai 1901 wird der an der Linie Werdau-Weida liegende Haltepunkt Chursdorf, der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehre diente, für den beschränkten Güterverkehr (Stückgut) eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Badische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Basel-Konstanz gelegene Station „bei Rheinfelden" erhält ab 1. Juni d. J. die Bezeichnung „Badisch Rheinfelden".

Königliche Eisenbahndirektion Stettin. Die an der Strecke Wriezen a/O.-Frankfurt a/O. gelegene Haltestelle Schönfliess bei Frankfurt a/O. hat die Bezeichnung „Schönfliess (Dorf)" erhalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

In unserer Bekanntmachung in Nr. 31 betreffend Einführung von Rückfahrkarten mit eintägiger Gültigkeit muss es statt „nach den Stationen Velgast usw." „nach den Stationen Negast usw." heissen.

Stralsund, den 6. Mai 1901. (1179)

Der Vorstand
der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

2. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai l. J. werden für Steine, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 genannt, im Verkehr zwischen Neckarhausen b/Eberbach einerseits und Mosbach i/Baden und Wiesloch andererseits ermässigte Frachtsätze unter den für den Ausnahmetarif 4c bestehenden Bedingungen eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 8. Mai 1901. (1180)

Gr. Generaldirektion.

Nordostdeutsch - Berlin - württembergischer Güterverkehr.

Am 15. Mai d. J. werden die Stationen Heilbronn Südbhf. und Sontheim a. Neckar der württembergischen Staatseisenbahnen in den direkten Tarif mit den Anstossentfernungen für Heilbronn Südbhf. von 6 km und für Sontheim a. Neckar von 8 km an die Entfernungen für Heilbronn am Neckar, welche Station die Bezeichnung Heilbronn Hauptbhf. erhält, einbezogen.

Berlin, den 6. Mai 1901. (1181)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Oderberg in den Ausnahmetarif 8a für Giesserei-Roheisen des Gütertarifs der Gruppe II als Empfangsstation — mit der Bedingung der Entladung der Sendungen in Oderberg — einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Kattowitz, den 6. Mai 1901. (1182)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai l. J. gelangen direkte Frachtsätze für Holz von den k. k. Staatsbahnstationen Taxwirth und Trieben nach Tirschenreuth zur Einführung.

München, den 6. Mai 1901. (1183)

Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai l. J. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 35 für Malzkeime von Leoben, Linz, Redl=Zipf und Puntigam nach Eggenfelden direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 6. Mai 1901. (1184)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ungar.-bayer. Gütertarif.

Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai l. J. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 35 für Malzkeime direkte Frachtsätze von Nagy=Kanizsa nach Eggenfelden zur Einführung.

München, den 6. Mai 1901. (1185)

Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.

Tarif Theil II, Heft 1 und 2.

Die im Nachtrage 2 zum Tarifheft 1 und im Nachtrage 1 zum Tarifheft 2 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Holz des Spezialtarifs III) für Station Schwarza bei Rudolstadt (Thür.) gelten, soweit sie nicht schon zu einem früheren, in den vorbezeichneten Nachträgen näher bezeichneten Zeitpunkte

eingeführt worden sind, bereits mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. ab.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 4. Mai 1901. (1186)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Bobrek des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz in die Ausnahmetarife für Zink in Platten (Rohzink) etc. des Gruppentarifs II und der entsprechenden Gruppenwechseltarife als Versandstation einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Ausnahmefrachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Kattowitz, den 6. Mai 1901. (1187)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Nachdem die Station Mannheim Industriehafen nunmehr in sämmtliche direkten Gütertarife einbezogen ist, werden die mit Nachtrag VIII zum badischen Gütertarif für die Ueberführung von Gütern von Mannheim und Waldhof nach Mannheim Industriehafen und umgekehrt eingeführten Gebühren mit Wirkung vom 1. Juli l. J. aufgehoben.

Karlsruhe, den 4. Mai 1901. (1188)

Grossh. Generaldirektion.

---

3. Eisenbahneffektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass zufolge Beschlusses der am 6. Mai 1901 abgehaltenen 43. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft der zufolge § 54 der Statuten am 1. Juli 1901 fällige Dividendenkupon Nr. 43 der Aktien unserer Eisenbahngesellschaft

mit 150 Kr.

sowie der ebenfalls am 1. Juli 1901 fällige Kupon der Genussscheine

mit 100 Kr.

zur Einlösung gelangt.

Die Einlösung erfolgt — ohne Präjudiz für künftige Fälle — bereits

vom 11. Mai 1901 angefangen

bei nachstehenden Zahlstellen:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei der Böhm. Eskomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und
bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Gleichzeitig bringen wir im Grunde des § 51 der Statuten zur Kenntniss, dass bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1901 stattgefundenen Ausloosung der nach Maassgabe des § 50 der Statuten in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 169 Aktien unserer Gesellschaft nachstehende Nummern gezogen wurden:

355 977 991 1165 1475 2615 2624 2850
3004 3081 3097 3510 3661 3992 4180 4239
4496 4563 4686 4736 5025 5509 5828 5928
5941 6022 6113 6488 6554 7302 7398 7445
7899 7980 8466 8765 8893 8944 9000 9052
9242 9372 9551 9657 9756 9907 10637 10639
10862 10827 10945 10974 11179 11332 11483
11513 11549 12365 12482 12598 12819 12951
13239 13902 14304 14340 14557 14920 15167
15230 15509 15669 15720 15797 16213 16472
16505 16684 16889 17428 18210 18308 18310
18574 18732 18834 19006 19111 19723 19966
20060 20089 20226 20262 20345 20443 20585
20917 21081 21567 21641 21758 21881 21894
22681 22715 22728 22912 23184 23317 23356
23377 23829 23983 24028 24525 24575 24680
25529 25559 26025 26075 26756 26981 27071
27107 27319 27369 27696 28298 28363 28582
28657 28728 28816 29217 29743 29920 30410
30456 20754 30801 31374 31458 31998 32066
32210 32378 32619 32787 32992 33348 33528
33571 33599 34145 34312 35873 36130 36219
36310 36337 36492 36564 36693 36707 36957
37127 37957.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien sammt Talon

am 1. Juli 1901

mit 500 fl. ö. W. = 1000 Kr. bei den oben bezeichneten Zahlstellen, bei welchen auch die nach Maassgabe des § 51 der Statuten für die ausgeloosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt werden.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahre
1895: Nr. 14126,
1896: „ 7178,
1897: „ 15007,
1898: „ 29369,
1899: „ 12802, 37299,
1900: „ 7492, 33392.

Bei Einlösung der ausgeloosten Aktien wird der für die fehlenden Kupons entfallende Betrag vom Kapitale in Abzug gebracht.

Teplitz, am 6. Mai 1901. (1189)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

---

4. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Graudenz am 28. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 2 Wochen. Angebotbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und die Zeichnungen 33, 33 a—41 sowie die Zeichnung der Gleisanordnung sind gegen Einsendung von 5 ℳ bei unserem technischen Büreau anzufordern. Für die Lieferungsbedingungen etc. ohne die Zeichnungen 33, 33 a—41 ist 1,50 ℳ zu zahlen.

Danzig, den 4. Mai 1901. (1190)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Lieferungen von ca. 9000 cbm gesiebten Kieses als Bettungsmaterial für die Gleisstrecken des Inspektionsbezirkes sollen öffentlich verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6 eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ (baar) durch Postanweisung bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, Montag, den 20. Mai d. J., Vorm. 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen. — Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 3. Mai 1901. (1191)

Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1

---

12 Stück Schlagbaum- und Drahtzugschranken sollen für die Strecke Oberleschen-Liegnitz neu beschafft werden. Die erforderlichen Unterlagen können gegen post- und abtragsgeldfreie Einsendung von 50 ₰ von dem Büreau der unterzeichneten Inspektion bezogen werden.

Entsprechend überschriebene und versiegelte Angebote werden bis zu dem auf Sonnabend, den 25. d. Mts., Vormittags 10 Uhr im genannten Büreau am Bahnhofe Nr. 5 anberaumten öffentlichen Verdingungstermin entgegen genommen. Zuschlag erfolgt in 3 Wochen.

Liegnitz, den 8. Mai 1901. (1192)

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Die Lieferung nachstehender Oberbaumaterialien soll vergeben werden:

10000 Stück Hakenplatten, 200 Stück gusseiserne Hakenplatten, 133 t Hakenschrauben, 40000 Stück Klemmplatten, 759 t Laschen, 23 Laschenschrauben, 5000 Stück Mutternstellkappen, 50000 Stück Unterlagsplatten, 57 t Herzstückplatten und 32000 Stück Schraubenunterlagsplättchen.

Die Verdingungsunterlagen sind von **unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr.** hier, bei welcher sie auch zur Einsicht aufliegen, gegen **gebührenfreie** Einsendung **von 2 M.** — in baar — zu beziehen. Angebote mit der Aufschrift **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“** versehen und versiegelt, sind bis zum Eröffnungstage, **den 29. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr,** portofrei **an** un einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 22. Juni 1901.

Essen (Ruhr), den 5. Mai 1901. (1193)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 62 Stück alten Eisenbahnwagen.

Vollzogene Angebote hierauf sind portofrei an unser Centralbüreau hierselbst Gartenstrasse Nr. 106, bis 15. Mai d. J. Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tag Vormittags um 11½ Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten sowie die Verkaufsbedingungen können von unserem technischen Büreau hierselbst oberschlesischer Bahnhof, Zimmer 1[illegible] gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar) bezogen werden.

Breslau, im Mai 1901. (1194)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 38. | 15. Mai 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 14 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Einheitsbestrebungen im deutschen Eisenbahnwesen.*)

Seit einiger Zeit ist die Frage der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens wieder in den Vordergrund der öffentlichen Besprechung getreten. Die Presse, Vertretungen von Handel und Gewerbe, Kammern und Regierungen deutscher Bundesstaaten, der Reichstag und die Reichsregierung beschäftigen sich mit ihr. Es herrscht Uebereinstimmung darüber, dass die Erzielung einer grösseren Einheitlichkeit, als sie derzeit besteht, höchst wünschenswerth wäre; die Meinungen sind jedoch getheilt hinsichtlich der Mittel, durch welche sie hergestellt werden soll. Im Hinblick auf diese Vorgänge erscheint es nicht unzweckmässig, die Entwickelung, welche der Einheitsgedanke im deutschen Eisenbahnwesen genommen hat, zu schildern und hiermit zugleich einen Beitrag zur Klärung der gegenwärtig so lebhaft erörterten Frage zu liefern.

I.

Wie anderwärts auf dem europäischen Festlande, so begegnete das neue Verkehrsmittel der Eisenbahnen anfangs auch in Deutschland häufig Misstrauen. Der Nutzen der Eisenbahnen wurde in Abrede gestellt; für manche Gewerbe, namentlich für die Frachtführer, für die Post, befürchtete man Nachtheile infolge der Einführung der Eisenbahnen, ihr Betrieb erschien zu gefährlich und in mehrfacher Hinsicht den Staatsinteressen nicht förderlich.

Unter denjenigen Männern, die für den Bau von Eisenbahnen in Deutschland eintraten, nimmt den hervorragendsten Platz ein der grosse Volkswirth Friedrich List (geboren am 6. August 1789 zu Reutlingen, gestorben am 30. November 1846), zunächst weil er mit der Eisenbahnfrage infolge seiner mächtigen Agitation weite Kreise in Deutschland bekannt machte und das Interesse daran wach erhielt, sodann namentlich insofern, als er den Bau von Eisenbahnen nicht wie andere Vorkämpfer für diese Erfindung blos vom Standpunkt lokaler und einzelstaatlicher Interessen, sondern vom deutschnationalen Gesichtspunkt aus von Anfang an betrachtet wissen wollte. Bei allen Arbeiten, die List für das Eisenbahnwesen unternahm, ist der leitende Gedanke: Man dürfe sich nicht auf einzelne, zusammenhanglose Versuche beschränken, sondern müsse vom Gesichtspunkt eines grossen und netzartig über Deutschland ausgebreiteten Verkehrssystems bauen. Die erste Bedingung der Einheit im deutschen Eisenbahnwesen ist somit von List nachdrücklich vertreten worden, er ist der Vater des Einheitsgedankens und wird deshalb nicht mit Unrecht der Apostel des deutschen Eisenbahnwesens genannt.

II.

Der Durchführung der Pläne List's standen fast unüberwindliche Hindernisse entgegen. Die zahlreichen selbständigen Kleinstaaten waren bestrebt, sich möglichst von einander abzuschliessen; sie glaubten, auf diese Weise ihre Sonderinteressen am besten zu wahren. Der Bau von Eisenbahnen erfolgte deshalb anfangs in der Regel nur zum Zweck der Hebung des innerstaatlichen Verkehrs; auf Anschlüsse an etwa schon bestehende oder im Entstehen begriffene Bahnen der Nachbarstaaten nahm man bei der Anlage nicht genügend Rücksicht; oft wurden Anschlüsse geradezu verweigert.

Wenn ein Anschluss zu Stande gekommen war, blieb in der Regel der Uebergang von Personen und Sachen von der einen Bahn zur anderen erheblich erschwert. Ein direkter, ein durchgehender Verkehr von der einen zur anderen Bahn fand nicht statt, Personen und Sachen wurden nur bis zur Uebergangsstation befördert; die Eisenbahnverwaltungen überliessen dem Publikum, für die Weiterbeförderung auf der Nachbarbahn selbst Sorge zu tragen. Bald jedoch brach sich die Erkenntniss Bahn, dass es so nicht weitergehen könne, und dass es noth-

*) Anm. d. Schriftl. Die Ausführungen des obigen, aus sachkundiger süddeutscher Feder stammenden Aufsatzes werden, wie wir überzeugt sind, das lebhafteste Interesse unseres Leserkreises behalten, obgleich soeben durch den weiter unten mitgetheilten Beschluss der württembergischen Abgeordnetenkammer die Frage eines preussisch-württembergischen Gemeinschaftsvertrages vorläufig erledigt ist.

wendig sei, den gemeinsamen Verkehr zu heben und zu erleichtern. Zu diesem Behufe wurden die Eisenbahnverbände ins Leben gerufen. Die vornehmste Stelle unter ihnen nimmt der aus einer Vereinigung preussischer Eisenbahngesellschaften hervorgegangene, im Jahre 1847 in Köln gegründete Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ein. Die Thätigkeit dieses Vereins hat sich seit seinem Bestehen auf verschiedene wichtige Gebiete des Eisenbahnwesens erstreckt und ist auf die Entwickelung des Eisenbahnwesens Deutschlands, ja ganz Mitteleuropas von mächtigem Einfluss gewesen.

Da der Wirkungskreis des Vereins sich auf Gegenstände mehr allgemeiner Natur beschränkte, bildeten sich unter Zugrundelegung der Vereinssatzungen Einzelverbände mit kleinerem Gebiete, die namentlich das Tarifwesen zum Gegenstande hatten.

Der Verein sowie diese Tarifverbände haben bewirkt, dass die Zersplitterung des deutschen Eisenbahnwesens vor der politischen Einigung Deutschlands weniger fühlbar wurde; direkte Kartirung, direkte Abfertigung, direkte Tarifirung, direkter Wagendurchlauf sind ihnen zu verdanken. Weite Gebiete des Eisenbahnwesens konnten jedoch von ihnen nicht in Behandlung genommen werden, und selbst innerhalb ihres Wirkungskreises kam den gemeinsamen auf freier Vereinbarung beruhenden kündbaren Verträgen zwingende Kraft nicht zu. Da in diesen ersten Zeitabschnitt des deutschen Eisenbahnwesens, welcher vom Jahre 1835 bis zum Jahre 1866 reicht, der Einheitsgedanke, abgesehen von einzelnen Vorschriften des Handelsgesetzbuches, nur durch Schaffung von Verbänden und durch ihre Thätigkeit zum praktischen Ausdruck gekommen ist, so kann dieser Zeitraum als die Periode der freien Vereinbarungen bezeichnet werden.

III.

Das Verlangen nach einer gemeinsamen deutschen Gesetzgebung für das Eisenbahnwesen gehört schon zu den Forderungen des Jahres 1848. Die §§ 28, 29, 30 der Reichsverfassung vom 28. März 1849 behandeln das Eisenbahnwesen.

Diese Bestimmungen sind bekanntlich nicht in Wirksamkeit getreten; erst die Errichtung des norddeutschen Bundes im Jahre 1866 hat die Beziehungen der deutschen Bahnen zu einander wesentlich umgestaltet. In die Verfassung des norddeutschen Bundes wurde eine grössere Anzahl höchst wichtiger Grundsätze über die Herstellung einer einheitlichen Ordnung des Eisenbahnwesens aufgenommen, die später in die Verfassung des Deutschen Reiches übergingen. Zugleich enthielten die Friedensverträge, welche zwischen Preussen und den süddeutschen Staaten im August 1866 zum Abschluss gelangten, über das Eisenbahnwesen die Bestimmung, dass unmittelbar nach Herstellung des Friedens in Deutschland der Zusammentritt von Kommissarien zu dem Zwecke veranlasst werden solle, um Normen zu vereinbaren, welche geeignet seien, den Personen- und Güterverkehr auf den Eisenbahnen möglichst zu fördern, namentlich die Konkurrenzverhältnisse in angemessener Weise zu regeln und mit den allgemeinen Verkehrsinteressen nicht vereinbaren Bestrebungen der einzelnen Verwaltungen entgegenzutreten. Man war darüber einverstanden, dass die Herstellung jeder im allgemeinen Interesse begründeten neuen Eisenbahnverbindung zuzulassen und soviel als thunlich zu fördern sei; die vorbezeichneten Kommissarien sollten auch in dieser Beziehung die durch die allgemeinen Verkehrsinteressen gebotenen Grundsätze aufstellen.

Wohl als Folge dieser Vereinbarung ist es zu betrachten, dass der damalige bayerische Ministerpräsident Fürst Hohenlohe, der spätere dritte Reichskanzler, die Bildung eines deutschen Eisenbahnvereins nach dem Muster des Zollvereins vorschlug und Entwürfe ausarbeiten liess, auf deren Grundlage ein solcher Verein sich bilden liesse. Durch die Ereignisse des Jahres 1870 ist die weitere Verfolgung dieser Pläne in den Hintergrund getreten.

Die Reichsverfassung hat in Art. 4 Ziffer 8 das Eisenbahnwesen, soweit das Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehres in Frage kommt, unter den der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Reiches unterstellten Angelegenheiten aufgezählt und im Abschnitt VII §§ 41—47 diejenigen Grundsätze festgestellt, deren Durchführung zur Herstellung einer einheitlichen Ordnung des deutschen Eisenbahnwesens damals als unumgänglich nothwendig betrachtet wurde.

Bald zeigte sich, dass diese Bestimmungen sowie die auf Grund der Reichsverfassung erlassenen Bahnpolizei- und Betriebsreglements zur Herbeiführung einheitlicher und geordneter Zustände im Eisenbahnwesen nicht genügten und dass eine wesentliche Besserung der deutschen Eisenbahnverhältnisse nicht herbeigeführt worden war. Die Missstände traten namentlich bei den Privatbahnen hervor; es wurde ihnen nicht ohne Grund der Vorwurf gemacht, sie nähmen blos darauf Bedacht, hohe Dividenden zu erzielen zum Nachtheil der Verkehrsinteressen. Ferner aber hatte eine Krisis, wie sie noch nie dagewesen, die Verhältnisse zahlreicher Privatbahnen zerrüttet; eine Reihe neuer Bahnen war nicht imstande, die nothwendigen Geldmittel zur Vollendung oder zur Ausrüstung der Bahn zu beschaffen und die Kosten des Betriebes zu bestreiten; die älteren soliden Unternehmungen waren durch eigene Bauten zur Abwehr der Konkurrenz oder durch Konkurrenzbauten anderer Gesellschaften in ihren Erträgnissen beeinträchtigt oder gefährdet. Die Werthe sämmtlicher Eisenbahnaktien waren tief gefallen. Den Stein brachte eine Rede Lasker's über die Missstände des Privatbahnsystems, gehalten im preussischen Abgeordnetenhause am 7. Februar 1873, ins Rollen. Es wurden zwei Forderungen laut: einmal die Erstellung eines Reichseisenbahngesetzes zum Zweck der Einführung gleichmässiger Grundsätze für die Genehmigung, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen sowie der Schaffung geeigneter Organe zur Ausführung der dem Reich in Bezug auf die Eisenbahnen zustehenden Befugnisse, sodann der Uebergang sämmtlicher Bahnen an das Reich. Nunmehr nahm die Reichsregierung die Sache in die Hand und suchte die nationale Gestaltung Deutschlands im politischen Sinne auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in grösserem Umfang als bisher zu verwerthen. Zunächst wurde durch das Gesetz vom 27. Juni 1873 das Reichseisenbahnamt in das Leben gerufen.

Diese Behörde hat seit ihrem Bestehen einen wahren Feuereifer auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens entwickelt; was wir an einheitlichen Einrichtungen erworben haben, ist im wesentlichen dem Reichseisenbahnamt zu verdanken. Da jedoch seine Machtbefugniss nur beschränkt ist, so vermochte es manche hochwichtige Verbesserung (z. B. im Tarifwesen) nur auf dem Wege wohlmeinender Rathgebung zu Stande zu bringen. Mit der bedeutendsten Arbeit, der sich das Reichseisenbahnamt unterzog, der Erstellung des Entwurfes eines Reichseisenbahngesetzes, hat es keinen Erfolg gehabt. Die Versuche, den Entwurf zum Gesetze werden zu lassen, kamen nicht über die ersten Anfänge hinaus. Die Vorbesprechungen mit Vertretern der Bundesregierungen hatten ein verneinendes Ergebniss. Während bei einigen Regierungen der Entwurf im allgemeinen Anklang fand, von einzelnen sogar die Uebertragung des Konzessionswesens auf das Reich für zweckmässig erachtet wurde, ward von anderer Seite sowohl die Verfassungsmässigkeit der in Aussicht genommenen Abgrenzung und Organisirung der Reichsaufsicht angezweifelt, als auch das Bedürfniss solcher Anordnung bestritten und dafür gehalten, dass es auch in Zukunft lediglich bei den Bestimmungen des Gesetzes über die Errichtung des Reichseisenbahnamtes bewenden könne. Es wurde deshalb die gesetzliche Ordnung des Eisenbahnwesens auf der Grundlage des vorläufigen Entwurfes nicht weiter verfolgt. Dagegen sollten nun die Schwierigkeiten einer reichsgesetzlichen Regelung dadurch beseitigt werden, dass das Reich sich in den Besitz der Hauptbahnen Deutschlands setze. Dieser Gedanke führte zunächst zu dem preussischen Gesetz vom 4. Juni 1876, in dem die preussische Regierung ermächtigt wurde, den Eisenbahnbesitz Preussens gegen Entgelt an das Reich zu übertragen. Das Reich sollte in den Stand gesetzt werden, durch Verwaltung und Betrieb eines umfassenden Eisenbahnnetzes

seinen Einfluss auch auf die übrigen Eisenbahnen zu bethätigen. Die Ausführung dieses Gesetzes begegnete indessen bei den übrigen deutschen Regierungen mit Staatsbahnbesitz ebenso unüberwindlichen Schwierigkeiten, wie das Zustandebringen eines Reichseisenbahngesetzes. Hierauf ging Preussen allein an die Lösung der deutschen Eisenbahnfrage. Mit dem Eintritt in diese preussisch-deutsche Eisenbahnpolitik schliesst der eben besprochene Abschnitt, welcher die Zeit des Versuches einer Regelung der Eisenbahnfrage durch das Reich genannt werden kann.

IV.

In der allgemeinen Begründung des Entwurfes zu dem Gesetz vom 4. Juni 1876, betreffend die Uebertragung der Eigenthums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich, gab die preussische Regierung die Erklärung ab, dass, falls die Bestrebungen Preussens wegen der Uebertragung des preussischen Bahnbesitzes auf das Reich an dem Widerspruch maassgebender Organe des Reiches scheitern sollten, Preussen selbst an die Lösung der deutschen Eisenbahnfrage mit voller Energie herantreten und vor allem die Erweiterung und Befestigung seines eigenen Staatsbahnbesitzes als das nächste Ziel seiner Eisenbahnpolitik zu betrachten haben würde. Den Rücksichten, welche Preussen gegenüber seinen Bundesgenossen obliegen, wäre Genüge geschehen und nichts würde entgegenstehen, der nachtheiligen Zersplitterung des Eisenbahnwesens und dem Ueberwiegen der Privatbahnindustrie selbständig entgegen zu wirken. Schwerwiegende Gründe nöthigten Preussen zu einer Eisenbahnreform. Die zahlreichen und zum Theil ausgedehnten Privatbahnverwaltungen hatten eine für die Gesammtheit nachtheilige Ausbeutung von Sonderinteressen und zugleich eine nicht genügend beschränkte Ausbildung der Eigenart der einzelnen Verwaltungen gezeitigt. Gerade innerhalb des preussischen Staatsgebiets trat die Zersplitterung des Verwaltungsgebietes, die Verschiedenheit in den Einrichtungen sowie in der Tarifbildung am schärfsten hervor. Mit dem wachsenden Verkehr und der zunehmenden Verdichtung des Eisenbahnnetzes gestaltete sich die Aufgabe der Verwaltungen schwieriger und verantwortungsvoller, während die Mittel zur wirksamen Ausübung der Aufsichtsgewalt über das Eisenbahnwesen nicht vorhanden waren. Die Anordnungen der Aufsichtsgewalt zur Verbesserung und Erweiterung der Bahnanlagen und zur genügenden Ausrüstung der Bahnen mit Betriebsmitteln begegneten häufig einer Abneigung der Eisenbahnen, denselben rechtzeitig und voll zu genügen. Diese Abneigung war um so grösser, je ungünstiger die finanzielle Lage der Bahneigenthümer war, und in solcher misslichen finanziellen Lage befand sich damals eine erhebliche Zahl von Privatbahnen.

Nach einer Vorbereitung von drei Jahren, während deren der preussische Staat einzelne kleinere Bahnstrecken ankaufte, andere in seine Verwaltung nahm, wurden im Jahre 1879 mit einer Anzahl grösserer Privatbahnen Verträge über den Erwerb ihrer Linien für den Staat abgeschlossen und in einer Gesetzesvorlage, betreffend den Erwerb der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener, Köln-Mindener Eisenbahn, der Genehmigung des Landtags unterstellt. Das Ergebniss war das Gesetz vom 20. Dezember 1879. Dadurch erhielten die bestehenden Staatsbahnlinien die ihnen bis dahin noch fehlenden Verbindungen und einen ausschlaggebenden Einfluss auf die Verkehrsleitung. In einer ausführlichen, dem Gesetzentwurf beigegebenen Denkschrift war die Zweckmässigkeit und Nothwendigkeit des Ueberganges von dem sogenannten gemischten zu dem reinen Staatsbahnsystem begründet worden.

Hiermit begann die Aera der Verstaatlichung der preussischen Privatbahnen. Die Ueberschüsse, welche die Privatbahnen in Gestalt von Dividenden und Tantiemen vertheilten und welche nachgerade eine Steuer geworden waren, die das Land im Interesse einer Gruppe von Unternehmern zu tragen hatte, konnten nunmehr in den Händen der Regierung allgemeinen Staatsinteressen dienen. Dass bei der Durchführung einer so einschneidenden Maassregel im Kampf der widerstreitenden Interessen die politischen Gegensätze besonders scharf hervortraten, darf nicht verwundern. Die Privatthätigkeit hatte in Preussen auf dem Gebiete des Baues und der Verwaltung der Haupteisenbahnen ihre Aufgabe erfüllt. Sie hatte die Eisenbahnära eingeleitet, das Risiko getragen, sie hatte Vortheile und Nachtheile gehabt; sie musste sich nun nach neuen Aufgaben umsehen und hat sie auch in reichem Maasse gefunden; grosse Kapitalien wurden frei und konnten zur Hebung des Handels und der Industrie verwendet werden.

Die von Bismarck eingeleitete Eisenbahnpolitik hat grossartige Umwälzungen im preussischen und deutschen Eisenbahnwesen hervorgerufen und ist nach Schmoller in dieser Hinsicht als die grösste That des 19. Jahrhunderts zu betrachten. Fast alle in Preussen gelegenen Privatbahnen sind allmählich in das Eigenthum des Staates übergegangen. Während von den im Jahre 1879/80 vorhandenen 19 670 km Eisenbahnen 6 049 km Staatsbahnen, 3 890 km vom Staate verwaltete und 9 731 km in eigener Verwaltung stehende Privatbahnen waren, hatte der Staat am Ende 1896/97 im Besitz 27 691 km und standen 46 km Privatbahnen unter seiner Verwaltung; Privatbahnen unter eigener Verwaltung gab es nur noch 1 709 km.

Die preussische Eisenbahnpolitik hat neben der Vervollständigung des Staatsbahnbesitzes die Ausbildung der einzelnen Linien desselben zu selbständigen Verkehrswegen als ihre Aufgabe betrachtet und sich durch die Erfüllung dieser Aufgabe innerhalb des Verkehrsgebietes der preussischen Eisenbahnen einen den Verkehr regelnden Einfluss dauernd gesichert. Dieser Einfluss machte sich zunächst und hauptsächlich geltend gegenüber den preussischen Privatbahnen und war namentlich auf den Gebieten von grossem Nutzen, wo die Einwirkung der gesetzlichen Aufsichtsgewalt aufhörte oder sich als unzulänglich erwies: bei der Festsetzung der Fahrpreise und Frachtpreise, der Verbesserung der Betriebseinrichtungen und der Gewährung von Verkehrserleichterungen aller Art. Das Verkehrsgebiet der preussischen Staatsbahnen beschränkt sich aber nicht blos auf das Gebiet des preussischen Staates. Die Durchsetzung des letzteren mit Gebietstheilen anderer Bundesstaaten hat die natürliche Folge, dass die Linien der preussischen Eisenbahnverwaltung vielfach die Landesgrenze überschreiten und eine Reihe verschiedener Landesgebiete durchziehen, so dass der preussische Staat durch seinen Eisenbahnbesitz einen erheblichen Einfluss in wirthschaftlicher Beziehung auf diese Gebiete gewinnen musste.

Durch die Erweiterung des preussischen Staatsbahnbesitzes, durch die volle Entfaltung des in dem Besitz und der Verwaltung liegenden Einflusses sind noch weittragendere Wirkungen hervorgerufen worden. Es wurde nicht nur erreicht, dass das Machtmittel des Eisenbahnbesitzes in der Hand der preussischen Regierung für den Verkehr und die wirthschaftliche Entwickelung Preussens und der von dem preussischen Gebiete eingeschlossenen Bundesstaaten ungemein segensreich gewirkt hat, sondern es ist hierdurch auch ein ganz erheblicher Schritt zur vollständigen Einheit im deutschen Eisenbahnwesen vorwärts gemacht worden. Einmal gelang es infolge der Verminderung des preussischen Privatbahnbesitzes und der thatkräftigen Unterstützung der preussischen Staatsbahnverwaltung die vom Reichseisenbahnamt unternommenen Reformen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, namentlich auf demjenigen des Tarifwesens, für ganz Deutschland zur Durchführung zu bringen, sodann aber hat sich das Uebergewicht der preussischen Staatsbahnen über die Grenzen ihres unmittelbaren Verkehrsgebietes hinaus fühlbar gemacht; infolge der vorherrschenden Stellung, welche die preussischen Staatsbahnen naturgemäss erlangen mussten, sind die sämmtlichen übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen in manchen Beziehungen in ein gewisses Abhängigkeitsverhältniss zu ihnen gerathen.

Nachdem seit dem Jahre 1877 die Einheitsbestrebungen im deutschen Eisenbahnwesen im wesentlichen durch die Staatsbahnpolitik der preussischen Regierung gefördert worden sind,

scheinen die durch das Uebergewicht der preussischen Staatsbahnen hervorgerufenen Verhältnisse in Verbindung mit der als Nothwendigkeit erkannten weiteren Vereinheitlichung im Eisenbahnwesen einen neuen Abschnitt der Entwickelung des deutschen Eisenbahnwesens gezeitigt zu haben, der mit dem im Jahre 1896 erfolgten Abschluss des preussisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaftsvertrages beginnt. Wie oben erwähnt, hat die preussische Regierung im Jahre 1876 erklärt: Preussen werde, falls das Reichseisenbahnprojekt scheitern sollte, allein an die Lösung der deutschen Eisenbahnfrage herantreten und die Erweiterung und die Konsolidation seiner eigenen Staatsbahnlinien als das nächste Ziel seiner Eisenbahnpolitik zu betrachten haben. Es kann dahin gestellt bleiben, ob die preussische Regierung, nachdem das Staatsbahnsystem in Preussen durchgeführt ist, im Verfolg dieser Erklärung nunmehr die deutsche Eisenbahnfrage der endgültigen Lösung zuzuführen hofft und ob sie diese Lösung in der Form von Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaften mit den anderen in Betracht kommenden Bundesstaaten gefunden zu haben glaubt; Thatsache ist, dass das Eisenbahnübereinkommen vom Jahre 1896 zwischen Preussen und Hessen ein für die Verkehrsentwickelung in Deutschland wichtiges Ereigniss gewesen ist und eine erhöhte Bedeutung erhält, weil seiner Zeit die Einigung des deutschen Wirthschaftsgebietes im Zollverein auch ihren Ausgangspunkt in der Zollvereinigung zwischen Preussen und Hessen genommen hat. In dem preussisch-hessischen Uebereinkommen ist die Aufnahme anderer deutscher Eisenbahnverwaltungen in die Betriebsgemeinschaft zwar bereits vorgesehen, doch ist bisher irgend ein weiterer Schritt von keiner Seite geschehen.

V.

Betrachten wir nun zunächst kurz den gegenwärtigen Zustand des deutschen Eisenbahnwesens.

Die Eigenthumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen hat am Ende des Rechnungsjahres 1899 betragen 49 041 km. Von dieser Länge entfallen 45 173 km oder 92,1 % auf Staatsbahnen und 3 868 km oder 7,9 % auf Privatbahnen. Dazu kommen die dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen — ausgenommen die sogen. Kleinbahnen — mit 1 712,78 km. Rund zwei Dritttheile der Staatsbahnen sind im Besitz und in der Verwaltung des Königreichs Preussen. Hiernach ist in Deutschland der Bestand an Privatbahnen, die zudem meistens Nebenbahnen sind, ein nur geringer, während die bedeutende Ausdehnung der preussischen Staatsbahnen, zu denen die grossen ost-westlichen Durchgangslinien in Norddeutschland gehören und die infolge ihrer innigen Verbindung mit den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen auch die nord-südlichen Durchgangslinien im Westen völlig beherrschen, ihnen ohne weiteres ihre maassgebende Stellung unter den deutschen Eisenbahnen sichert.

An der Einheitlichkeit des deutschen Eisenbahnwesens fehlt noch viel. Zwar sind vom Bundesrath für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen und der Nebenbahnen Deutschlands Normen erlassen worden, auch sind Vereinbarungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen (über die Spurweite, die Beschaffenheit der Wagen) getroffen. Abgesehen von den in Art. 41 der Reichsverfassung aufgestellten drei Rechtssätzen in Absicht auf die Herstellung neuer Eisenbahnlinien und von den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches über Aktiengesellschaften usw. fehlen jedoch einheitliche Vorschriften über das Enteignungsverfahren, das Konzessionswesen und die Kontrole des Baues von Eisenbahnen. Es mangelt ferner an einem einheitlichen Oberbausystem und an der Einheitlichkeit des rollenden Materials, d. i. der Lokomotiven und Wagen. Es hat jede Staatsbahnverwaltung ihre besonderen Lokomotiv- und Wagengattungen. Wir haben in Deutschland weit über 200 verschiedene Konstruktionen von Wagen; wenn z. B. eine Achse oder ein sonstiger wesentlicher Theil eines fremden Wagens beschädigt wird, so ist der Ersatz und die Reparatur der beschädigten Theile sehr erschwert und mit unnöthigem Zeit- und Kostenaufwand verknüpft. Die einheitliche Konstruktion der deutschen Lokomotiven und Wagen wäre von grosser finanzieller Bedeutung und würde zur Vereinfachung und Verbesserung des Betriebes beitragen. Die technischen Fortschritte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens könnten durch eine technische Oberbehörde verfolgt und geprüft werden; hierdurch würde ebenso gut wie bisher durch die einzelnen Verwaltungen dafür gesorgt werden, dass der Wagen- und Lokomotivpark auf der Höhe der Technik bleibt.

Für die Handhabung des Betriebes, des Fahrdienstes bestehen einheitliche Vorschriften durch die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands, durch die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands und durch die Signalordnung, sämmtlich Verordnungen des Bundesraths. Die Betriebsordnung und die Bahnordnung enthalten aber nur Normen allgemeiner Natur, welche an sich nicht zur geordneten und gefahrlosen Durchführung des Betriebes genügen. Es waren deshalb zahlreiche besondere Anordnungen nöthig, die bis vor kurzem jede Staatsbahnverwaltung für sich aufstellte, ohne Rücksicht auf die Anordnungen der anderen. Neuerdings haben sämmtliche grösseren süddeutschen Eisenbahnverwaltungen übereinstimmende sogen. Fahrdienstvorschriften eingeführt, so dass wenigstens bei diesen Verwaltungen in einem wichtigen Zweige des Eisenbahndienstes das gleiche Verfahren beobachtet wird. In Norddeutschland dagegen bestehen besondere Betriebsvorschriften.

Während auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues und des Eisenbahnbetriebes der Mangel der Einheit nach aussen hin sich weniger fühlbar macht, sind die derzeit beim Eisenbahn v e r k e h r bestehenden Ungleichheiten und Missstände offenkundig.

Beim Personenverkehr werden die zahllosen Ausnahmetarife bemängelt, die in der Gegenwart eine solche Bedeutung erlangt haben, dass auf sie die grössere Hälfte der Einnahmen aus dem Personenverkehr entfällt; dann springt die Verschiedenheit der Grundtaxen der normalen, regelmässigen Tarife bei den norddeutschen und süddeutschen Verwaltungen in die Augen. Ferner bestehen in Norddeutschland 4 Wagenklassen und es wird Freigepäck gewährt, dagegen sind in Süddeutschland nur 3 Wagenklassen vorhanden und es gibt kein Freigepäck. Auch die Grundtaxen der regelmässigen Tarife sind verschieden. Ein weiterer Missstand ist, dass auch übereinstimmende Ausnahmetarife nicht bestehen, sondern dass fast jede Eisenbahnverwaltung einige besondere, anderswo nicht bestehende derartige Tarife aufzuweisen hat. So hat Preussen besonders ermässigte Tarife für den Vorortverkehr, Baden Kilometerhefte, Württemberg Landeskarten und dergl.

Beim Güterverkehr ist ein Fortschritt auf dem Gebiete des Tarifwesens gegen früher zu verzeichnen. Es besteht nun dank der Thätigkeit des Reichseisenbahnamts und infolge der Eisenbahnverstaatlichung in Preussen sowohl formelle als auch materielle Tarifeinheit in den regelmässigen Gütertarifen, es ist eine einheitliche Tarifklassifikation und sind einheitliche Grundtaxen eingeführt. Dessen ungeachtet sind die Missstände im Gütertarifwesen keineswegs beseitigt; im Gegentheil, der Wettbewerb der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen, welche den Verkehr auf die eigene Bahn zu lenken und von den fremden Bahnen abzulenken suchen, hat nachgerade unhaltbare Zustände gezeitigt. Ausserdem bestehen zahlreiche Ausnahmetarife, theils im Binnenverkehr einer Verwaltung, theils in den Verbänden. Dass diese Verhältnisse in Verbindung mit dem oft erheblichen Aufenthalt der Güter auf den Uebergangsstationen und dem Mangel einer direkten Abfertigung mit Schädigungen von Industrie und Handel verknüpft sind, ist klar.

Die Vielheit der Eisenbahnverwaltungen bringt naturgemäss für die einzelne Verwaltung grosse Arbeit und erhebliche Mehrkosten mit sich. Mehrkosten nicht nur wegen der verwickelten Abrechnung zwischen den Verwaltungen und wegen des Mehraufwandes an Personal auf den Uebergangsstationen, sondern namentlich auch wegen der ungenügenden Ausnutzung des Wagenmaterials, wodurch der Betrieb vertheuert und erschwert

wird. Welche Unzuträglichkeiten hierdurch entstehen, dürften nachstehende der Wirklichkeit entnommenen Beispiele zeigen.

1. In der obigen Abbildung ist die Station *C* mit *A* verbunden. Ueber *B* beträgt die Entfernung 16 km, über *D E F* 114 km. Die Strecke *B D E F A* gehört ein und derselben Verwaltung, die Strecke *A B G* einer anderen. Wenn nun in *A* Wagenmangel ist und in *C* ein Wagen entbehrt werden kann, so ist er nicht über *B*, sondern über *D E F*, also über einen Umweg von 98 km nach *A* zu leiten; ausserdem ist der Wagen statt einmal, zweimal bezw. dreimal umzurangiren. — 2. Von *A* ist ein eigener Wagen nach *G*, Station der fremden Verwaltung *A B G*, beladen worden. Dieser Wagen muss im Falle des leeren Rücklaufs in die Heimath wieder in *A* übergeben werden. Selbst wenn in *C* Wagenmangel ist, darf der Wagen nicht in *B* ausgestellt worden. *C* kann den gleichen Wagen, der an *B* vorbei nach *A* lief, von *A* über *F E D* erhalten! — 3. Die Station *C* bedarf eines Wagens nach einer nördlich gelegenen fremden Station; ihr Vorrath an eigenen Wagen ist erschöpft, dagegen sind in *E* eigene Wagen entbehrlich. Obgleich nun zahlreiche fremde Wagen die Station *C* leer passiren, dürfen keine verwendet werden; die fremden Wagen laufen leer oft mehrere 100 km in die Heimath zurück, der eigene von *E* eingelaufene Wagen macht einen oder zwei Tage später den gleichen Weg. Die Schlussfolgerung aus diesen Beispielen ergibt sich ohne weiteres.

Der Mangel einer einheitlichen Leitung des deutschen Eisenbahnwesens bringt aber nicht nur die geschilderten Missstände im gegenseitigen Verkehr der deutschen Bahnen hervor, er hat die weitere Folge, dass die deutschen Verkehrsinteressen im internationalen Verkehr nicht genügend vertreten werden können. Die Ausgestaltung dieses Verkehrs wird im Interesse der Ausfuhrindustrie und des Welthandels immer nothwendiger. Es fehlen noch internationale Güterzüge nach Art der durchgehenden Schnellzüge, durch welche die Zeitverluste beseitigt werden, die heute durch die Uebergabe der Güter auf den Grenzstationen eintreten. Bei den Wettbewerbskämpfen mit dem Ausland macht sich der Mangel eines grossen deutschen Bahnnetzes fühlbar. Ein grosses deutsches Bahngebiet hätte bei derartigen Kämpfen weit günstigere Aussichten als eine Anzahl getrennter kleinerer Verwaltungen, wie sie in Süddeutschland bestehen, die oft nicht in der Lage sind, zu verhindern, dass ihnen der Durchgangsverkehr abgeleitet wird.

Eine übereinstimmende Organisation des Betriebs ist bei den deutschen Staatsbahnen nicht vorhanden. Namentlich ist die Einrichtung der unmittelbaren Aufsichtsorgane des äusseren Eisenbahndienstes, des Stations- und Streckendienstes durchaus verschieden; selbst da, wo die Behörden die gleichen Bezeichnungen haben, ist die Zuständigkeit nicht die gleiche. Dies führt zu Unzuträglichkeiten, insbesondere auch für das Publikum, z. B. bei der Anbringung von Reklamationen und sonstigen Gesuchen.

Aehnlich verhält es sich beim Eisenbahnpersonal. Die Titel sind theils nicht übereinstimmend, theils haben die gleichen Titel nicht dieselbe Bedeutung. Die Grenzlinien zwischen höheren, mittleren und unteren Beamten sind verschieden gezogen, obgleich es sich fast ausnahmslos um gleichartige Geschäfte handelt. Die Gehälter und Nebenbezüge, d. h. die Einkommensverhältnisse der deutschen Bahnbeamten sind nicht gleichgestaltet.

Wesentliche Unterschiede bestehen endlich in den finanziellen Ergebnissen der deutschen Staatsbahnen, wie in dieser Zeitung neuerdings wiederholt ausgeführt ist. Dies Verhältniss ist bekanntlich am günstigsten bei den preussischen Staatsbahnen, welche die höchste Rente abwerfen. Die Rente betrug z. B. für 1899 bei den preussischen Staatsbahnen 7,30 %, bei den bayerischen Staatsbahnen 3,70 %, bei den sächsischen Staatsbahnen 3,92 %, bei den württembergischen Staatsbahnen 3,11 %, bei den badischen Staatsbahnen 4,85 %. Diese Thatsachen geben zu denken, wenn man erwägt, dass die Eisenbahnen eines Landes nicht nur die Lebensadern des wirthschaftlichen Verkehrs bilden, sondern dass ihre finanziellen Ergebnisse für das ganze Staatswesen von hoher Bedeutung werden, weil beim Vorhandensein von Ueberschüssen damit andere Staatsbedürfnisse befriedigt werden können, während sonst diese Befriedigung unterbleiben muss oder nur durch Steuern erfolgen kann.

(Schluss folgt.)

Zum Heidelberger Eisenbahnunglück.

In Nr. 24 S. 376 d. Ztg. hatten wir den Lesern über die Gerichtsverhandlungen Mittheilung gemacht, in denen die Schuldfrage an dem Heidelberger Eisenbahnzusammenstoss, dem leider eine so grosse Zahl von Personen zum Opfer gefallen ist, festgestellt wurde. In den an die Mittheilung geknüpften Bemerkungen hatten wir scharf gerügt, dass der Angeklagte einen zweiten auf demselben Gleise fahrenden Zug angenommen habe, ehe der erste auf der Station eingetroffen war; er habe damit einen der ersten und selbstverständlichsten Grundsätze des Eisenbahnbetriebsdienstes schwer verletzt.

Hierzu erhalten wir von Herrn Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Ruppenthal, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Saarbrücken, eine Zuschrift, die uns darüber belehrt, dass dieser erste Grundsatz keineswegs so selbstverständlich sei, wie wir und mit uns wohl die Mehrzahl der Leser ohne weiteres annehmen. Die Richtigkeit der Ausführungen des Herrn Einsenders lässt sich indessen, wie wir bei näherer Prüfung feststellen müssen, nicht bestreiten. Wir lassen den Herrn Einsender selbst reden:

„So selbstverständlich obiges Urtheil erscheint, so wenig richtig ist es, wenigstens für Preussen. Hier ist der Stationsbeamte berechtigt, einen zweiten Zug anzunehmen, ehe der erste eingetroffen ist. Die nachfolgende Station allerdings darf selbstverständlich den zweiten Zug, der also schon angenommen ist, erst ablassen, wenn der erste Zug von der Vorstation zurückgemeldet ist.

Die ‚Anweisung für den Telegraphendienst auf den preussischen Staatsbahnen' sagt nämlich in § 31 (1), zweiter Absatz:

‚Durch diese Zustimmung — nämlich die Annahme eines Zuges — erklärt die Ankunftsstation, dass sie ihrerseits keine der Ablassung des Zuges entgegenstehende Anordnung getroffen hat, noch treffen wird' —

und die Ausführungsbestimmungen hierzu lauten:

‚Diese Zustimmung kann sonach von der Ankunftsstation ohne Rücksicht darauf, ob der vorangegangene Zug bereits bei ihr eingetroffen ist oder nicht, ertheilt werden.'

Das letztere hat der verurtheilte Assistent gethan (nach Ihrem Bericht und dem der Tageszeitungen), darauf allein wäre er mithin in Preussen nicht verurtheilt worden. In Preussen findet auf zweigleisigen Strecken in der Regel eine Annahme der Züge überhaupt nicht statt. Ein näheres Eingehen auf die preussischen Vorschriften kann ich mir bei den Lesern Ihrer Zeitung ersparen.

Aus den ‚Fahrdienstvorschriften für die grossherzoglich

badischen Eisenbahnen' (Ausgabe 1898) ist nun zu ersehen, dass
1. das für die eingleisigen Linien vorgeschriebene Zugmeldeverfahren auch auf den zweigleisigen badischen Linien stattfindet (§ 62 [1], Anm.);
2. die Annahme eines Zuges erst erfolgen darf, wenn der vorausgehende Zug eingetroffen . . . ist (§ 61 [3], Abs. 2).

Wenn nun damit der Heidelberger Fall, soweit er die zu frühzeitige Annahme eines Zuges betrifft, erledigt sein dürfte, so ist andererseits Thatsache, dass im gleichen Falle in Preussen ein Zug angenommen werden kann, ehe der voraufgegangene Zug auf der annehmenden Station eingetroffen ist.

Diese Verschiedenheit bei beiden Verwaltungen beruht auf der — nach meinen Erfahrungen auch in weiteren Fachkreisen nicht bekannten — verschiedenartigen Bedeutung der ‚Annahme eines Zuges'.

Nach § 61 (3) der genannten badischen Vorschriften erklärt die annehmende Station — durch die vorgeschriebene Antwort —, dass sie mit der Ablassung des angemeldeten Zuges einverstanden ist und dass sie ihrerseits keine entgegenstehenden Anordnungen getroffen hat, noch treffen wird. Diese Zustimmung darf, wie vorerwähnt, (nach § 61 [3], Abs. 2) erst gegeben werden, wenn der vorangegangene Zug eingetroffen ist.

Im direkten Gegensatz hierzu erklärt bei den preussischen Staatseisenbahnen die Ankunftsstation durch die Annahme des Zuges lediglich, dass sie ihrerseits keine der Ablassung des Zuges entgegenstehende Anordnung getroffen hat, noch treffen wird (D.-Anw. für den Telegraphendienst auf den preuss. Staatsb., § 31, A, 1, Abs. II), und wird diese Bestimmung in den ‚Ausführungsbestimmungen' zu § 31 (1) ausdrücklich dahin erläutert, dass ‚diese Zustimmung . . . . ertheilt werden kann ohne Rücksicht darauf, ob der vorangegangene Zug bereits eingetroffen ist oder nicht'.

Zweifelhaft ist, auch in Fachkreisen, die Auslegung des vorerwähnten § 31 (1) für Kreuzungen auf eingleisigen Bahnen.

Nach der bezüglich der Zugfolge erlassenen Ausführungsbestimmung erscheint es mir persönlich nicht zweifelhaft, dass unter Anwendung derselben Gedankenfolge auch bei Zugkreuzungen auf eingleisigen Strecken die Kreuzungsstation berechtigt ist, den abfahrenden Zug anzubieten, ehe der ankommende Zug eingetroffen ist, und dass die Nachbarstation auch diesen Zug annehmen kann, ohne Rücksicht darauf, ob der vorher die Strecke befahrende Zug auf der Ankunftsstation eingetroffen ist oder nicht (ganz so wie bei der Zugfolge nach § 31 [1] Ausführungsbestimmungen). Thatsächlich wird auch vielfach so verfahren; soweit mir erinnerlich, ist auch in Gerichtsverhandlungen von Sachverständigen ein solches Verfahren ausdrücklich für zulässig erklärt worden. Da jedoch andererseits namhafte Autoritäten mir gegenüber ein solches Verfahren für unzulässig erklärt haben, erscheint mir eine öffentliche Erörterung gerade dieses Punktes erwünscht.

Ich bemerke noch, dass die mehrerwähnten badischen Vorschriften auch dieses Verfahren ausdrücklich untersagen, indem sie unter § 61 (6) anordnen: ‚Bei Kreuzungen ist der zuerst eingelassene Zug erst dann der nächsten Zugmeldestation anzubieten, wenn der Gegenzug eingetroffen ist.'"

Soweit Herr Ruppenthal. Indem wir seinen Ausführungen gern Raum gönnen, möchten auch wir eine eingehende Prüfung der Vorschriften des Zugmeldedienstes im Sinne des Vorstehenden für sehr erwünscht erachten.

Aus den für die Bemessung der Gehälter der preussischen Staatseisenbahnbeamten aufgestellten Grundsätzen

(vergl. die Nachricht in Nr. 36 S. 569 d. Ztg.) theilen wir nachstehend das wichtigste mit:

A. Allgemeines. Die Gehälter der etatsmässigen Staatseisenbahnbeamten, mit Ausnahme der Einzelgehälter der Eisenbahndirektionspräsidenten, werden aufsteigend nach Dienstaltersstufen bemessen. Das Aufsteigen im Gehalt erfolgt bei befriedigendem dienstlichen und ausserdienstlichen Verhalten nach dem Besoldungsdienstalter in den für die einzelnen Beamtenklassen festgesetzten Beträgen und Zeitabschnitten. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung von Gehaltszulagen steht keinem Beamten zu. Auch dürfen den Beamten weder bei der Anstellung noch anderweit irgendwelche Zusicherungen gemacht werden, auf die ein solcher Anspruch etwa gegründet werden könnte. Hat das Verhalten eines Beamten dazu geführt, ihm ausnahmsweise eine der Zeit nach fällige Gehaltszulage einstweilen vorzuenthalten, so ist ihm der Grund der Nichtbewilligung von Amtswegen mitzutheilen. Die Zulage ist demnächst zu gewähren, sobald die Anstände behoben sind. Bei den höheren Beamten bedarf es sowohl zur einstweiligen Vorenthaltung, als auch, wenn diese verfügt ist, zur späteren Bewilligung der Gehaltszulage der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Die einstweilige Vorenthaltung einer Gehaltszulage hat für sich allein nicht die Wirkung, dass dadurch der Zeitpunkt für das Aufsteigen in die nächstfolgende Gehaltsstufe hinausgeschoben wird.

Als Anlage dieser allgemeinen Bestimmungen ist im „Eisenb.-Verordn.-Bl." eine Uebersicht der Gehaltsstufenbeträge und Vorrückungszeiträume für die etatsmässigen Beamten der Staatseisenbahnverwaltung abgedruckt. Die Vorrückungszeiträume betragen danach ausnahmslos 3 Jahre. Die Zahl der Gehaltsstufen beträgt mindestens 4, höchstens 8, so dass die Dauer bis zur Erreichung des Höchstgehaltes zwischen 12 und 21 Jahren wechselt. Ein Gehalt ohne Stufen beziehen nur die Eisenbahndirektionspräsidenten.

Zur Erläuterung der wichtigen Frage, unter welchen Voraussetzungen den etatsmässigen Beamten fällige Gehaltszulagen zu versagen sind, wird in einer Anmerkung ein früherer Ministerialerlass mitgetheilt, der sich dahin ausspricht, dass es nicht zu billigen sei, einem Beamten mit zufriedenstellender Dienstführung eine der Zeit nach zulässige Gehaltsaufbesserung lediglich mit der Begründung vorzuenthalten, dass seine fernere Dienstfähigkeit wegen einer im Dienste erlittenen Verletzung ausgeschlossen sei. Dann heisst es weiter: „Wenn die Abnahme der Leistungsfähigkeit in Krankheit oder einer anderen, von dem Beamten nicht verschuldeten Ursache ihren Grund hat, so berechtigt sie für sich allein nicht dazu, den Beamten von der zulässigen Gehaltsaufbesserung auszuschliessen, unbeschadet der pflichtmässigen Prüfung, ob er in seiner Stellung belassen werden darf. Dagegen bildet ein befriedigendes dienstliches und ausserdienstliches Verhalten des Beamten die unerlässliche Voraussetzung einer jeden Gehaltsaufbesserung. Diese Voraussetzung trifft namentlich nicht zu bei denjenigen Beamten, welche — ohne dass ihre Entlassung aus dem Dienste geboten ist — wegen Unzuverlässigkeit oder aus sonstigen disziplinarischen Gründen von der Wahrnehmung ihrer eigentlichen Dienstgeschäfte, insbesondere im äusseren Betriebe, dauernd oder für längere Zeit entfernt werden müssen und nur mit minder wichtigen sowie weniger verantwortlichen und anstrengenden Geschäften betraut werden können. Während der Dauer einer solchen Verwendung sind die Beamten von den für ihre Klasse vorgesehenen Gehaltsaufbesserungen grundsätzlich auszuschliessen, und zwar auch dann, wenn sie die ihrer Stellung nicht entsprechenden Dienstgeschäfte zur Zufriedenheit erledigen."

Unter B enthalten die „Grundsätze" weiter folgende Bestimmungen über die Zahlbarmachung der Gehaltszulagen: Die Zulagen sind vom ersten Tage des Kalendervierteljahres ab denjenigen Beamten zu billigen, die an diesem Tage nach ihrem Besoldungsdienstalter eine höhere Dienstaltersstufe erreichen oder während des letztverflossenen Kalendervierteljahres erreicht haben. Sofern die rechtzeitige Anweisung einer Zulage versehentlich unterblieben ist oder erst nachträglich Umstände bekannt geworden sind, die eine Vorrückung des Besoldungsdienstalters bedingen, kann die Nachzahlung mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten auch für rückliegende Etatsjahre verfügt werden. Die Bestimmungen über die Verjährung von Besoldungen finden in diesen Fällen keine Anwendung, weil den Beamten ein Rechtsanspruch auf Gehaltserhöhungen nicht zusteht. Die vor dem Ableben eines Beamten oder vor seinem Eintritt in den Ruhestand nach dem Besoldungsdienstalter zur Zahlung fällig gewordenen Zulagen sind, wenn ihre rechtzeitige Anweisung unterblieben ist, nachträglich zu bewilligen. In solchen Fällen ist daher der Gehaltsunterschied nachzuzahlen und der erhöhte Gehaltssatz bei der Festsetzung der Pension sowie des Wittwen- und Waisengeldes und bei der Anweisung der Gnadenbezüge zu Grunde zu legen. Ausgeschlossen ist jedoch eine solche Berücksichtigung, wenn in dem dienstlichen oder ausserdienstlichen Verhalten des Beamten ein Anlass gegeben war, ihm am Fälligkeitstage die Zulage vorzuenthalten.

Abschnitt C enthält die Grundsätze über das Besoldungsdienstalter.

Das Besoldungsdienstalter eines Beamten ist derjenige

Zeitpunkt, von dem ab die Zeitabschnitte für das Aufrücken in die höheren Gehaltsstufen zu rechnen sind. Es bestimmt sich auf den Tag der Anstellung in der jeweiligen etatsmässigen Stelle, soweit nicht nachstehend Abweichungen zugelassen sind. Das Besoldungsdienstalter ist nach der wirklichen Zeitdauer spitz festzusetzen, nicht auf den nächstfolgenden Vierteljahrsersten abzurunden. Als Zeitpunkt der etatsmässigen Anstellung in diesem Sinne gilt derjenige Tag, von dem ab dem Beamten die Verwaltung einer etatsmässigen Stelle dauernd mit dem damit verbundenen Diensteinkommen übertragen worden ist. Die probeweise oder widerruflich übertragene Wahrnehmung einer etatsmässigen Stelle bleibt auch dann ausser Betracht, wenn der Beamte während dieser Zeit das Stelleneinkommen unverkürzt bezogen hat. Hat sich die etatsmässige Anstellung eines Beamten infolge eines verwaltungsseitigen Versehens verzögert, so kann die ministerielle Genehmigung zur Beseitigung eines Nachtheiles bei der Festsetzung des Besoldungsdienstalters nachgesucht werden.

Militäranwärtern ist bei der ersten etatsmässigen Anstellung als mittlere Beamte oder im Kanzleidienst die aktive Militärdienstzeit bis zur Dauer eines Jahres mit anzurechnen. Eine solche Anrechnung findet nicht statt: bei verabschiedeten Offizieren, bei Militäranwärtern, die vor dem Eintritt in den Staatseisenbahndienst in der Landgendarmerie oder Schutzmannschaft etatsmässige Stellen bekleidet haben, endlich bei solchen ehemaligen Militäranwärtern, die als etatsmässige Beamte bereits pensionirt waren und von neuem etatsmässig angestellt werd n.

Bei der Festsetzung des Besoldungsdienstalters der mittleren Beamten, soweit ihr Anfangsgehalt 1 800 *M.* nicht übersteigt, ferner der Zeichner und Kanzlisten sowie der unteren Beamten ist die der e r s t e n e t a t s m ä s s i g e n A n s t e l l u n g vorangegangene Zeit d i ä t a r i s c h e r B e s c h ä f t i g u n g insoweit m i t z u b e r ü c k s i c h t i g e n, als sie den Zeitraum von fünf Jahren übersteigt. Dies gilt auch für die von vormaligen Gendarmen und Schutzmännern bis zur Wiedererlangung etatsmässiger Stellen in dem Dienstzweige als Diätar zurückgelegte Dienstzeit.

Diätarische Beschäftigung in einem anderen Dienstzweige darf nur mit ministerieller Genehmigung angerechnet werden.

Es folgen nun noch eine Anzahl besonderer Bestimmungen über die Anrechnung diätarischer Beschäftigung, die wir hier übergehen können.

Zwei häufig auftretende Zweifelsfragen werden durch folgende Bestimmungen entschieden:

„Wenn Beamte den Dienst bei einer Behörde beabsichtigtermaassen mit dem Beginn eines Kalendervierteljahres antreten sollten, ihn aber, weil der erste oder auch noch der zweite Tag des Vierteljahres ein Sonn- oder Festtag war, erst am darauffolgenden Werktage antreten konnten, so ist der Beginn der diätarischen Beschäftigung so festzusetzen, als ob der Dienstantritt am ersten Tage des Kalendervierteljahres wirklich erfolgt wäre.

Eine etwaige Beschäftigung gegen Lohn oder Kopialien gilt nicht als diätarische Beschäftigung. Dagegen ist die Zeit einer zunächst probeweise oder unter Vorbehalt des Widerrufs erfolgten Wahrnehmung einer etatsmässigen Stelle durch einen Diätar als diätarische Dienstzeit anzusehen und als solche zu behandeln.“

Die Vorschriften über die Vorrückung des Besoldungsdienstalters zur Abwendung einer Gehaltseinbusse stellen als Grundsatz voran, dass beim Uebertritt von Beamten aus einer etatsmässigen Klasse in eine andere infolge Beförderung oder Versetzung im dienstlichen Interesse — wozu auch Versetzungen aus Anlass von Verwaltungsänderungen, dagegen nicht die zur Strafe erfolgten Versetzungen zu rechnen sind — das Besoldungsdienstalter für die neue Klasse so festzusetzen ist, dass der Beamte keine Gehaltseinbusse erleidet. Der Beamte soll sogleich in die seinem Normalgehalt in der früheren Klasse entsprechende Gehaltsstufe der neuen Klasse eintreten und in ihr nur noch dieselbe Zeit verbleiben, die er auf der gleichen Stufe der früheren Klasse bis zum Aufsteigen in die nächst höhere Stufe noch hätte zubringen müssen.

Unter Normalgehalt der früheren Klasse ist dasjenige Gehalt zu verstehen, das dem Besoldungsdienstalter des Beamten zur Zeit der Beförderung oder Versetzung entspricht.

Die näheren Einzelbestimmungen hierüber dürfen wir übergehen, ebenso diejenigen über die Gehaltsbemessung für ehemalige Gendarmen und Schutzmänner bei deren Uebernahme in den Eisenbahndienst.

Ueberführungen etatsmässiger Beamten in andere Beamtenklassen sollen bei der Staatseisenbahnverwaltung grundsätzlich nur stattfinden, wenn zugleich ein dienstliches Bedürfniss dazu vorliegt. Versetzungen lediglich zu dem Zwecke, um dem Beamten Vortheile im Gehaltsbezuge zu gewähren, sind untersagt. Die Anerkennung eines dienstlichen Bedürfnisses in obigem Sinne wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass ein Beamter seine Ueberführung in einen anderen Dienstzweig selbst beantragt hat, vorausgesetzt, dass die Anstellungsbehörde ihn dazu für geeignet erachtet und bei der Deckung eines in dem anderen Dienstzweige eingetretenen Bedarfs vor anderen Bewerbern berücksichtigt. Sollte in einem Einzelfalle eine Ueberführung lediglich auf Antrag des Beamten — ohne ein gleichzeitiges dienstliches Interesse — in Erwägung genommen werden, so ist die etwaige Anrechnung der früheren Dienstzeit bei der Bemessung des Gehalts der neuen Stelle nur mit ministerieller Genehmigung gestattet.

Die Bestimmungen über die Festsetzung des Besoldungsdienstalters beim Uebertritt von Beamten in andere Klassen finden sinngemässe Anwendung, wenn einem zur Disposition gestellten oder auf Wartegeld gesetzten Beamten eine etatsmässige Stelle des aktiven Dienststandes wieder verliehen wird. Dabei sind von der Zeit der Dispositionsstellung oder von der Wartegeldzeit die Zeiträume einer etwaigen Beschäftigung im Staatsdienst als aktive Dienstzeit in der früheren Stellung anzurechnen. Die übrige Zeit seit dem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst bleibt ausser Betracht.

Die Bestimmungen über die Festsetzung des Besoldungsdienstalters beim Uebertritt von Beamten in andere Klassen finden ferner sinngemässe Anwendung bei der etatsmässigen Wiederanstellung pensionirter Beamten. Die Zeit vom Ausscheiden aus der etatsmässigen Stelle bis zur etatsmässigen Wiederanstellung bleibt ausser Betracht.

Es folgen nun Einzelbestimmungen, wie in derartigen Fällen das Normalgehalt der früheren Stelle zu berechnen ist, ferner wie das Besoldungsdienstalter beim Uebertritt aus dem Reichsdienst oder dem Landesdienst von Elsass-Lothringen festzusetzen ist. Bei den im Civildienst zur etatsmässigen Anstellung kommenden verabschiedeten Offizieren findet eine Anrechnung früherer Dienstzeit auf das Besoldungsdienstalter n i c h t statt. Weitere Bestimmungen betreffen die Berechnung des Gehaltes bei Strafversetzungen in ein anderes Amt und bei Wiederanstellung freiwillig ausgeschiedener Beamter.

Zum Schluss wird der Grundsatz ausgesprochen, dass das Besoldungsdienstalter nur für die Regelung der Gehaltsbezüge gilt und auf die sonstigen Verhältnisse der Beamten, insbesondere auf die Reihenfolge der Beförderungen, die Vorschläge für die Verleihung von Titeln usw. keinen Einfluss hat.

Die Verhandlungen der württembergischen Abgeordnetenkammer über die Eisenbahnfrage

haben die Sitzungen vom 8. bis 11. Mai fast vollständig in Anspruch genommen und zunächst dazu geführt, dass der Antrag der deutschen Partei auf Ermittelungen über den Anschluss an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft mit 51 gegen 26 Stimmen, ebenso der Antrag der Sozialdemokraten zu Gunsten einer Reichsbetriebsverwaltung mit 44 gegen 34 Stimmen abgelehnt, dagegen der Antrag des Centrums und der Volkspartei gegen den Anschluss an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft mit 53 gegen 26 Stimmen angenommen wurde. Hierzu beschloss die Kammer jedoch e i n s t i m m i g folgenden Zusatzantrag:

„Die Regierung zu ersuchen, darauf hinzuwirken, dass Art. 42 der Reichsverfassung — wonach sämmtliche Bundesregierungen verpflichtet sind, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehres wie ein einheitliches Netz zu verwalten — zur Anwendung kommt und dem Reich durch ein Reichseisenbahngesetz unter sachgemässer Gestaltung des Reichseisenbahnamts und Erweiterung seiner Befugnisse ein dem gesteigerten Verkehrsbedürfniss entsprechender Einfluss auf den Betrieb der deutschen Eisenbahnverwaltungen im Sinne des Artikels 42 eingeräumt werde.“

Ueber die interessanten Verhandlungen selbst theilen wir im Anschluss an unseren kurzen Bericht über die Beschlüsse der Finanzkommission und die Erklärung des Ministers Freiherrn v. Soden am ersten Verhandlungstage in voriger Nummer Seite 588 folgendes mit: Die Aeusserung des Ministers über ein Vorgehen Württembergs mit Verbilligung der Personentarife lautete dahin, sein Amtsvorgänger, Herr v. Mittnacht, habe seinerzeit erklärt, wenn es zu einer süddeutschen Tarifgemeinschaft

nicht komme, behalte Württemberg sich vor, selber mit billigeren Tarifen vorzugehen. Auch er stehe dieser Absicht sympathisch gegenüber. Ob aber Herr v. Mittnacht, wenn er heute hier stände, einem sofortigen Vorgehen in dieser Richtung das Wort reden würde, bezweifle er; man möge also die Regierung nicht drängen und ihr die Wahl des Moments überlassen; der gegenwärtige Zeitpunkt sei in der That nicht geeignet. Doch sei eine Verbilligung des Nahverkehrs bereits erwogen und zwar eines Nahverkehrs von jeder Station aus. Die Sache sei nicht leicht, aber er hoffe, mit gutem Willen etwas zuwege zu bringen.

Als Berichterstatter ergriff zuerst das Wort der Abgeordnete v. Kiene (Centrum). Sein Standpunkt lässt sich kurz dahin zusammenfassen: Ein Anschluss unter der im Minderheitsantrag betonten vollen Wahrung der Selbständigkeit ist überhaupt nicht möglich, darum wollen wir prinzipiell die Eisenbahngemeinschaft nicht, sondern wollen Herr im eigenen Hause bleiben. Der Redner verwies u. a. auf den § 22 des preussisch-hessischen Vertrages, wo gesagt sei, dass etwaige andere Staaten, die einen Anschluss suchen, denselben Weg zu gehen haben wie Hessen. Herr v. Kiene betonte dann besonders noch, dass schon die Anfrage die württembergische Position verschlechtere, es wäre die Hingabe des kleinen Fingers; auch wäre es den süddeutschen Nachbarstaaten gegenüber bedenklich, wenn Württemberg den Keil bilden würde zur Durchführung der Gemeinschaftspolitik. Ueber die Einführung der vierten Wagenklasse in Württemberg äusserte er sich dahin, dass das schwarze Bild, das er früher von der vierten Klasse gehabt habe, durch eine Reise nach dem Norden verblasst sei; man fahre in der vierten Klasse ganz gut und menschenwürdig, es sei kein Sklavenkarren, wie man hier und da höre. Er sei aber doch kein Freund der Einführung der vierten Klasse, weil man dadurch nur eine grössere Vermannigfaltigung unseres Wagenparkes bekomme; er habe schon früher sich dahin ausgesprochen, dass zwei Klassen vollständig genügen würden. Was man mit der vierten Klasse bieten könne, das sei auch mit der dritten Klasse zu erreichen; die Bezeichnung dritte oder vierte Klasse mache den Verkehr nicht aus. Man sollte in der dritten Klasse zu 2 ₰ den Kilometer im Nahverkehr fahren können, dann habe man das gleiche geschaffen. Vorsicht sei natürlich geboten, namentlich in der Zeit eines wirthschaftlichen Niederganges, in der wir gegenwärtig leben. Ausserdem habe er Bedenken, weil er in der vierten Klasse einen ersten Schritt zu einer preussisch-württembergischen Gemeinschaft erblicken müsse.

Zu den Gemeinschaftsanträgen vertrat Abgeordneter v. Gess (deutsche Partei) mit grosser Lebhaftigkeit den Standpunkt, dass man doch nicht von Anfang an durchaus ablehnen, sondern wenigstens einmal prüfen solle. Herr v. Mittnacht habe seinerzeit erklärt, wenn man dem Gedanken näher treten wolle, so sei der erste Schritt eine „vorläufige, vertrauliche, ganz unverbindliche Anfrage“. In diesem Sinn sei der Minderheitsantrag gestellt. Er und seine Freunde wollten nicht sofort für den Anschluss sich erklären, sie wollten nur wissen, ob ein Anschluss ohne Preisgabe staatsrechtlicher Selbständigkeit überhaupt möglich sei. Werde diese Frage verneint, dann sei sie auch für seine Freunde schon entschieden. Mehrmals betonte Herr v. Gess mit aller Entschiedenheit, ein württembergisch-preussischer Vertrag müsste anders lauten, als der hessische. Einem Vertrag, wie dem hessischen, der unter anderem unkündbar sei, würde auch seine Partei nicht zustimmen. Die württembergische Regierung müsste über das württembergische Bahnnetz die Oberleitung behalten und über die eigenen Eisenbahneinnahmen zusammen mit den Landständen frei verfügen, auch ohne die Erlaubniss des anderen Vertragschliessenden neue Bahnen im Lande bauen dürfen. Dem Vorredner gegenüber betonte er die Nützlichkeit einer Anfrage bei Preussen über die Bedingungen eines etwaigen Anschlusses an die Betriebsgemeinschaft. Es sei besser, sie jetzt zu stellen, denn es könnte ein Tag kommen, wo man unter viel ungünstigeren Verhältnissen anklopfen müsse.

Der zweite Verhandlungstag begann mit einer dreistündigen Rede des Abg. Haussmann (Volkspartei) gegen jede Eisenbahngemeinschaft. Seine weitläufigen, aber vielfach witzigen Ausführungen, von denen es heisst, dass sie als besondere Broschüre gedruckt werden sollen, beschäftigten sich namentlich mit der Bekämpfung der unseren Lesern bekannten Ferroviarius-Broschüre und den Anschauungen des Freiherrn v. Wöllwarth; sie gipfelten darin, dass eine Eisenbahngemeinschaft mit Preussen weder politisch noch wirthschaftlich zu erstreben sei, weil sie für Württemberg doch immer eine societas leonina sein werde, bei der Preussen den Löwenantheil habe. Der Anschluss an Preussen würde überdies ein Riegel sein für eine Entwickelung, die vielleicht die Zukunft bringe. Er wolle sich nicht weiter darüber verbreiten, aber es sei wohl denkbar, dass der Verkehr einmal solche Formen annehmen könne, dass ein einheitliches deutsches Eisenbahngebiet das richtigere sei. Suchten die einzelnen Staaten den Anschluss nicht an das Reich, sondern an Preussen, so würde man Preussen zum Gegner der Reichseisenbahnen machen. Sehr entschieden sprach sich Redner auch gegen die Einführung der IV. Wagenklasse aus. Wolle man sie mit dem Zweipfennigtarif einführen, so nehme man die Möglichkeit einer Tarifreform bei den übrigen Klassen.

Das Ereigniss des zweiten Verhandlungstages war der nach Schluss der Haussmann'schen Rede eingebrachte Antrag der fünf sozialdemokratischen Abgeordneten, welcher lautete:

„Die Kammer der Abgeordneten erklärt sich gegen ein Aufgeben der Selbständigkeit Württembergs in Verwaltung seiner Eisenbahnen zu Gunsten einer preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Die Kammer hält eine einheitliche Gestaltung der Verkehrspolitik innerhalb des deutschen Wirthschaftsgebiets durch eine Reichsbetriebsverwaltung der Eisenbahnen für erstrebenswerth.

Sie erblickt in einem Zusammengehen aller oder auch nur der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen zum Zwecke einer Vereinfachung der Verwaltung sowohl, als einer wirksamen Tarifreform im Sinne einer Verbilligung unter Zugrundelegung des Zweipfennigtarifs für die III. Wagenklasse die Anbahnung einer Vereinheitlichung der zersplitterten einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen.

Die Kammer richtet an die königliche Staatsregierung das Ersuchen, zu ihrem Theil in letzterem Sinne zu wirken.

Ergibt sich die Unmöglichkeit, in nächster Bälde eine Tarifreform gemeinsam mit anderen Eisenbahnverwaltungen durchzuführen, so erwartet die Kammer von der königlich württembergischen Eisenbahnverwaltung ein selbständiges Vorgehen im Sinne einer Tarifverbilligung und eines Ausbaues des Nahverkehrs. Die Grundlage des Tarifs soll auch in diesem Fall der Zweipfennigsatz für die III. Klasse bilden.“

Der dritte Tag begann mit einer Erklärung des Ministers Freiherr v. Soden, deren wesentlichen Inhalt wir hier wiedergeben:

Nach seiner Ansicht sei es ausgeschlossen, dass Württemberg von der durch Art. 20 des preussisch-hessischen Vertrages gegebenen Möglichkeit Gebrauch mache, weil die Einbusse an wirthschaftlicher und politischer Selbständigkeit durch die finanziellen Vortheile nicht aufgewogen wird. Im allgemeinen und wesentlichen theile er den Standpunkt des Abg. v. Kiene und auch den des Abg. Haussmann. Der Unterschied zwischen ihm und dem Abg. Haussmann sei nur der, dass für ihn (Redner) die Frage, ob sich eine Form der Gemeinschaft mit Preussen oder den anderen Staaten finden lasse, so lange eine offene sei, als sie ihm nicht in bestimmter Form vor Augen trete. Diese Form zu finden, überlasse er anderen Herren. Erst dann könne man Stellung nehmen. Die sympathischste Form sei ihm freilich eine Reichsgemeinschaft, und er wäre dem Freiherrn v. Wöllwarth dankbar, wenn er sein agitatorisches Talent dazu verwenden wollte, nicht die Schwaben in die hessisch-preussische Gemeinschaft, sondern Preussen in die Gemeinschaft mit dem Reich zu lootsen. Der Minister legte dann die Bedeutung der der Finanzkommission gegebenen rechnerischen Aufstellung über die finanzielle Seite einer Betriebsgemeinschaft mit Preussen dar. Diese Aufstellung habe er machen lassen, um dem Vorwurf zu begegnen, dass er kein Material gesammelt habe. Er wandte sich weiter zu der Frage der Tarifherabsetzung. Man sei jetzt in einer Zeit des wirthschaftlichen Niederganges. Es sei ja keine Krisis da, aber es „krisle“ doch und man wisse nicht, ob es nicht noch schlimmer komme. Dafür könne er natürlich nicht garantiren. Es sei nicht gut, diese zwei Ausfälle, schlechte Zeit und Tarifherabsetzung, zusammenkommen zu lassen. Er begreife nicht von der Volkspartei, dass sie, die Gegnerin eines Anschlusses an Preussen, nicht auch höchste Vorsicht wolle und nicht pekuniäre Noth zu vermeiden suche, die nur Wasser auf die Mühle der Freunde des preussisch-hessischen Vertrages wären. Unsere Ueberschüsse reichen ja noch nicht einmal zur Tilgung aus. Gerade vom kaufmännischen Standpunkte aus müsse man vorsichtig sein. Abg. Haussmann habe gestern der Verwaltung vorgeworfen, wenn sie die neuen Gütertarife schon vor Jahren eingeführt hätte, dann hätte sie dem Lande Millionen von Mehreinnahmen eingetragen. Haussmann habe eigentlich der Verwaltung Verschwendung von öffentlichen Geldern vorgeworfen. Er habe geglaubt, Haussmann werde damit schliessen: Also jetzt, Herr v. Mittnacht, Herr v. Soden, Herr v. Balz: raus mit den Millionen! (Grosse Heiterkeit.) Umgekehrt müssten, wenn die schlecht rentirenden Bahnlinien und die Herabsetzung der Personentarife einen Ausfall herbeiführen würden, eigentlich der Abgeordnete Haussmann und seine Freunde sagen: Wir verzichten auf unsere Diäten und werden dem Staate die Sache, wenn auch nur in Raten, ersetzen. Haussmann habe sodann gestern gesagt, er, der Minister, scheine über die bayerischen Absichten nicht richtig orientirt zu sein. Er wiederhole, was er gestern erklärt habe, dass Bayern zur Zeit nicht daran denke, die IV. Klasse einzuführen, und wolle bei der gegenwärtigen

Lage sich auf eine Verbilligung der Tarife nicht einlassen. Er hoffe im übrigen, dass wir uns auch später vielleicht mit den süddeutschen Staaten verständigen können. Dies könnte ihm aber der Abg. Haussmann erleichtern, wenn er seine Kritik auf ihn und die württembergische Verwaltung beschränken würde. Der Abgeordnete habe dann von einer gewissen, wohlbekannten Stelle gesprochen, die Württemberg keine Antwort gegeben habe. Das sei aber seine, des Ministers, persönliche Sache und seine eigenen Hände hätten derartiges immer selbst ausgepaukt. Uebrigens sehe er darin eine Unentschlossenheit, aber keine Unhöflichkeit. Einverstanden sei er mit Abg. Haussmann darin, dass es für die Herabsetzung der Tarife keinen Unterschied mache, ob wir allein vorgehen oder nicht. In den Personenzügen sei vielfach eine I. Klasse unnöthig, aber auf 10 bis 12 Wagen komme ja nur ein einziges Abtheil und es gebe eben doch Fälle — der Abg. Haussmann habe ja gestern selbst davon gesprochen —, in denen man gerne chambre separée fahre. Was die IV. Klasse betreffe, so könne man doch nicht alles mit dem Pinsel machen, wie der Abg. Haussmann gemeint habe. Schliesslich müsse man doch neue Wagen kaufen, III. oder IV. Klasse. Was die zu bildende Kommission über die Herabsetzung der Tarife betreffe, so habe er dagegen nichts; sie werde dazu beitragen, dass sich die Kammer der Schwierigkeiten und der Verantwortung einer Tarifherabsetzung mehr bewusst werde.

Nach dem Minister sprach Abg. Prälat v. Sandberger namens der freien Vereinigung für die Reichsgemeinschaft auf dem Wege über den Anschluss an die preussisch-hessische Gemeinschaft. Die eigentliche Heimath des Gedankens sei zu suchen in den Kreisen, die mit der Eisenbahn am meisten zu thun haben, in den Kreisen der Industrie und des Handels. Die Schaffung von Reichseisenbahnen sei eine uneingelöste Schuld der deutschen Reichsverfassung. Er wolle an die geschichtliche Thatsache erinnern, dass die Deutschen in wirthschaftlichen Fragen sehr schwer zum Zusammenschluss gelangen. Die Verhandlungen erinnern sehr an die Verhandlungen über den Zollverein. Er gestehe, dass die Reichsgemeinschaft auch ihm als die beste Lösung, auch als die würdigste erscheine. Aber die Zuversicht auf eine solche habe sich doch etwas erschöpft, so dass man nach anderen Wegen suchen zu müssen glaube. Man könne die Erörterung des hessischen Vertrages als eine Etappe zu dem Ziel der Reichsgemeinschaft ansehen. Jedenfalls möchte er der Zukunft und der Entwickelung auf keine Weise den Weg verlegen.

Der sozialdemokratische Abg. Hildenbrand empfahl in finanzieller Beziehung in vielen Punkten eine Nachahmung Preussens. „Wir stünden in unseren Einnahmen nicht schlechter, wenn wir die preussischen Grundsätze anwenden würden.“ Dann sprach er im Sinne des mitgetheilten sozialdemokratischen Antrages für die Erweiterung des Verkehrsgebietes. Man dürfe sich der ganzen Entwickelung nicht in den Weg stellen, keine absolute Aufrechterhaltung der Selbständigkeit auf alle Ewigkeit wollen. Württemberg müsse sich aufraffen und mit gutem Beispiel vorangehen, um den Anschluss anderer zu ermöglichen. Der sozialdemokratische Antrag erkläre die Reichsbetriebsverwaltung für erstrebenswerth. Diesem Absatz könne die Mehrheit wohl zustimmen, denn es werde wohl bei allen Parteien so viel Reichspatriotismus vorhanden sein als bei der Sozialdemokratie. Der ganzen sozialdemokratischen Anschauung würden Reichseisenbahnen am besten entsprechen, das erkläre er offen. Es wäre dies aber utopisch, da Preussen wohl nicht auf das Eigenthum seiner Bahnen verzichten werde. Deshalb haben er und seine Freunde den Antrag auf die „Reichsbetriebsverwaltung“ bezogen.

Der konservative Redner, Abg. Kraut, sprach sich im grossen und ganzen für den Antrag der deutschen Partei aus und bedauerte, dass die Regierung nicht die Initiative ergriffen habe. Der Verkehr verlange einen gegenseitigen Anschluss; wenn man sich fortdauernd entgegenstemme, so gehe der Verkehr über uns zur Tagesordnung über. Er frage, ob die Sache nicht so liege, dass wir, wenn wir auch noch auf einige Jahre unsere Selbständigkeit behaupten können, auf die Dauer uns doch nicht einer Gemeinschaft entgegenstemmen können. Wir kommen in die Lage, dass wir mit der Zeit das, was wir jetzt noch aufgeben können, später aufgeben müssen. Die nächstliegende Gemeinschaft wäre die mit Bayern und Baden. Allein das lange Zögern mit der Antwort dieser Staaten lasse doch darauf schliessen, dass sie keine Gemeinschaft mit uns wollen. Das süddeutsche Gebiet sei zu klein für eine Gemeinschaft. Hier komme nun in erster Linie der Zusammenschluss im Reich in Betracht. Er freue sich in dieser Richtung über den sozialdemokratischen Antrag und spreche sich mit Freuden für ihn aus. Wenn die Gemeinschaft im Reich aber nicht möglich sei, dann bleibe doch noch die Frage eines Anschlusses an Preussen-Hessen übrig. Er sei der Ansicht, dass bei unserer Lage und unseren Verkehrsverhältnissen die Vorsicht doch gebiete, Erkundigungen über eine Verständigung mit Preussen zu finden. Der Kleinstaat müsse sich nicht aus Trotz auf seine Selbständigkeit versteifen, die ihm nur grosse Opfer kosten und ihn nöthigen kann, auf viele Fortschritte zu verzichten.

Zum Schluss brachte Abg. Haussmann einen Antrag ein, an die königliche Staatsregierung das Ersuchen zu richten, der Vereinfachung und Verbilligung der Personentarife, insbesondere für den Nahverkehr, in thunlichster Bälde nahezutreten.

Am vierten Verhandlungstag (11. Mai) sprach als erster Redner Freiherr v. Wöllwarth, dessen Stellung zu der Hauptfrage unseren Lesern bekannt ist. Er gab der „Nat.-Ztg.“ zufolge einen Ueberblick über die Erträge und Erfolge der preussischen Verwaltung. Preussen habe jetzt schon den billigsten Personentarif. Auch die Gütertarife seien in Preussen sehr ermässigt worden. Auch ein Vergleich mit den anderen Staaten falle zu Gunsten Preussens aus. Er verweise nach Baden. Dass dort keine Stimmung für eine Gemeinschaft mit Preussen sei, sei unrichtig, wie aus Zuschriften an ihn hervorgehe. Auch in Bayern beginne es zu tagen, dort habe ein Oberst a. D. das Doktorexamen gemacht und über Kanalisation und Eisenbahngemeinschaft einen Vortrag gehalten in Gegenwart des Prinzen Ludwig und die Vortheile der Gemeinschaft nachgewiesen. Auf die Selbständigkeit habe man schon verzichtet, indem man dem Art. 42 der Reichsverfassung zugestimmt habe. Was man denn verliere? Man ernenne nach wie vor die Beamten. Wir können auch unsere Züge im Innern nach wie vor führen, wie wir wollen. Sobald wir aber über die Grenze kommen, müssen wir uns jetzt schon verständigen; das geht aber später besser, wenn wir Preussen hinter uns haben. Unser Einfluss sei jetzt ein sehr beschränkter und könne nur grösser werden, wenn wir den Anschluss haben. Redner erörterte dann die Vortheile der Eisenbahngemeinschaft für Hessen. Das Verkehrsleben sei mächtig gefördert worden, der Betrieb sei musterhaft geleitet, eine finanzielle Besserstellung der Beamten sei herbeigeführt worden usw. Hessen habe für den Bau von Eisenbahnen 32 624 000 *M.* verwenden können, Württemberg nur 21 654 000 *M.*; es hätte über 54 000 000 *M.* im Verhältniss zu Hessen verwenden können, wenn es mit Preussen eine Gemeinschaft hätte. Hessen konnte in seiner Lage einen besseren Vertrag nicht bekommen. Der preussisch-hessische Vertrag sehe selbst vor, dass anderen Staaten andere Bedingungen gewährt werden können (abgesehen von den finanziellen). Die Regierung dürfe, möge die Kammer beschliessen, was sie wolle, den rechtzeitigen Anschluss nicht versäumen.

Nach ihm sprachen noch die Abg. Haussmann, der den eingangs erwähnten auf Ausführung des Art. 42 der Reichsverfassung gerichteten und dann einstimmig angenommenen Zusatzantrag stellte und begründete. Nach ihm erläuterte der Minister Freiherr v. Soden seine Stellung nochmals als eine abwartende. Seine Erklärungen habe er nicht im Namen des Staatsministeriums abgegeben, sondern für seine Person. Das Staatsministerium habe noch keine Stellung genommen.

Sehr warm trat für den Versuch eines Anschlusses an Preussen, wenngleich unter anderen Bedingungen als Hessen, der zur deutschen Partei gehörige Abg. Kleemann ein, der zugleich betonte, dass ein Anschluss an Preussen der sicherste Weg sei zu den Reichsbahnen. Sehr klar empfahl auch diesen Weg als den richtigen nochmals Abg. v. Gess. Eine Reichsbetriebsgemeinschaft sei zur Zeit ganz aussichtslos, ebenso eine süddeutsche Tarifgemeinschaft. Bei dieser Sachlage sei ein Anschluss an die preussisch-hessische Gemeinschaft das einzige, was übrig bleibe. Wenn wir aber keine besseren Bedingungen bekommen als Hessen, so bleibt es einfach beim alten. Der Anschluss an Preussen wäre ein Weg zu den Reichseisenbahnen. Es liessen sich wohl andere Bedingungen als die im preussisch-hessischen Vertrag erzielen. Er habe für den Vertrag u. a. auch das Kündigungsrecht in Anspruch genommen. Einem solchen würde er eine grosse Bedeutung beilegen.

Wichtig ist noch folgende Erklärung des Ministers: Die Ansichten hätten sich noch nicht geklärt! Neu und erfreulich sei ihm, dass Herr v. Wöllwarth und seine Freunde auch für eine andere Form als die hessische eintreten. Es handle sich nur darum, diese Form zu finden. Wenn nun ein Antrag darauf durchgehe, dass die Regierung dies thun solle, dann werde er diese Form suchen. Sich aber im voraus mit dieser ihm unbekannten Form einverstanden oder nicht einverstanden zu erklären, das sei doch nicht möglich.

Am Schlusse der Verhandlung sind dann die eingangs unseres Berichtes erwähnten Beschlüsse gefasst, welche bezeugen, dass der Weg einer preussisch-württembergischen Eisenbahnbetriebsgemeinschaft der Mehrheit der Kammer zur Zeit nicht gangbar erscheint, dass aber der Gedanke, eine grössere Einheit des deutschen Eisenbahnwesens durch ein

Reichseisenbahngesetz unter Stärkung der Reichsgewalt herbeizuführen, in Württemberg von allen Parteien und auch von der Regierung gebilligt wird.

So erfreulich das aus diesem letzteren Beschluss sprechende Streben nach Einheit ist, so glauben wir doch, dass der Weg eines Zusammenschlusses zunächst mit Preussen viel rascher und sicherer zum Ziele führen würde. Die auf die lebhaften Anstrengungen der deutschen Partei gestützte Hoffnung, dass die württembergischen Kammerverhandlungen den ersten Schritt zur Anbahnung dieses in der Ferroviarius-Broschüre gezeigten Weges bedeuten würden, hat sich nicht erfüllt. Aber wir halten für wahrscheinlich, dass die Frage wiederkehren wird. Auch Ferroviarius glaubt nicht an einen raschen Erfolg; sein Sinnspruch ist: gutta cavat lapidem.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat März d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 20 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 15 bei Personenzügen), 22 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 2 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 1 bei Personenzügen), 15 Zusammenstösse zwischen Güter- und Rangirzügen in Stationen vorgekommen. Dabei wurden 2 Reisende und 10 Bahnbedienstete verletzt.

— **Anwendung des Rohstofftarifs auf den Brennstoffversand von Umschlagsplätzen.** Nach einer Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist es nach früheren Erlassen nicht beabsichtigt gewesen, den Rohstofftarif auch für solche von deutschen See- und Binnenhäfen weiter versandte Brennstoffladungen zu gewähren, die mit der Eisenbahn nach diesen Umschlagsplätzen befördert wurden. Sofern die Fassung der Tarifbestimmung in den einzelnen Verkehren hierüber Zweifel lässt, würde sie etwa durch folgenden Zusatz zu ergänzen sein: „Auf die mit der Eisenbahn nach den Umschlagsstationen beförderten Sendungen findet der Ausnahmetarif keine Anwendung.“ In derartigen Fällen wird Anträgen auf Berechnung des Rohstofftarifes bis zum Inkrafttreten der veröffentlichten ergänzenden Tarifbestimmung stattzugeben sein.

— **Zur Erleichterung des Pfingstverkehres** wird die Geltungsdauer der am 23. Mai und den folgenden Tagen gelösten gewöhnlichen Rückfahrkarten von tarifmässig kürzerer Dauer auf den preussischen und hessischen Staatsbahnen bis einschliesslich den 3. Juni verlängert. Diese Verkehrserleichterung findet auch auf den direkten Verkehr mit den Privat- und ausserpreussischen Bahnen Anwendung. Auf den bayerischen, württembergischen und badischen Staatsbahnen sowie auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und den pfälzischen Bahnen gelten die Rückfahrkarten nur 10 Tage. (Die belgischen Bahnen gewähren keine Fristverlängerung.) Der Antritt der Hinreise muss am Lösungstage der Rückfahrkarte, spätestens — bei eingeholter Bescheinigung des Stationsbeamten — am nächstfolgenden Tage erfolgen. Die Rückfahrt muss bis 3. Juni Mitternacht angetreten und darf nachdem nicht mehr unterbrochen werden.

— **Unterbringung allein reisender junger Mädchen in den Frauenabtheilen.** Mehrfache Beschwerden haben dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten Anlass gegeben, die königlichen Eisenbahndirektionen zu beauftragen, das Zugpersonal anzuweisen, dass auf Unterbringung junger Mädchen, die ohne Begleitung Erwachsener reisen, möglichst in Frauenabtheilen Bedacht genommen wird. Sollten die Frauenabtheile bereits besetzt und die Einrichtung weiterer Frauenabtheile nicht angängig sein, so ist dafür zu sorgen, dass den jungen Mädchen thunlichst in solchen Abtheilen Plätze angewiesen werden, in denen sich bereits andere weibliche Personen befinden. Etwaigen Beschwerden ist selbstverständlich seitens des Zugpersonals und der diensthabenden Stationsbeamten bereitwillig und ohne Verzug nachzugeben.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenbezirk.** Von den im Ruhrrevier an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis einschliesslich 7. Mai d. J. in 6 Arbeitstagen 95 356 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 893 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 92 017 und auf den Arbeitstag 15 336 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. Mai d. J. auf den Arbeitstag 557 und im ganzen 3 339 Doppelwagen oder 3,6 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Sommerfahrplan des Eisenbahndirektionsbezirks Altona.** Aus den wesentlichen Aenderungen und Verbesserungen dieses Fahrplans theilen wir folgende Punkte von allgemeinem Interesse mit:

Der Mittags-Schnellzug D 5 Hamburg-Berlin, früher Hamburg B ab 12.48 Mittags, fährt jetzt 3 Minuten später von Hamburg ab und trifft 7 Minuten früher (um 4.19 Nachmittags) in Berlin ein, so dass der Zug die Strecke Hamburg-Berlin unter Anwendung einer Grundgeschwindigkeit von 90 km in der Stunde in 10 Minuten kürzerer Zeit zurücklegt als früher. Durch die frühere Ankunft des D 5 in Berlin hat es sich ermöglichen lassen, in Verbindung mit gleichzeitiger Verlegung der Abfahrt des Nachmittags-Schnellzuges 5 Berlin-Breslau-Oderberg-Wien von Bahnhof Friedrichstrasse auf 4.43 Nachmittags den Anschluss der beiden wichtigen Züge herzustellen.

Zur Verbesserung der Verbindung nach dem lebhaft aufstrebenden neuen Nordseebad Lakolk auf der Insel Röm werden im kommenden Sommer anschliessend an die beliebten Bäderschnellzüge Hamburg-Tondern-Hoyer-Schleuse an bestimmten geeigneten Tagen Bäderzüge von Tondern nach Scherrebek, der Uebergangsstation nach Lakolk, und umgekehrt eingelegt werden. Von Scherrebek aus erreicht man nach kurzer Wagenfahrt das Dampfschiff, welches den Reisenden nach Königsmark, der Anlegestelle auf Röm, führt. Von hier aus erfolgt die Weiterfahrt bis Lakolk mittelst einer Spurbahn.

Schliesslich wird noch auf folgende Verbesserung der Verbindung Altona-Hamburg-Frankfurt a/M. aufmerksam gemacht, welche bereits seit Jahren regelmässig im Sommer wiederkehrt, aber im reisenden Publikum noch nicht genügend bekannt ist. Zur Entlastung der Morgen-Schnellzüge Nr. 72 Hamburg-Frankfurt a/M. und Nr. 71 Frankfurt a/M.-Hamburg verkehren im Sommer in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September auf dem kürzesten Wege von Hamburg über Lehrte-Hildesheim-Göttingen-Bebra nach Frankfurt a/M. die direkten Schnellzüge I.—III. Klasse Nr. 82 und 81 Hamburg-Frankfurt bezw. umgekehrt in folgendem Fahrplan: Schnellzug 82 Hamburg Hann. Bhf. ab 9.35 Vormittags, Frankfurt a/M. an 8.02 Nachmittags (Fahrzeit 10 Stunden 27 Minuten), Schnellzug 81 Frankfurt a/M. ab 9.30 Vormittags, Hamburg Hann. Bhf. an 7.41 Nachmittags (Fahrzeit 10 Stunden 11 Minuten). Die Fahrzeit der Sommer-Schnellzüge 82 und 81 Hamburg-Frankfurt a/M. ist um 1 Stunde 2 Minuten in der Richtung Hamburg-Frankfurt und in der Richtung Frankfurt-Hamburg um 2 Stunden 2 Minuten kürzer als diejenige der Züge 72 und 71 über Hannover. Es liegt daher im Interesse des Publikums, bei direkten Reisen Hamburg-Frankfurt bezw. umgekehrt die Sommer-Schnellzüge 81 und 82 zu benutzen.

— **Aprileinnahmen der Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Nach den vorläufigen Ermittelungen ist der Personenverkehr im April hinter dem des Vorjahres infolge fortdauernd ungünstigen Wetters, welches namentlich den Osterverkehr beeinträchtigte, etwas zurückgeblieben, und hat eine Mindereinnahme von 5 400 ℳ. erbracht. Der Güterverkehr hat bei einer Minderbeförderung von 2 000 t eine Mindereinnahme von 14 400 ℳ. ergeben. Im ganzen sind 17 600 ℳ. weniger eingenommen. Der Rückgang im Güterverkehr erklärt sich zum Theil durch verminderte Ausfuhr von Kartoffeln, Salzen und anderen Gütern über Lübeck, zum Theil auch durch den Wettbewerb des Kanals und der direkten Schifffahrt zwischen Hamburg und den Ostseeländern. Der lebhaftere Verkehr mit Futterstoffen und Düngemitteln von Hamburg nach Mecklenburg und Pommern hat obige Ausfälle nicht völlig auszugleichen vermocht.

— **Eisenbahnunfall in Ludwigshafen a/Rh.** Der Baseler Schnellzug 43, der Abends um 9 Uhr 18 Minuten in Ludwigshafen fällig ist, überfuhr am 9. d. Mts. die Station und gerieth mit dem vorderen Zugtheil auf die Strasse, während die Lokomotive in den Winterhafen stürzte. Die Annahme, dass etwa die Bremsen versagt haben könnten, bestätigt sich der „Pfälz. Rundschau“ zufolge nicht; es wurde festgestellt, dass der Zug in voller Fahrt in die Station einlief und dass die Bremsen — allerdings mit voller Kraft — in Thätigkeit gesetzt wurden, als es bereits zu spät war. Der Zug raste über die Drehscheibe und den Kopfbahnsteig hinaus, durchbrach die Glaswand der

tirnseite des Bahnhofes und fuhr quer über die Strasse und ie Gleise der Hafenbahn hinweg, wobei die im Wege stehenden üterwagen zur Seite geschleudert und stark beschädigt wurden. ie Lokomotive selbst stürzte in den Rhein, während der ender auf der Ufermauer hängen blieb. Die ersten Wagen es Zuges blieben unbeschädigt und die Insassen kamen mit em Schrecken davon. In dem an den Postwagen angehängten igentlichen Zug soll der Unfall kaum bemerkt worden sein. Venn die Drehscheibe nicht zufällig zur Auswechselung der chnellzuglokomotive bereit gestanden, oder wenn die entgegenstehenden Hindernisse nicht doch die Wirkung der Bremsen erstärkt hätten, dass der eigentliche Zug hart am Rheinufer estellt wurde, dann würde das Unglück sicherlich viele lenschenopfer gefordert haben. Eine Frau, die sich im Augenlick des Unglücks an der betreffenden Stelle der Strasse beand, wurde von der Maschine erfasst, zur Seite geschleudert nd so schwer verletzt, dass sie eine Stunde später verschied. ls ein besonderes Glück ist es zu bezeichnen, dass der eben eranfahrende Lokalzug unmittelbar vor der Unglücksstätte um Stehen gebracht werden konnte. Auf der Maschine efanden sich der Lokomotivführer Eugen Matern, der die trecke probeweise zum ersten Male befuhr, ferner der Lokoiotivführer Karl Bauer, der die Strecke kannte und seinem ollegen mit beigegeben war; als Dritter befand sich noch der leizer Viktor Spener auf der Maschine. Bei dem Unfall gerieth pener ins Wasser, wo er sich so lange hielt, bis ein Nachen ın aufnahm. Der Führer Bauer erlitt leichtere Beschädigungen m Kopf, dagegen ist der Führer Matern schwer verletzt. Sein ustand gilt als bedenklich, das linke Bein aber dürfte unter llen Umständen verloren sein. Wie das Unglück geschehen onnte, ist noch nicht völlig aufgeklärt.

— **Der neue Sommerfahrplan der württembergischen lisenbahnen** bringt eine grosse Zahl wesentlicher Verbesseungen der Fernverbindungen sowohl als des inneren und Naherkehrs. Wir heben von den Neuerungen die wichtigsten des ernverkehrs hervor und machen aufmerksam auf die durch ieselben sich ergebenden vorzüglichen Zugverbindungen nach nd von Hamburg, Köln, Frankfurt, Mannheim einerseits, München, Salzburg, dem Bodensee, der Schweiz und Tirol andererseits über Württemberg.

Ein neuer Schnellzuganschluss ist hergestellt an den in München um 12 Uhr 45 Min. Nachts, in Ulm um 3 Uhr 53 Min., a Stuttgart um 5 Uhr 56 Min. früh abgehenden Schnellzug nach trassburg-Paris in der Richtung nach Bruchsal-Frankfurt; Anunft in Frankfurt 9 Uhr 30 Min. Vorm., in Hamburg 7 Uhr 1 Min. Abends, in Köln 2 Uhr 10 Min. Nachm. — Um 4 Uhr 0 Min. geht in Stuttgart ein neuer Schnellzug ab nach Manneim und Frankfurt; Ankunft in Mannheim 6 Uhr 57 Min., in rankfurt 8 Uhr 20 Min. Abends, in Hamburg 6 Uhr 35 Min. rüh. Ein neuer Schnellzug geht Morgens 6 Uhr 05 Min. in lannheim ab und ist um 8 Uhr 30 Min. in Stuttgart. Die Schnellüge, die Morgens 9 Uhr 35 Min. in Hamburg, Nachm. 3 Uhr 5 Min. in Köln abgehen und in Frankfurt um 8 Uhr 02 Min. ezw. 7 Uhr 33 Min. Abends eintreffen, haben unmittelbaren Anchluss nach Stuttgart erhalten mittelst des Schnellzugs ab rankfurt 8 Uhr 10 Min. Abends, der von Heidelberg bis Stuttart fortgesetzt wird, Ankunft in Stuttgart 12 Uhr Nachts.

Vom 1. Juli bis 20. Dezember, d. h. über die Dauer der Iauptreisezeit, läuft ein neuer Schnellzug von Stuttgart nach alzburg sowie von Stuttgart über Friedrichshafen nach Lindau nd zurück: Stuttgart (nach Ankunft des neuen Schnellzugs von lannheim und des D-Zugs von Berlin) Abfahrt 9 Uhr 04 Min. orm., München Ankunft 1 Uhr 50 Min., Salzburg 5 Uhr 30 Min. Nachm., Friedrichshafen Ankunft 12 Uhr 56 Min., Lindau 1 Uhr 5 Min. Nachm. zum Anschluss an den Postzug: Bregenz an Uhr 54 Min, Feldkirch an 3 Uhr 29 Min., Landeck an 7 Uhr 9 Min., Innsbruck an 10 Uhr 01 Min. Abends. In Friedrichsafen Anschluss über Rorschach nach Heiden sowie nach Chur, Ankunft in Chur 4 Uhr 51 Min., Thusis 6 Uhr 05 Min. Abends. n der umgekehrten Richtung: Schnellzug ab Innsbruck 1 Uhr 4 Min. Nachm., ab Bregenz 5 Uhr 41 Min., ab Lindau 6 Uhr 8 Min., ab St. Gallen 4 Uhr 04 Min., ab Chur 12 Uhr 58 Min., b Zürich 3 Uhr 04 Min., ab Friedrichshafen 6 Uhr 35 Min. Abends, in Ulm an 8 Uhr 33 Min. sowie: Abfahrt in Wien 7 Uhr 5 Min. Vorm., Salzburg 3 Uhr 35 Min. Nachm, München 6 Uhr 0 Min., Ulm 8 Uhr 42 Min., Stuttgart an 10 Uhr 37 Min. Abends. n Ulm schliesst dieser Zug an den letzten Personenzug nach Ieidenheim an, der bis Aalen fortgesetzt wird und daselbst an len Abendschnellzug Nördlingen-Stuttgart anschliesst. In Canntatt findet der Zug Anschluss nach Schorndorf und in Stuttgart nach Heilbronn.

Der Paris-Karlsbad-Expresszug über Mühlacker, Stuttgart, railsheim wird wieder wie vorigen Sommer ausgeführt. Die Verbindung Ulm-Nürnberg-Berlin ist verbessert durch einen neuen Frühzug von Ulm: Ulm ab 5 Uhr 22 Min. über Aalen, Nördlingen, Ankunft in Nürnberg 10 Uhr 34 Min. Vorm., in Berlin über Probstzella 6 Uhr 48 Min. Abends: zurück: Berlin ab 11 Uhr Vorm., Nürnberg ab 6 Uhr 55 Min. Abends, Ulm an 12 Uhr Nachts. Der Schnellzug: ab Friedrichshafen 6 Uhr 40 Min. früh, ab Ulm 8 Uhr 42 Min., ab Stuttgart 10 Uhr 40 Min. Vorm. nach Karlsruhe, Köln, Amsterdam, der bisher von Karlsruhe ab nur bis Strassburg Anschluss hatte, wird fortgesetzt bis Paris, Ankunft daselbst 11 Uhr 23. Min. Abends. Der Schnellzug ab Stuttgart 4 Uhr 40 Min. Nachm. wird ab Ulm als Schnellzug vom 1. Juli an fortgesetzt: Friedrichshafen an 9 Uhr 34 Min. Abends zum Anschluss an den Nachtzug über Lindau, Bregenz nach Innsbruck.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen wurde mit seinem Einverständniss aus dienstlichen Gründen der Abtheilungsingeniör Hermann H a r t m a n n bei dem bautechnischen Büro der Generaldirektion der Staatseisenhahnen zu der Bauinspektion Esslingen versetzt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Industrie- und Landwirthschaftsrath.** Bei der am 6. und 7. d. Mts. abgehaltenen Vollsitzung dieser Körperschaften gelangten auch zahlreiche Verkehrsfragen zur Erörterung. Unter anderem beschloss der Industrierath eine Dankeskundgebung an die Regierung anlässlich der Einbringung des Gesetzentwurfs über den Ausbau von Wasserstrassen, über welchen Gegenstand ein eingehender Bericht vorlag. Der Industrierath sprach sich ferner dafür aus, dass gewisse Grundsätze für die Ermässigung der Ausfuhrtarife der österreichischen Eisenbahnen festgestellt werden, um den Industriellen eine zuverlässige Handhabe zu bieten, bei einer plötzlich eintretenden Gelegenheit eine bestimmte Ermässigung der normalen Frachtsätze beanspruchen zu können.

Was die im Gange befindliche Abänderung der Waarenklassifikation der Eisenbahnen betrifft, so gab der Industrierath dem Wunsche Ausdruck, dass diese Aenderung nicht ohne vorheriges Einvernehmen der Interessenten erfolgen möge. Der Industrierath trat ferner für einige Aenderungen des Betriebsreglements (insbesondere rücksichtlich der Haftung der Eisenbahnen für die Wahl des Beförderungsweges) sowie dafür ein, dass die Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlussbahnen unter Anlehnung an die bei den Staatsbahnen geltenden Normen gesetzlich geregelt werden und hierbei auch die Einräumung des Enteignungsrechts für den Bau von Privatanschlussgleisen in Erwägung gezogen werde. Auch sprach sich der Industrierath dafür aus, dass in Wien ein gemeinsames Auskunftsbüro für alle in Wien einmündenden Bahnen errichtet werde und die Eisenbahnen für ertheilte Tarifauskünfte die Haftung übernehmen.

Eine besonders eingehende Erörterung widmete der Industrierath der Frage der Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung. In dem hierüber von einem Mitgliede erstatteten Berichte war darauf hingewiesen, dass sich aus einer Fortsetzung der Verstaatlichung für die Industrie namentlich infolge der Einheitlichkeit des Betriebes zahlreiche und grosse Vortheile ergeben würden. Der Bericht besprach die konzessions- und vertragsmässigen Bestimmungen für die Einlösung der noch im Privatbesitze befindlichen Hauptbahnen. Die Südbahn biete kaum überwindliche Hindernisse der Verstaatlichung in ihrer finanziellen Lage und in dem Umstande, dass gleichzeitig auch die ungarischen Linien verstaatlicht werden müssen. Angesichts des Baues der Tauernbahn sei zudem das Interesse für eine unmittelbare Verstaatlichung der Südbahn herabgemindert. Die Nordbahnverstaatlichung werde erst 1904 fällig. Es sei zu erwägen, ob die Erbauung des Donau-Oderkanals, welche in so ziemlich sicherer Aussicht steht, nicht die spätere Verstaatlichung erleichtern dürfte. Hinsichtlich der Nordwestbahn, süd-norddeutschen Verbindungsbahn und der Staatseisenbahngesellschaft sei die Lage im allgemeinen die gleiche. Für eine beschleunigtere Verstaatlichung der Staatseisenbahngesellschaft sprechen auch die wirthschaftlichen Beziehungen zu Ungarn. Zunächst müssten diejenigen Verkehrswege in das Eigenthum des Staates gelangen, welche für die Sicherung und Stärkung der wirthschaftlichen Stellung Oesterreichs hauptsächlich in Betracht kommen. Die Staatseisenbahngesellschaft aber sei die maassgebende Verkehrslinie zwischen Deutschland und Ungarn. Im Hinblick auf das ungeklärte Verhältniss zu Ungarn und die daselbst sich zeigenden Bestrebungen nach Trennung des gemeinsamen Zollgebietes, ferner mit Rücksicht auf die gegen Oesterreich gerichteten Tarifmaassnahmen Ungarns empfehle es sich, die Verstaatlichung zunächst in der Richtung fortzusetzen, dass die Transportwege, bei welchen sich der ungarische Einfluss auf die Tarifbildung am leichtesten bethätigen kann, in den Staatsbesitz gelangen. Die zweite Bahn, welche von diesem

Gesichtspunkte aus bald einzulösen wäre, sei die Kaschau-Oderberger Bahn.

Der vom Industrierath gefasste Beschluss lautet wie folgt: „In Uebereinstimmung mit dem Staatseisenbahnrathe richtet auch der Industrierath an die Regierung das Ersuchen, die Eisenbahnverstaatlichungsaktion ehestens wieder aufzunehmen und zu beschleunigen. Der Industrierath gibt hierbei seiner Ueberzeugung dahin Ausdruck, dass die Fortsetzung dieser Eisenbahnverstaatlichung zunächst in der Richtung zu geschehen hätte, dass vorerst a) die Linien der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft vom Staate zu übernehmen und b) die österreichische Linie Oderberg-Sillein (Landesgrenze) der Kaschau-Oderberger Bahn unter Inanspruchnahme des dem Staate konzessionsmässig zustehenden Rechts einzulösen wäre. Uebereinkommen der Staatseisenbahngesellschaft mit den ungarischen Staatsbahnen oder eine Verlängerung solcher wären zwischenweilig nur zeitlich unbestimmt bis auf Widerruf und nicht auf eine bestimmte längere Zeitdauer zuzulassen."

— 15- und 30 tägige **Zeitkarten.** Mit Rücksicht auf die äusserst günstige Aufnahme, welche die im Jahre 1899 von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung zum ersten Male eingeführten 15- und 30 tägigen Zeitkarten für die Eisenbahnen im Salzkammergut gefunden haben, hatte sich die Staatseisenbahnverwaltung im Vorjahre entschlossen, diese Zeitkarten zu erneuern und ausserdem auch für bestimmte Verkehrsgebiete in Böhmen und Galizien solche Karten neu einzuführen. In der diesjährigen Reisezeit werden die in Rede stehenden Zeitkarten 1. für das Salzkammergut, 2. für das nördliche Böhmen, 3. für das südliche Böhmen, 4. für das östliche Galizien, 5. für das westliche Galizien wieder ausgegeben werden. Die Preise der Zeitkarten, welche die beliebig oftmalige Befahrung der zum Gebiet der Zeitkarten gehörigen Bahnlinien gestatten und die grösste Freizügigkeit gewähren, sind äusserst mässig gestellt; sie betragen für eine 15 tägige Karte III. Klasse 20 Kr., II. Klasse 35 Kr., I. Klasse 50 Kr., für eine 30 tägige Karte III. Klasse 30 Kr., II. Klasse 50 Kr., I. Klasse 75 Kr.

Will der Besitzer der Zeitkarte die Reise in einer nicht zum Gebiete der Karte gehörigen Station der österreichischen Staatsbahnen antreten oder beendigen oder anschliessend an jenes Gebiet weitere Ausflüge im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen oder der Südbahn unternehmen, so kann er gleichzeitig mit der Zeitkarte Fahrscheine zur einmaligen Befahrung der ausserhalb des Zeitkartengebietes gehörigen Bahnstrecken lösen. Die Einrichtung der Anschlussfahrscheine erleichtert die Benutzung der Zeitkarten ungemein, scheint aber bisher dem Publikum, wie aus vielfachen Anfragen hervorgeht, noch nicht genügend bekannt geworden zu sein.

Die Anschlussfahrscheine werden zum gleichen Preise wie die Vereinsfahrscheine berechnet und gelten zur einmaligen Fahrt innerhalb 45 Tagen. In ähnlicher Weise können Fahrscheine der österreichischen Linien der Südbahn, ferner der Nordbahn und der bayerischen Staatsbahnen, auf letzteren jedoch nur für die Strecke Salzburg-Rosenheim-Kufstein, gelöst werden.

Was die einzelnen Zeitkartengruppen betrifft, so umfasst die Salzkammergutgruppe die Bahnlinien: Amstetten-Linz-Salzburg-Bischofshofen, Bischofshofen-Selzthal-Amstetten, Wels-Passau, Neumarkt-Kallham-Simbach, Lambach-Gmunden, Attnang-Puchheim-Schärding, Steindorf-Braunau, Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim, Selzthal-St. Michael-Leoben, Hieflau-Eisenerz-Vordernberg, Kl.-Reifling-St. Valentin, Vöcklabruck-Kammer und Salzburg-Ischl einschliesslich St. Lorenz-Mondsee und die Schifffahrt auf dem Wolfgangsee. Diese Zeitkarte gestattet insbesondere auch den Besuch des Ennsthales, des Gesäuses und der Erzbergbahn. Die Zeitkarte für das südliche Böhmen ermöglicht eine Bereisung des ganzen Böhmerwaldes, jene für das nördliche Böhmen Ausflüge nach den Weltkurorten Karlsbad, Marienbad, Teglitz und in das Erzgebirge.

Hinsichtlich des Reisegepäcks geniessen die Besitzer der Zeitkarten eine wesentliche Begünstigung; gegen Bezahlung eines Zuschlages von 6 Kr. zu einer 15 tägigen und 9 Kr. zu einer Zeitkarte mit 30 tägiger Gültigkeit kann der Besitzer einer solchen Karte auch ein besonderes Gepäckabonnement lösen, welches zur beliebig oftmaligen Aufgabe von Reisegepäck bis zum Gewicht von 30 kg innerhalb des Zeitkartengebietes ohne fallweise Bezahlung von Gepäckgebühren berechtigt. Für etwaiges Uebergewicht sind ebenso wie für die Beförderung des Reisegepäcks auf nicht zum Zeitkartengebiet gehörigen Strecken die tarifmässigen Gebühren zu bezahlen.

— **Die Verkehrseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im März d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 11 360 832 Personen und 8 791 957 t Güter befördert; die hierfür erzielte Gesammteinnahme beträgt 46 831 061 Kr., das sind für das Kilometer 2 412 Kr. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Einnahme bei einem Verkehr von 10 103 578 Personen und 7 734 252 t Güter 44 550 381 Kr. oder für das Kilometer 2 337 Kr., daher ergibt sich für den März d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahme um 3,2 %.

Im ersten Vierteljahre 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 30 717 555 Personen und 24 593 881 t Güter gegen 28 702 944 Personen und 21 321 183 t Güter im Jahre 1900 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1901 auf 129 797 652 Kr., im Jahre 1900 auf 124 189 806 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 19 413 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 046 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer und die erwähnte Betriebszeit 1901 auf 6 686 Kr. gegen 6 521 Kr. im Vorjahre, das ist um 165 Kr. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1901 auf 26 744 Kr. gegen 26 084 Kr. im Vorjahre, das ist um 660 Kr., mithin um 2,5 % günstiger.

Eine Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten drei Monaten d. J. ergibt sich gegenüber der gleichen Zeit des Jahres 1900 vor allem bei den böhmischen Bahnen, deren Einnahmen in den ersten Monaten des Vorjahres unter dem Rückgang des Verkehres infolge des Kohlenarbeiterausstandes zu leiden hatten. Eine Abnahme des Verkehres zeigt sich insbesondere bei der Südbahn und Nordwestbahn.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Auf der Tagesordnung der diesjährigen, am 31. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung befindet sich neben den üblichen Verhandlungsgegenständen auch ein Antrag des Verwaltungsraths, betreffend die Aufnahme einer 4 prozentigen Anleihe im Betrage von 60 000 000 Kr. behufs Stärkung des Baureservefonds für das Hauptbahnunternehmen. Durch die Beschlussfassung der Generalversammlung soll dem Verwaltungsrath die Ermächtigung zur Aufnahme dieser Anleihe sowie zum Abschlusse diesbezüglicher mit der Regierung schwebender Verhandlungen ertheilt werden. Es dürfte übrigens im laufenden Jahre die Begebung der neuen Anleihe oder eines Theiles derselben noch nicht erforderlich sein.

— **Kohlenbedarf der österreichischen Staatsbahnen.** Anlässlich einer kürzlich seitens der Staatseisenbahnverwaltung vorgenommenen Ausschreibung der Lieferung von 25 000 t Braunkohle, welche dazu bestimmt ist, den noch unbedeckten Bedarf des laufenden Jahres zu decken, sind von den österreichischen Kohlenwerken Preise gefordert worden, welche von den vorjährigen hohen Preisen nicht nennenswerth abweichen. Infolge dessen sah sich die Staatseisenbahnverwaltung bestimmt, die Angebote abzulehnen. Falls die Kohlenwerke auch gelegentlich der einen Werth von rund 20 000 000 Kr. darstellenden Lieferung des Kohlenbedarfs der Staatsbahnen für das Jahr 1902 an den vorjährigen Preisen festhalten sollten, dürfte mit der Bedeckung des Kohlenbedarfs bis auf weiteres zugewartet und nöthigenfalls zu anderen Bezugsquellen geschritten werden.

— **Einführung des elektrischen Betriebes sowie von Selbstfahrwagen auf Lokalbahnen.** Wie gemeldet wird, ist die Einführung des elektrischen Betriebes auf der ursprünglich für Dampfbetrieb konzessionirten Lokalbahn Tabor-Bechin in Aussicht genommen, andererseits soll auf der Verbindungslinie Brüx-Lobositz der Personenverkehr mittelst Benzin-Selbstfahrwagen (System Daimler) abgewickelt werden. Die Staatseisenbahnverwaltung plant auf einigen von ihr betriebenen, in Böhmen gelegenen Lokalbahnen mit schwächerem Betriebe gleichfalls versuchsweise die Einführung von Selbstfahrwagen. Ebenso soll auf der oberösterreichischen Lokalbahn Sattled-Grünau der Betrieb mit Selbstfahrwagen nach demselben Systeme eingeführt werden.

— **Verschleppung von Eisenbahngütern.** Bei den ungarischen Staatsbahnen haben sich die Fälle gemehrt, in welchen mit versicherter Lieferzeit aufgegebene Güter nicht rechtzeitig in der Bestimmungsstation anlangten, sondern infolge von Unachtsamkeit des Stations- und Zugbegleitungspersonals nach anderen Stationen verschleppt wurden. Infolge dessen mussten von den ungarischen Staatsbahnen nicht unbedeutende Schadenersatzbeträge bezahlt werden. Die in den einzelnen Fällen eingeleiteten Untersuchungen haben ergeben, dass die Nichteinhaltung der Abfertigungsvorschriften, namentlich die mangelhafte oder unrichtige Bezettelung der Wagen, die ungenaue Ausstellung der Begleitpapiere, die Trennung der Papiere von dem Frachtgute, die nachlässige Uebergabe und Uebernahme in den Abzweigstationen die Ursachen der häufigen Verschleppung der Frachtgüter bilden. Um diese Unzukömmlichkeiten für die Folge hintanzuhalten, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen strenge Weisungen an das im äusseren Dienste verwendete Personal hinausgegeben, dasselbe für die aus Güterverschleppungen entstehenden Schäden ersatzpflichtig erklärt

und ausserdem die Einleitung des Disziplinarverfahrens gegen die Schuldtragenden angedroht.

— **Erweiterungsbauten auf den ungarischen Staatsbahnen.** Der Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass im Rahmen des diesjährigen Budgets, in welches behufs Ergänzung von Baulichkeiten und Ausrüstungen der ungarischen Staatsbahnen der Betrag von 2600000 Kr. aufgenommen wurde, die in Aussicht genommenen Arbeiten sofort begonnen werden können. Es handelt sich hierbei hauptsächlich um Sicherungseinrichtungen, für welche 450000 Kr. bewilligt sind, ferner um den Bau von Wartesälen, Weichenwärterhütten und um Erweiterungsbauten in verschiedenen Stationen, endlich um die Vorarbeiten für den Bau neuer Eisenbahnlinien.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Eisenbahnen im französischen Staatshaushalte** In dem jetzt vom Finanzminister Caillaux vorgelegten Entwurf des Staatshaushalts für 1902 stellt sich das Eisenbahnkapitel erheblich ungünstiger dar als im Vorjahre. Das Budget der öffentlichen Arbeiten ist um 11000000 Fr. höher, wovon 1000000 Fr. auf vermehrte Zahlungen aus den den Eisenbahngesellschaften gewährten Garantien entfallen. Andererseits verschwinden die Rückzahlungen der Gesellschaften, welche heuer eine Einnahme von ungefähr 10000000 Fr. liefern werden, für das nächste Jahr vollständig. Das Anwachsen der Garantielasten ergibt sich, so sagt die Begründung allgemein, „aus verschiedenen wirthschaftlichen Umständen und aus Thatsachen des Verwaltungsdienstes“. Letztere betreffen, wie aus den den Generalversammlungen der Gesellschaften unterbreiteten Berichten hervorgeht, ministerielle Erlasse, welche den Eisenbahnen grosse Vermehrung der Personalausgaben auferlegen. Davon spürt nun der Staatshaushalt einen Rückstoss. Bemerkenswerth ist, wie in dem Budgetentwurf Minister Caillaux als Trost gegenüber der sehr hohen französischen Staatsschuld von 33 bis 34 Milliarden Franken anführt, dass gegen das Jahr 1950 diese vielleicht ausgeglichen werden könnte durch den Rückfall der Eisenbahnen in die Hände des Staats, „wenn die Finanzpolitik des Landes klug geleitet wäre“. Unzweifelhaft wirthschaftet die Eisenbahnpolitik der französischen Republik in finanzieller Beziehung mehr zu Gunsten der Zukunft als die preussische. Der preussische Staat bezieht und verbraucht bei mässiger Tilgung der Anlagekosten sehr grosse Ueberschüsse aus seinen Staatsbahnen, während der französische Staat aus den Garantieverträgen mit den grossen Privatbahngesellschaften seit 1883 noch stark draufgezahlt hat, aber in 50 bis 60 Jahren dafür die Eisenbahnen, abgesehen von den Betriebsmitteln nebst Zubehör usw., unentgeltlich ins Eigenthum bekommt. Das ist jedenfalls eine bedeutsame Rücklage für die Zukunft, die sich seinerzeit auf die Ermöglichung billiger Tarife usw. geltend machen kann.

— **Die Seilbahn auf Montmartre in Paris**, welche am 13. Juli v. J. dem Betriebe übergeben wurde, hat nach einem Vortrage des Civilingeniörs Ziffer im Verein f. d. F. d. L.- u. Str.-B.-W. eine mittlere Steigung von 360 ‰ bei einer Länge von 117 m. Die Beförderung der Fahrgäste geschieht mittelst zweier durch ein Seil verbundener Wagen in der Weise, dass durch das erhöhte Wassergewicht des abwärts fahrenden Wagens der andere Wagen mit einer Geschwindigkeit von 1,5 m in der Sekunde zur oberen Station hinaufgezogen wird. Die Wagen, deren Fussboden stufenförmig angeordnet ist, enthalten vier geschlossene Abtheilungen für je 12 Personen, sind 7,7 m lang und 2,4 m breit; zwischen zwei Längsträgern des Untergestelles und der beiden Achsen befindet sich der Wasserkasten. Aus Sicherheitsrücksichten sind die Wagen mit zwei von einander unabhängigen Bremssystemen ausgerüstet. Das Seil, welches die aufsteigende Bewegung des unteren Wagens nach Entleerung des Wasserkastens bewirkt, hat ein Gewicht von 4 kg für das Meter. Der Betrieb wird regelmässig in Zwischenräumen von 7,5 Minuten, bei Andrang der Fahrgäste nach Erforderniss, bei einer Verkehrsdauer im Sommer von 17 Stunden und im Winter von 15 Stunden geführt.

— **Der Ausstand der Werkstättenarbeiter auf der Gotthardbahn**, welchen wir in No. 37 S. 592 d. Ztg. meldeten, hat bereits sein Ende erreicht. Nach Besprechungen einer Abordnung der ausständigen Arbeiter, die von den Advokaten Albisser und Brandt, dem Präsidenten und dem Sekretär der Union schweizerischer Eisenbahnarbeiter begleitet waren, mit dem Vizepräsidenten der Gotthardbahn Herrn Dietler wurde ein Vergleich hergestellt, wonach die Arbeiter den kleineren Theil ihrer Forderungen bewilligt erhielten und die Arbeit wieder aufnahmen. Die Gotthardbahn versprach, keine Maassregeln gegen die ausständig gewesenen zu ergreifen.

Allgemeines.

— **Ein Wettbewerb um einen Geschwindigkeitsmesser für Triebwagen elektrischer Strassenbahnen** ist im Anzeigentheil der Nr. 35 d. Ztg. von der Grossen Berliner Strassenbahn ausgeschrieben. Die Vorrichtungen oder Konstruktionen sind der Gesellschaft bis zum 1. September d. J. einzuliefern und auf vier Monate zur Erprobung kostenfrei zu überlassen. Zur Vertheilung gelangen zwei Preise von 3000 und 1500 ℳ Das Preisrichteramt haben übernommen die Herren Geheimer Baurath Bork und königlicher Polizeihauptmann Vogel in Berlin sowie Generaldirektor Röhl in Hamburg. Bedingungen und Unterlagen sind von der Gesellschaft (Berlin, Friedrichstrasse 218) zu beziehen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 2,80 km lange, nur dem Güterverkehr dienende Strecke Heilbronn Hauptbhf.-Heilbronn Südbhf. der württembergischen Staatseisenbahnen, welche am 11. April d. J. eröffnet worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Ferner werden die der königlichen Eisenbahndirektion Stettin unterstellten Strecken vom vorläufigen Haltepunkt Ostswine bis Ostswine und von Ostswine bis Swinemünde (3,92 km), welche am 15. Mai bezw. 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollen, vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Gleichnamige Stationen.

Zur Vermeidung von Güterverschleppungen wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Station Gabel der Strecke Settenz-Reichenberg der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft mehrfach mit der Station Gabel der Strecke Chlumetz-Mittelwalde der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn verwechselt worden ist.

Handschriftliche Ergänzung des Verzeichnisses gleichnamiger Eisenbahnstationen wird anheimgestellt.

Vereins-Wagenübereinkommen.

Der Nachtrag II zu dem Vereins-Wagenübereinkommen ist von den Vereinsverwaltungen in Vollzug gesetzt worden.

Arithmetisches Fahrscheinverzeichniss.

Das arithmetische Fahrscheinverzeichniss ist in der Zeit vom 6. bis 8. Mai d. J. an die Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen versandt worden.

Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern.

Die Vereins-Kilometerzeiger Nr. 29 und 59 sind neu und zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 38 und 88 ist je der I. Nachtrag, zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 39 und 111 ist je der II. Nachtrag, zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 42 der IV., zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 3 der IX. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der V. Nachtrag ausgegeben worden.

Durch die neu aufgelegten Vereins-Kilometerzeiger Nr. 29 und 59 sind die früher ausgegebenen Vereins-Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben worden.

Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen.

Die neu aufgelegten Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 4a, 17 und 42c, der I Nachtrag zu dem Vereins-Güterwagenparkverzeichniss Nr. 32 und der IX. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" sind an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Durch die neu aufgelegten Verzeichnisse sind die früher ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1463 vom 6. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1588 vom 30. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den XII. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 1833 vom 4. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 1834 vom 4. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 10. d. Mts.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Schlesisch-sächsischer Thiertarif.

Im Tarif für den vorgenannten Verkehr ist auf Seite 144 die Entfernung für die Verkehrsverbindung Wilkau-Kohlfurt mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. von 232 auf 272 km zu berichtigen.

Breslau, den 9. Mai 1901. (1195)

Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Badische Lokal-Eisenbahnen, Aktiengesellschaft.

Am 14. Mai l. J. wird die 18,75 km lange normalspurige Nebenbahn Wiesloch Staatsbahnhof-Meckesheim für den gesammten Verkehr eröffnet. An der Linie liegen die Stationen und Haltepunkte Wiesloch Stadt, Wiesloch Oberstadt, Altwiesloch, Dielheim, Horrenberg, Baierthal, Station Baierthal Haltepunkt und Schatthausen. Anschluss an die badische Staatseisenbahn ist in Wiesloch Staatsbahnhof und Meckesheim. Die Stationen Wiesloch Stadt, Dielheim, Horrenberg, Baierthal und Schatthausen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet, die Haltepunkte Wiesloch Oberstadt, Altwiesloch und Baierthal dagegen dienen nur dem Personenverkehr.

Sprengstoffe können auf allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen angenommen und ausgeliefert werden. Ausgeschlossen ist die Annahme und Beförderung von schweren Fahrzeugen, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist.

Mit dem Tage der Eröffnung tritt der Lokaltarif für die Nebenbahn in Kraft, ebenso der Fahrplan. Die auf dem letzten bezeichneten Lokalzüge der Strecke Wiesloch Staatsbahnhof-Wiesloch Oberstadt verkehren erst mit dem Tage der Eröffnung des elektrischen Betriebs auf dieser Strecke, der besonders bekannt gegeben wird.

Lokaltarif und Fahrplan sind auf unseren Stationen käuflich zu haben.

Karlsruhe, den 10. Mai 1901. (1196H&V)

Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 1. Juni 1901 tritt der Nachtrag V zum oben genannten Tarifhefte in Kraft, der unter anderem neue Frachtsätze für Kleie, Düngemittel, Drainröhren und Ziegel sowie ermässigte Frachtsätze für Eisenschlacken von Segen Gottes nach Oberschlesien enthält.

Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. Juli 1901. Druckstücke des Nachtrags können zum Preise von 0,40 ℳ bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 13. Mai 1901. (1197)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Auf den Strecken der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn können Sendungen in Kalkdeckelwagen nicht befördert werden.

Erfurt, den 11. Mai 1901. (1198)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai l. J. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 20, Abtheilung VIa und VIb für Alteisen von Schweinfurt C. B. und Schweinfurt Stadt nach Assling direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 10. Mai 1901. (1199)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.

Lauf r. d. P. wird zum 15. d. Mts. in die Klasse 7 — Reis usw. — mit direkten Sätzen aufgenommen.

Die Sätze des Haupttarifes für Cuxhaven in Klasse 3 mit Neumarkt i. d. O. und in Klasse 7 mit Lindau und Neuulm werden berichtigt.

Näheres ist in den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 8. Mai 1901. (1200)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Mit Gültigkeit vom 21. Mai d. J. werden die Stationen Nienburg a/S. des Direktionsbezirks Magdeburg und Brunsbüttelkoog des Direktionsbezirks Altona in den Verband aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 8. Mai 1901. (1201)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Preussisch-bayerischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die Station Lötzen der ostpreussischen Südbahn für die Abfertigung von Grossvieh (ausschl. Pferde) und Kleinvieh in Wagenladungen im Verkehr mit den Stationen Fürth Stsbhf. und Nürnberg Ctlbhf einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 7. Mai 1901. (1202)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Uebergangstarif mit der Polkwitz-Raudtener Kleinbahn.

Vom 15. Mai d. J. ab werden für Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben, Wegebaumaterialien, Holz der Spezialtarife II und III, Steinkohlen, Braunkohlen und Torf die im Gruppentarif II (einschl. der Tarife für den oberschlesischen und niederschlesischen Steinkohlenverkehr und in den Wechseltarifen mit der Gruppe II im Verkehr zwischen der Uebergangsstation Raudten und den Stationen der preussischen und preussisch-hessischen Staatsbahnen für Ladungen von 5000 und 10000 kg bestehenden Frachtsätze bei Umkartirung dieser Sendungen von und nach der Polkwitz-Raudtener Kleinbahn um 2 ₰ für 100 kg ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Breslau, den 5. Mai 1901. (1203)

Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891.

Die im badischen Lokalgüterverkehr mit Gültigkeit vom 1. Mai 1901 eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Sand ab Wertheim nach Friedrichsfeld, Heidelberg Hauptbahnhof und Schwetzingen haben vom gleichen Tage ab auch Gültigkeit für dieselben Verkehrsbeziehungen im Main-Neckarbahn-bayerischen Güterverkehr.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Güterabfertigungsstellen.

München, den 8. Mai 1901. (1204)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für die Beförderung von Cement und Cementwaaren von Mühlburg nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen und badischen Stationen auf schweiz. Gebiet ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau und unsere Station Mühlburg.

Karlsruhe, den 11. Mai 1901. (1205)

Gr. Generaldirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Zu den am 1. Juni d. J. in Kraft tretenden Tarifnachträgen (Nachtrag 2 zum Tarifheft 1 und Nachtrag 1 zum Tarifheft 2) sind Berichtigungsblätter erschienen, die bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden können. Soweit hierdurch Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 30. Juni 1901 in Kraft.

Breslau, den 8. Mai 1901. (1206)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Lieberose und Cottbus des Direktionsbezirks Halle a. S. in den Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Eisenerzen usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 9. Mai 1901. (1207)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Vom 1. Juli d. J. kommt für jeden auf den Gemeinschaftsbahnhöfen Neustadt und Gogolin für die Neustadt-Gogoliner Eisenbahn ankommenden und von dort abgehenden Wagen mit Lokalfracht, welcher nicht am Ladegleise der Privatbahn zur Be- bezw. Entladung kommt, sondern über die Staatsbahngleise rangirt werden muss, um an den Ladegleisen der Staatsbahn oder an den Lagerplätzen oder auf einem Privatanschluss be- oder entladen zu werden, eine Gebühr von 1 ℳ pro Wagen zur Erhebung.

Vom gleichen Tage ab wird für Ueberführung des auf den Gemeinschaftsbahnhöfen Neustadt und Gogolin aufgegebenen bezw. nach dort abgefertigten Gepäcks nach bezw. von dem Bahnsteig der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn eine Gebühr erhoben.

Dieselbe beträgt:

für die ersten auch nur angefangenen 25 kg . . . 20 ₰
über 25 kg . . . . 30 „

Neustadt O/S., den 8. Mai 1901. (1208)

Die Direktion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die Station Plessa des Direktionsbezirks Halle a. Saale als Versandstation in die Ausnahmetarife 6a und 6b für Braunkohlenbriketts etc. aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 9. Mai 1901. (1209)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 15. Mai d J. ab werden die Stationen der Strecke Mörlenbach-Wahlen des Direktionsbezirks Mainz in den Tarif für oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a. M., den 10. Mai 1901. (1210)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf trans.

Am 1. Juni d. J. erscheint zu vorbezeichneten Tarif der Nachtrag V. Er enthält eine Abänderung des Vorwortes, eine Ergänzung der Bestimmungen über die Anwendung des Tarifs, Aenderungen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1, 2 und 3 für Eisen und Stahl usw., Frachtsätze für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen Königslutter und Rheda, einen neuen Ausnahmetarif Nr. 16 für Rohbenzin rumänischen Ursprunges von Regensburg Donaulände trans. nach Braunschweig, Leipzig und Plagwitz-Lindenau sowie Tarifergänzungen.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 5 ₰ für das Stück zu haben.

Breslau, den 4. Mai 1901. (1211)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung des Tarif-Nachtrages IV.

Mit 1. Juni 1901 — für Frachterhöhungen und Erschwerungen mit 1. Juli 1901 — tritt der Nachtrag IV zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem Ergänzungen und Aenderungen der Klassengut- und Ausnahmetarife.

Der Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direktion, sowie bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 Heller = 17 ₰ pro Stück erhältlich.

Wien, am 8. Mai 1901. (1212)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich, Westösterreich, Ungarn, Galizien und der Bukowina.

Tarifirung von Canaigre.

Für Canaigre finden ab 1. Juni d. J. im Kartirungswege Anwendung:

A. Im Verkehr mit den österreichischen Elbeumschlagsplätzen Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag:

Bei Aufgabe in beliebigen Mengen die Frachtsätze der Stückgutklasse II.

Bei Aufgabe oder Frachtzahlung mindestens für 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze des Spezialtarifes A 2.

Bei Aufgabe oder Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze des Spezialtarifes II.

B. Im Verkehr mit den sächsischen Elbeumschlagsplätzen in Dresden und Riesa:

Für Stückgutsendung und Sendungen von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen dieselbe Tarifirung wie ad A.

Bei Aufgabe oder Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 61 d im Elbeumschlagstarife für Oesterreich vom 1./11. 1899 des Ausnahmetarifes Nr. 29 d im Elbeumschlagstarife für Westösterreich vom 1./4. 1901 und des Ausnahmetarifes Nr. 33 (Gerbstoffe) im Elbeumschlagstarife für Ungarn vom 1. August 1899.

Wien, am 6. Mai 1901. (1213)

K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife, Theil II, Heft 1, gültig vom 1. Januar 1900.

Mit 1. Juni 1901 und insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Juli 1901 tritt der Nachtrag I zu dem Tarife, Theil II, Heft 1, gültig vom 1. Januar 1900, in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung der Zusammenstellung der Ausnahmetarife nebst den besonderen Bestimmungen für deren Anwendung.
II. Aenderung von Frachtsätzen
   a) in den Stationstarifen für Klassengüter,
   b) in den Ausnahmetarifen.
III. Aufnahme der Station Chrzanow (Frachtenstation) in die Ergänzung der in den Stationstarifen enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifes 2.
IV. Aufnahme der Station Otrokowitz in den Ausnahmetarif XI für Steinsalz.
V. Erweiterung des Ausnahmetarifes XII für Borstenvieh.
VI. Erweiterung des Ausnahmetarifes XIII für Hornvieh.
VII. Berichtigungen.
VIII. Aenderung des Stationsnamens Jezierzany.
IX. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 30 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Mai 1901. (1214)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

(Ergänzung der Tarif-Vorschriften.)

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1901 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1901 gelangen bei Aufgabe von Sammelladungen im Gewichte von 5 000 kg, welche aus Artikeln des Ausnahmetarifes I/B im Tariftheil II, vom 1. Januar 1897, für den obbezeichneten Verkehr, und aus Gütern der allgemeinen Wagenladungsklassen (vergl. „II. Tarifvorschriften“, Punkt 1, Seite 6) zusammengesetzt sind, von Bregenz, Buchs, St. Margrethen, Lindau, Rosmanshorn und Rorschach nach Granica transit beziehungsweise Szczakowa transit zur Anwendung:

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes I/B-b für das wirkliche Gewicht der Artikel des Ausnahmetarifes I/B, und die Frachtsätze der Wagenladungsklasse A für das wirkliche Gewicht der übrigen beigeladenen Güter und — wenn das Gesammtgewicht einer solchen Sammelladung 5 000 kg nicht erreicht — auch

für das auf 5 000 kg fehlende Ergänzungsgewicht.

Wien, am 7. Mai 1901. (1215)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz und der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt am Main einerseits und Stationen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft und der Nebenbahn Waldhof-Sandhofen andererseits.

Für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz und der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. einerseits und Stationen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft und der Nebenbahn Waldhof-Sandhofen andererseits tritt am 1. Juni d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Mainz, den 11. Mai 1901. (1216)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

12 Stück Schlagbaum- und Drahtzugschranken sollen für die Strecke Oberleschen-Liegnitz neu beschafft werden. Die erforderlichen Unterlagen können gegen post- und abtragsgeldfreie Einsendung von 50 ₰ von dem Büreau der unterzeichneten Inspektion bezogen werden.

Entsprechend überschriebene und versiegelte Angebote werden bis zu dem auf Sonnabend, den 25. d. Mts., Vormittags 10 Uhr im genannten Büreau am Bahnhofe Nr. 5 anberaumten öffentlichen Verdingungstermin entgegen genommen. Zuschlag erfolgt in 3 Wochen.

Liegnitz, den 8. Mai 1901. (1217)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Die Lieferung nachstehender Oberbaumaterialien soll vergeben werden:

10 000 Stück Hakenplatten, 2 000 Stück gusseiserne Hakenplatten, 133 t Hakenschrauben, 40 000 Stück Klemmplatten, 759 t Laschen, 23 t Laschenschrauben, 5 000 Stück Mutternstellkappen, 50 000 Stück Unterlagsplatten, 57 t Herzstückplatten und 32 000 Stück Schraubenunterlagsplättchen.

Die Verdingungsunterlagen sind von **unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1** hier, bei welcher sie auch zur Einsicht aufliegen, gegen **gebührenfreie** Einsendung von **2 M.** — in baar — zu beziehen. Angebote mit der Aufschrift **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“** versehen und versiegelt, sind bis zum Eröffnungstage, **den 29. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr**, portofrei **an uns** einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 22. Juni 1901.

Essen (Ruhr), den 5. Mai 1901. (1218)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von **1 490 cbm Kiefern-, 37 cbm Tannen-, 100 cbm Eichen-, 12 cbm Nussbaum- und 3 cbm Ahornholz** als Nachbedarf für die Werkstätten **Leinhausen, Neumünster, Hamburg, Wittenberge, Cassel, Arnsberg, Paderborn, Lingen und Osnabrück.**

Die Lieferungen sind bis 1. Dezember 1901 auszuführen.

Eröffnung der Angebote am 10. Juni 1901, Vormittags 10 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 25. Juni 1901.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ (von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden) vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12 abgegeben.

Hannover, den 10. Mai 1901. (1219)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Telegraphenstangen.

Die Lieferung der im Monat Juli 1901 erforderlichen 151 Stück 10 m, 237 Stück 8,5 m und 331 Stück 7,00 m langen, ungetränkten Telegraphenstangen soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im Büreau der königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion 1, Bahnhofsstrasse Nr. 57 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
25. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr,
im Geschäftslokale, Wilhelmstrasse Nr. 8 f stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. Mai 1901.

Magdeburg, den 9. Mai 1901. (1220)
Königliche Eisenbahn-Telegrapheninspektion.

Verdingung von 73 800 kg Zinn in 6 Loosen und 9 650 kg Antimon in 5 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 11. Juni 1901, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. Juni 1901.

Berlin, den 10. Mai 1901. (1221)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 130 000 kg Leinöl in 2 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 8. Juni 1901, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis zum 15. Juni 1901.

Berlin, den 10. Mai 1901. (1222)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von rothen und gelben Verblendsteinen (Vollsteinen) für den Umbau der im Zuge der Stadtverbindungsbahn in Breslau zwischen der Neudorf- und Gräbschener Strasse gelegenen Unterführungen und Viaduktstrecken soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 20. d. Mts., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 10. Mai 1901. (1223)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Die Unterhaltung und Lieferung der kurzen (Rangirer-) Dienstmäntel soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 24. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Juni 1901.

Magdeburg, den 9. Mai 1901. (1224)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altpapieren.

Die ausgesonderten Altpapiere, und zwar:

Akten, Kassenbücher, Kassen- und Rechnungsbeläge, Depeschen und Depeschenstreifen, Depeschenbücher, Gepäck- und Hinterlegungsscheine, benutzte und ungültig gewordene Fahrkarten, veraltete Dienstvorschriften und Dienstanweisungen, Avise, Frachtkarten und Korbpapier zum Einstampfen, Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke, Bücher usw. zur freien Verwendung sollen verkauft werden.

Angebote sind bis Montag, den 20. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, an unser Rechnungsbüreau hier, Bahnhofstrasse Nr. 23, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Altpapiere“ einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Kanzlei hier eingesehen, auch von dort gegen Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Oeffnung der Angebote findet am 20. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, statt.

Erfurt, den 2. Mai 1901. (1225)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. Mai Vorm. gemeldet.

Nr. 14. Berlin, am 15. Mai 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von **75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.**

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	1739	1	Kiste	Betten	29	1	Neuulm	Bayerische Stsb.	
2	A	88	1	Fass	Oel	?	2	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
3	A	1/2	2	Säcke	Kartoffeln	100	3	Bremerhaven Zollinland	K. E.-D. Hannover	
4	A A	3361	1	Ballen	Leinen	60	4	Essen H.	K. E.-D. Essen	
5	A A M	2	1	Kiste	?	37	5	Karlsruhe	Badische Stsb.	
6	A B	17	1	Fass	Haare oder Filz	245	6	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
7	A B	2004	1	Kiste	Kognak	46	7	Aachen	K. E.-D. Cöln	
8	AH	—	1	Stg.	Stahl	9	8	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
9	A M	1	1	eiserne Flasche	?	2	9	Hannover	K. E.-D. Hannover	
10	A M	1	1	Korb	gefüllt	21	10	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a. M.	
11	A R	3353	1	Ballen	Watte	24	11	Loetzen	Ostpreussische Südb.	
12	A S	2032	1	Kiste	Wein	74	12	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
13	A W	Preiswitz	1	—	Ofenbank	—	13	Preiswitz	K. E.-D. Kattowitz	
14	A Z	—	2	Stück	Schaare	2	14	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
15	B	1938	1	Kiste	?	172	15	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
16	B	1856	1	"	Couverts	163	16	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	
17	B	7461	1	"	?	18	17	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
18	B	—	1	Korb	Gusswaaren	—	18	Bingerbrück	Direktion Mainz	
19	B	5	1	Sack	geschlissene Bettfedern	3	19	Neisse	K. E.-D. Breslau	
20	B A	995	1	Kiste	?	38	20	Emmendingen	Badische Stsb.	
21	B C	31496	1	"	Porzellan	45	21	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
22	B C P	26	1	Fass	Maschinenöl	161	22	Naugard	Altdamm-Kolberger	
23	B E	602	1	"	leer	16	23	Karlsruhe Rgbf.	Badische Stsb.	
24	B F	3813	1	Pack in Leinen	Sensenbaum mit Sense	3	24	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
25	B L	2434	1	Kiste	leer	14	25	Neuulm	Bayerische Stsb.	
26	B N B	8	1	—	Kette	—	26	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
27	B S B	2	1	Bd.	6 Pflugschaare	11	27	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
28	B & W	982	1	Kiste	?	25	28	Mühlhausen i/Th.	"	
29	C	5	1	Topf	Gelee	5	29	Malmedy	K. E.-D. Cöln	
30	C	—	12	—	Roststäbe	72	30	Duisburg	K. E.-D. Essen	
31	C	1790	1	Ballen	Bettfedern	17	31	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
32	C B	1203	1	Kiste	Holzglasur (1 Blechflasche)	16	32	Steinach	K. E.-D. Erfurt	
33	C D	90	1	Bd.	Stahl	?	33	Oberbrügge	K. E.-D. Elberfeld	
34	C D	12	1	Eisenfass	leer	80	34	Duisburg	K. E.-D. Essen	
35	C F	2	1	Korb	Kleider	15,5	35	Herne	"	signirt: Herne
36	C L	30	1	Ballen	Manufakturw.	47	36	Dortmund B. M.		
37	C L	1748	1	Fass	gefüllt	218	37	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
38	C M	4442	1	Kiste	Käse	13	38	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
39	C P	—	1	Bündel	Kleidungsstücke	3	39	Kiel	K. E.-D. Altona	
40	C S	—	1	Kiste	ff. Steine	25	40	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
41	C W	1589	12	—	eis. Waschständer	47	41	Berlin Ahb.	K. E.-D. Berlin	
42	C W & G	454 453	1 1	Kanne Fass	Oel	50 259	42	Triberg	Badische Stsb.	
43	D B	2019	1	Stab	Stahl	11	43	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
44	D F L	523	1	Kiste	leer	81	44	Braunschweig H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
45	E	—	4	—	gusseis. Kappen	20	45	Mainz	Direktion Mainz	
46	E	415 oder 115	1	Kiste	Kohlenkörper für elektr. Elemente	15	46	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
47	E B	—	1	Rolle	Dachpappe	13	47	Kiel	K. E.-D. Altona	
48	E C W	2564	1	Tonne	Heringe	151	48	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
49	E E	16756	1	Kiste	Maschinentheile	64	49	Styrum	K. E.-D. Essen	
50	E G S	723	1	Sack	grosse Rosinen	13	50	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	E & P	463	1	Kiste	Schildpattkämme —	—	51	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
52	E R	162	1	Pack	Papier —	46	52	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
53	E S	27036	1	Kessel	Mostrich —	14,5	53	Laskowitz	K. E.-D. Danzig	
54	E Z	—	1	Kiste	Käse —	30	54	Essen N.	K. E.-D. Essen	
55	F B	4053	1	„	Zuckerwaaren —	23	55	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
56	F E	13	1	(eis. Reifen) Fass	leer —	75	56	Schönfeld	K. E.-D. Magdeburg	
57	F F	179676	1	Kübel	Margarine —	19	57	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	bezettelt: von Kyritz 20./4. nach Berlin.
58	F F	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	58	Berlin H. u. L.	„	
59	F M	—	1	—	Sopha —	52	59	St. Avold	Reichsbahn	
60	F M	595	1	Kiste	Eisenwaaren —	149	60	Hagen=Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
61	F R	80	1	Ballen	? —	6	61	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
62	F V H	366	1	Fass	Terpentin —	197	62	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
63	F W	1302	1	„	leer —	125	63	Würzburg	Bayerische Stsb.	
64	G A	3286	1	Kiste	elektr. Artikel —	42	64	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
65	G B	712	1	eis. Trommel	leer —	19	65	Berlin Stb.	„	
66	G D	47	1	Blechbüchse	leer —	8	66	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
67	G E	6808	1	Kiste	leere Weinflaschen —	163	67	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
68	G E G	612	1	„	Rosinen —	59	68	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
69	G F	1645	1	Ballen	Mistgabeln —	13	69	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
70	G J	331	1	Fass	gefüllt —	45	70	Offenburg	Badische Stsb.	
71	G K	312	1	Kiste	Eisenwaaren —	13	71	Dt. Lissa	K. E.-D. Breslau	
72	G L	815	1	„	Bücher —	123	72	Hannover	K. E.-D. Hannover	
73	G L C	483	1	Fass	leer —	116	73	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a M.	
74	G S	7322	1	Kiste	Chokolade —	10	74	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
75	G V	9	1	Bund	Besen —	9	75	Kolberg	K. E.-D. Stettin	
76	G W & Co	9948	1	Kiste	? —	28	76	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
77	H	70	1	Verschlag	1 Spiegel —	54	77	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
78	H	254/5	2	—	braun gebeizte Holzplatten	15	78	Herne	K. E.-D. Essen	
79	H	7	1	Ballen	Lumpen —	—	79	Gramenz	K. E.-D. Danzig	
80	H	1000	1	—	eis. Winde —	45	80	Neustadt b/Coburg	K. E.-D. Erfurt	
81	H	— —	6 2	Stb. Bd.	Winkeleisen — Stabeisen —	?	81	Weissenthurm	K. E.-D. Cöln	
82	HB	1094	1	Fass	Seife —	27	82	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
83	H E	19	1	Kiste	Lederpantoffeln —	38	83	Stargard i/Po.	„	
84	H F	57	1	Fass	leer —	40	84	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
85	H F E	50051	1	K.	Kammrad —	2	85	Düren	K. E.-D. Cöln	
86	H G	—	1	rother Koffer	Herren- u. Damenwäsche	41	86	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
87	HF	1	1	Korb	ansch. Säure —	73	87	Lehrte	K, E.-D. Hannover	
88	H L	—	1	Ballot	gefüllt (anscheinend Lederriemen)	7	88	Rastatt	Badische Stsb.	
89	H L	—	1	Sack	Säcke —	7,5	89	Neunkirchen (Saar)	St. Johann=Saarbr.	
90	H L	131	1	—	Sportwagen —	13	90	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
91	H M	122	1	Fass	leer —	14	91	Würzburg	Bayerische Stsb.	
92	H S	33384	1	Kiste	? —	77	92	Halbe	K. E.-D. Halle a/S.	
93	H & T	1040	1	„	Papier („Selfactor“)	68	93	Münster	K. E.-D. Münster	
94	H et V	9	1	eis. Kessel	? —	47	94	Marggrabowo	K. E.-D. Königsberg	beschrieben: Nürnberg.
95	H W M	7164	1	Ballen	? —	20	95	Dahlheim	K. E.-D. Cöln	
96	J A	3079	1	Sack	anscheinend Futter- oder Düngemittel	50	96	Oberstein	St. Johann=Saarbr.	
97	J F B	3560/4	5	Rg.	Draht —	247	97	Goldbeck	K. E.-D. Magdeburg	
98	J F S	4590	1	Kiste	? —	?	98	Traben=Trarbach	St. Johann=Saarbr.	
99	J H	14603	1	Ballen	gefüllt —	50	99	Aachen	K. E.-D. Cöln	
100	J P	3415	1	Kiste	Kessel oder Presse —	155	100	Cöln=Nippes	„	
101	J R	3	1	—	rother Tisch —	19	101	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
102	K	3137/41	5	—	Kinderwagen —	85	102	Worms	Direktion Mainz	
103	K	—	1	—	eis. Schiebkarre —	36	103	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
104	K	—	11	Säcke	altes Papier —	?	104	Utrecht	Niederl. Centralb.	
105	K	1	1	Sack	l. Säcke —	5	105	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
106	K B	1324	1	—	eiserne Karre —	21	106	Hamm	K. E.-D. Essen	
107	K C	805	1	Fass	Oel —	242	107	Camen	„	
108	K E D M	2	1	—	Viehgitter —	—	108	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
109	K G	1722	1	Fass	? —	30,5	109	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
110	K H	3575	1	Kiste	Wagenschmiere —	18	110	Dieburg	Direktion Mainz	
111	K K & C	1848	1	Pack	Holzstäbe (Blumenstäbe)	34,5	111	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
112	K K St B	108	1	—	Kette —	—	112	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
113	K W	—	1	Kiste	Filzschuhe u. Pantoffeln	15,5	113	Rinteln	K. E.-D. Hannover	
114	L	567	1	„	Schuhwaaren —	31	114	Geestemünde	„	
115	L E	12	1	„	Käse —	11	115	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
16	L O	5	1	Bund	4 Eisentheile	38	116	Freising	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
17	L R	—	1	Kübel	Butter	35	117	Hermsdorf (Kynast)	K. E.-D. Breslau	
18	L R	10	1	Blechbehälter	gefüllt	28,5	118	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
19	M	1	1	—	Privatdecke	29	119	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
20	M	15	1	Kiste	Messingschnallen	56	120	Lübeck	Lübeck-Büchener	
21	M	10	1	„	?	10,5	121	Mülheim (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
22	M D	993	1	Pack	Handkörbe	—	122	Carnap	„	
23	M P	—	1	Sack	Kartoffeln	25	123	Memel	K. E.-D. Königsberg	
24	M S	993	1	Kiste	elektrische Apparate	47	124	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
25	Nch	120	1	Bund	Pflanzen	27	125	Weinsberg	Württemberg. Stsb.	
26	N H	—	1	Eimer	Honig	6	126	Lübeck	Lübeck-Büchener	
27	N & O	904/5	2	Sack	Holzwaaren	44	127	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
28	O F	I	1	Reisekorb	ger. Fleisch- und Wurstwaaren	43	128	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
29	O K	1175	1	Kollo	2 Kinderstühlchen	1,5	129	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
30	P	1515	1	—	Ausziehtisch	30	130	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
31	P	—	1	—	Winkeleisen	21	131	KirchenlamitzBhf.	Bayerische Stsb.	
32	P B	3	1	Korb	Kleider	8	132	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
33	P C	217	1	Kiste	leer	47	133	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
34	P H	—	10	—	Eisenstangen, vierk.	45	134	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
35	P R	3612	1	Kiste	?	—	135	Elberfeld-Mirke	„	
36	R	4	1	Ballen	Papier	22,5	136	Nieder-Ramstadt	Direktion Mainz	
37	R	8	1	Pack	Felle	10,5	137	Leipzig, Eil. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
38	S	810	1	—	Puppenwagen	—	138	Soest	K. E.-D. Cassel	
39	S	422	1	Sack	gebr. Kaffee	30	139	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
40	S	—	1	Fass	Sardinen	5	140	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
41	S	9820	1	Tonne	leer	29	141	Kiel	K. E.-D. Altona	
42	S	10/11	2	Sack	gefüllt	67	142	Mannheim	Badische Stsb.	
43	— / S A	— / 250	1 / 1	Blechkanne / „	gefüllt / leer	13	143	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
44	S B	16203/6	4	Ring	Draht	120	144	Mannheim	Direktion Mainz	
45	S G	14	1	eis. Cylinder	einsch. Schwefelsäure	52	145	Driburg	K. E.-D. Cassel	
46	S G H	—	1	Ballen	Barchent	83,5	146	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
47	S S	24	1	Tafel	verz. Eisenblech	16	147	Opladen	„	
48	S S	1574	1	Kübel	Fett	57	148	Weener	Oldenburgische Stsb.	
49	S S	514	1	Pack	l. alte Säcke	20	149	Lobenstein	K. E.-D. Erfurt	
50	St J H	7	1	Kiste	leer	95	150	Schalke	K. E.-D. Essen	
51	St K	2222	1	„	Uringläser	98	151	Mannheim U.	Badische Stsb.	
52	S W	1210 Berlin	1	—	Verschlag mit 2 eisernen Kiepen	20	152	Gepäckabf. Düsseldorf H.	K. E.-D. Elberfeld	
53	U	32/31192	1	—	Eisentheil	12	153	Brzczinka	K. E.-D. Kattowitz	
54	V B	—	1	Korb	?	40	154	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	*)
55	W	33/34	2	Stück	Wasserzober	6	155	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
56	W	994	1	Sack	Kleiderhaken	4,5	156	Rheydt (Geneiken)	K. E.-D. Cöln	
57	W (weiss)	—	1	„	gusseis. Zahnrad	8	157	Harburg	K. E.-D. Altona	
58	W F K	7050	1	Kiste	leer	20	158	München Centr.	Bayerische Stsb.	
59	W F C	8882	1	Fass	gefüllt mit?	179,5	159	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
60	W H	I	1	Korb	unbekannt	24	160	Posen	K. E.-D. Posen	
61	W J	—	1	Kollo	emaillirte Kessel	12	161	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
62	W K	20	2	Pack	leere Säcke	50	162	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
63	W K	1476	1	Fass	Wein	72	163	Mannheim	Direktion Mainz	
64	W K / —	869/70 / —	5 / 1	Stangen / Stange	Stahl	78	164	Harkorsten	K. E.-D. Elberfeld	
65	W R	7871	1	Kiste	?	41	165	Frankf. a/M. Hgb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
66	Z	1	1	Pack	runde weisse Pappdeckel	5	166	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
67	Z	3078	1	Sack	leere Säcke	27	167	Jettingen	Bayerische Stsb.	
68	Z W	615	1	Fass	Zucker	496	168	Gera	K. E.-D. Erfurt	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
69	E. Ahlborn 20 Ltr. Hildesheim	—	1	Milchkanne	Milch	23	169	Löhne i/W.	K. E.-D. Hannover	Milch bereits verdorben.
70	Joan Beyer	—	1	—	Privatplan	—	170	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
71	Domin	—	1	Sack	Kartoffeln	53	171	Wanne	K. E.-D. Essen	
72	H S M Dordrecht	8, 12, 14,	3	Stück	Dienstleinen	5	172	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
73	Pfarrer Eiermann	—	1	Kiste	?	—	173	Mosbach	Badische Stsb.	
74	Frankfurt a/M.	552	1	Sack	Samen	150	174	Eila. Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
75	Genossenschaft	1/2	2	Pack	l. gebr. Säcke	58	175	Breslau Od.	K. E.-D. Breslau	
76	Iserlohn	1	1	—	Kindersportwagen	6	176	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	

*) **Beklebt: Schwenningen b/Rottweil nach Hamburg.**

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
177	E. Kinning & Co. Leipzig-Plagwitz	—	2	Kolli	Maschinentheile —	253	177	Neuss	K. E.-D. Cöln	
178	Kassel, Mechanische Segeltuchweberei, Fabrik Baumann und Lederer	1898	1	—	Decke —	—	178	Leeuwarden	Niederländ. Stsb.	
179	Lemathe	19	1	—	altes Keilkissen —	3	179	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
180	Fabrikmarke: Lüders, Wernigerode	1015	1	—	gusseis. Ofenvorsatz	4	180	Lübeck	Lübeck-Büchener	
181	Lützen	152	1	—	Kinderstuhl —	1,5	181	Lützen	K. E.-D. Halle a/S.	
182	Maxim	11	1	—	gusseis. Rad —	38	182	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
183	Nord Belge	1066	1	—	zerrissene Decke —	—	183	Kalk Nord	„	
184	Richtener	1254	1	Bierfass	leer —	30	184	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
185	Sergney Ivanowitz Stepanoff in Leutrorair	—	1	Kiste	Kurzwaaren —	9	185	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
186	A M Tilsit	II	1	—	Matratze (mit Sackleinwand benäht)	54	186	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
187	A K Union 1901	—	1	—	gusseis. Rad —	17	187	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
188	Th. Verhafen	509	1	—	Decke —	38	188	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
189	—	14	1	—	Haut —	30	189	Würzburg	Bayerische Stsb.	
190	—	50 2	1	Rll.	Drahtgeflecht —	65	190	Camen	K. E.-D. Essen	
191	—	65	2	—	Winkeleisen —	2	191	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
192	—	115	1	Koffer	Kleider —	37	192	Gep.-Abf. Bremen	K. E.-D. Hannover	
193	—	140 70	3 2	schwarz lackirt	eis. Schlagleisten —	?	193	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	1,4 m lg., 48 mm br.; 69 cm lg., 48 mm br.
194	—	164 920	2	Bierfässer	leer —	55	194	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
195	—	300	1	Korb	Salat —	4	195	Mainz	Direktion Mainz	
196	—	722	1	Oelfass	leer —	—	196	Bremen	K. E.-D. Hannover	
197	—	1225	1	Pack in Strohhülle	Rhabarber mit Wurzel zum Pflanzen	2	197	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
198	—	2729	1	Sack	Federn —	3	198	Westend	K. E.-D. Berlin	
199	—	3013 A	1	Ballen	Gummiverpackung —	21	199	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
200	—	6276	1	Geb.	leer	24	200	Kiel	K. E.-D. Altona	
201	—	6401	1	—	eichener Ausziehtisch	50	201	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
202	AM H G (im Dreieck)	1	1	Kiste	? —	85	202	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
203	(JL)	1239	1	Ballen	Korke —	54	203	Offenburg	Badische Stsb.	Ballen trägt alte Bezettelung von Bremen.
204	J (im Dreieck)	100	1	Fass	leer —	28	204	Magdeb.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
205	O p (im Dreieck)	4106	1	Pack	leb. Pflanzen und Kartoffeln	15	205	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
206	G (im Dreieck)	51125	1	Fass	Oel —	—	206	Varrel	K. E.-D. Münster	
207	G (im Dreieck)	51125	1	„	Oel —	193	207	„	„	
208	T	1140	1	„	? —	210	208	Derenburg	Halberst.-Blankenb.	
209		427 428	2	Kisten	Seife —	122	209	Wronke	K. E.-D. Bromberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
210	△ 675	377	1	Kiste	ordinäre Esslöffel —	162	210	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
211	rother Strich	—	1	„	kleine Maschinenräder	9	211	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
212	weisser —	—	1	Bd.	Röhrenmuffen —	4	212	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
213	rother Strich	—	1	Stg.	T-Eisen —	3,5	213	Wildemann	K. E.-D. Magdeburg	
214	gelb	II	3	Taf.	Blech —	?	214	Brake	Oldenburgische Stsb.	
215	roth	II	1	Bd.	14 eis. Rundstangen	60	215	Glückstadt	K. E.-D. Altona	
216	roth	—	1	Stck.	Winkeleisen —	5	216	Eulenburg	K. E.-D. Stettin	
217	roth	—	2	Stg.	☐ Eisen —	69	217	Rgb. Rummelsbg.	K. E.-D. Berlin	
218	gelb	1	4 1	Stck. Bd.	Bratpfannen — 6 Bolzen —	11,5 9,5	218	Bütow	K. E.-D. Danzig	
219	rother —	—	4	Stck.	Gasrohre, Heizungsrohre	—	219	Berka a Ilm	Weimar-Berka-Blankenhainer E.	
220	blau	—	4	—	Achsschenkel mit Buchsen	31	220	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
221	roth	—	2	Kolli	Eisen —	25	221	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
222	roth	//	9	Stck.	Pflugschaare —	30	222	Frankf. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
223	—	—	1	—	nussbaum. Ausziehtisch	37	223	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
224	—	—	1	—	eiserne Bettstelle —	26	224	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
225	—	—	1	—	vierkantige Blechflasche	16	225	Bebra	K. E.-D. Frankf. a M.	
226	—	—	1	—	Blechgefäss mit Deckel u. Handgriffen	15	226	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
227	—	—	1	Bund	7 Blechscheiben —	50	227	Gemünden	Bayerische Stsb.	seit längerer Zeit.
228	—	—	1	Pck.	2 Bleirohre —	9	228	Frankf. a/M. (Hpt.-Güt.-Bhf.)	K. E. D. Frankf. a/M.	
229	—	—	2	Pack	Blumenkörbe —	32	229	Leipzig Eilb. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
230	—	—	1	Pck.	10 eis. Bolzen —	16	230	Witten O.	K. E.-D. Essen	anscheinend Einlage für eine Bettstelle.
231	—	—	1	Pack	unbearb. Bretter —	10	331	Essen Hbf.	„	
232	—	—	1	Sack	Brot —	40	232	Borbeck	„	
233	—	—	1	„	6 Brote —	28	233	Frintrop	„	
234	—	—	1	Packet	Bücher —	7	234	Bischweiler	Reichsbahn	
235	—	—	7	Säcke	Cement —	350	235	Strassburg	„	
236	—	—	1	Ring	Draht —	1	236	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
237	—	—	1	„	Draht —	15	237	Kurzenhausen	Reichsbahn	
238	—	—	1	Rll.	Drahtgeflecht —	37	238	Saargemünd	St. Johann-Saarbr.	
239	—	—	2	„	Drahtgeflecht —	22	239	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
240	—	—	15	Bund	Eichenrinde —	200	240	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
241	—	—	1	Stg.	Eisen —	5	241	Altona	K. E.-D. Altona	
242	—	—	1	Stb.	Eisen mit angeb. Schlüssel	3	242	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
243	—	—	2	—	gebog. Eisenbleche mit Haken	?	243	Schönwalde	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
244	—	—	1	Rg.	verz. Eisendraht —	36	244	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
245	—	—	1	—	Eisengitter —	26	245	Solingen	K. E. D. Elberfeld	
246	—	—	1	Korb	Eisengusswaaren —	45	246	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
247	—	—	1	—	gebog. Eisenrohr mit Rolle (Maschinenth.)	?	247	Aachen	K. E.-D. Cöln	
248	—	—	2	—	Eisenstangen —	32	248	Bochum	K. E.-D. Essen	
249	—	—	1	Pck.	8 Eisentheile —	5,5	249	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
250	—	—	1 1	Bd. —	3 Eisentheile — rundes Eisentheil —	7	250	Wesel	K. E.-D. Essen	
251	—	—	3	Stck.	Eisenwaaren —	16	251	Düren	K. E.-D. Cöln	
252	—	—	2	Stück	Fahnenstangen —	—	252	Neunkirchen a/Saar	St. Johann-Saarbr.	2 m lang (1 mit Knopf).
253	—	—	1	Fass	leer —	35	253	Lindenau i/W.	K. E.-D. Danzig	
254	—	—	1	„	leer —	33	254	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
255	—	—	1	„	leer —	50	255	Guntersblum	Direktion Mainz	
256	—	—	1	—	lebendes Ferkel —	—	256	Heiligenstadt	K. E.-D. Cassel	
257	—	—	1	Weidenkorb	Fichtenpflanzen —	48	257	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
258	—	—	1	Stg.	Flacheisen —	15	258	Magdebg. H.	K. E.-D. Magdeburg	
259	—	—	1	Bd.	17 Stck. Flacheisen —	54	259	Poulheim	K. E.-D. Cöln	
260	—	—	1	Kollo	Flacheisen —	—	260	Leschnitz	K. E.-D. Kattowitz	
261	—	—	1	Pck.	Flanschen —	16	261	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
262	—	—	1	—	Flaschenzug mit Haken	5	262	Iserlohn	„	
263	—	—	1	Kiste	eingemachte Früchte	3	263	Elberfeld	„	
264	—	—	2 1	— —	eis. Gardinenstangen Küchen Wandeisen —	4	264	Frankf. a/M. (Hpt.-Güt.-Bhf.)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
265	—	—	2	Bd.	Gasrohre —	77	265	Beyenburg	K. E.-D. Elberfeld	
266	—	—	2	—	Gasrohre —	12,5	266	Emmerich	K. E.-D. Essen	
267	—	—	1	Wagen	Gasrohre —	—	267	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Köln 70775.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
268	—	—	1	—	eis. Gestell (Abzugsrohr mit Hahn)	8	268	Glogau	K. E.-D. Posen	
269	—	—	1	—	Gewicht —	1	269	Neuulm	Bayerische Stsb.	
270	—	—	2	—	Gussplatten —	29	270	Emmerich	K. E.-D. Essen	
271	—	—	1	Bd.	Gussstücke —	20	271	Guntershausen	K. E.-D. Cassel	
272	—	—	117	—	Gussstücke —	129	272	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
273	—	—	1	—	Handkoffer —	5,5	273	Selz	Reichsbahn	
274	—	—	1	Bd.	2 Herdstangen —	2	274	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
275	—	—	1	Kiste in Leinen	Herren- und Damenhüte	4	275	Gepäck-Abf. Herbesthal	„	
276	—	—	1	Bund	8 Stück Heugabeln —	10	276	Aachen	„	6,5 m lang, 10 + 13 cm stark.
277	—	—	1	Stück	Holzbalken —	40	277	Rheine	K. E.-D. Münster	
278	—	—	1	—	Holzbohle —	48	278	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
279	—	—	2	Kolli	Holzleisten (Thürverzierungen)	13	279	Schivelbein	K. E.-D. Stettin	
280	—	—	1	Bund	Holzpantinen (15 Paar)	15	280	Altenessen	K. E.-D. Essen	
281	—	—	1	Paar	Holzschuhe mit Lederbesatz	1	281	Wetter Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
282	—	—	1	Bund	Holzsplinte —	5	282	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
283	—	—	1	—	schwarze runde Holzstange	0,5	283	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	1,5 m lang.
284	—	—	2	Hutschachteln	2 Sammethüte, 2 Paar Handschuhe, Handtasche, 1 Krawatte, 1 Barett, 1 Spahnkorb	1,5	284	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
285	—	—	1	Sack	Johannisbrot —	23	285	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	aus Eisen und Holz gefertigt.
286	—	—	1	Bund	18 Stück Kanäle —	42,5	286	Arolsen	K. E.-D. Cassel	
287	—	—	7	Kannen	neue, leere —	—	287	Niederwöllstadt	K. E.-D. Frankf. a/M.	
288	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	32	288	Fronhausen (Lahn)	„	
289	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	289	Ansbach	Bayerische Stsb.	
290	—	—	1	Stück	Käse —	9	290	Weener	Oldenburgische Stsb.	
291	—	—	1	Pack	Kehlleisten —	18	291	Gemünden	Bayerische Stsb.	
292	—	—	1	—	Kette, 8 m lang —	11	292	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	1 mit Haken und Ring, 1 mit Ring.
293	—	—	2	Stück	Ketten —	16,5	293	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
294	—	—	1	Pack	Kindergeräthe —	10	294	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
295	—	—	1	alter viereckiger Korb	ein altes Kinderkleid	3	295	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
296	—	—	1	in Papier	Kinderwagen —	21	296	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
297	—	—	1	Sack	Kleider —	20	297	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
298	—	—	1	Koffer	anscheinend Kleider	45	298	Gepäck-Abf. Dassel	K. E.-D. Cassel	*)
299	—	—	1	Sack	Kleider u. Schuhe —	20	299	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
300	—	—	1	„	Kleidungsstücke —	23	300	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	beklebt: Vlissingen-Kiel.
301	—	—	35	—	leere Körbe —	—	301	Enschedé	Niederländ. Stsb.	
302	—	—	1	Korb	leer —	4	302	Nidda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
303	—	—	1	Korbflasche	?	18	303	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
304	—	—	2	Säcke	Kunstdünger —	104	304	Mülheim Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
305	—	—	1	Pack	7 Kupferrohre —	42	305	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	seit längerer Zeit.
306	—	—	1	—	Lampenkugel —	6	306	Gemünden	Bayerische Stsb.	
307	—	—	1	Pack	10 Stück Leerkuppelungen für Luftdruckbremsschläuche	15	307	Posen	K. E.-D. Posen	
308	—	—	1	Sack	Leinmehl —	50	308	Neuss	K. E.-D. Cöln	
309	—	—	1	„	Lupinen —	85	309	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
310	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	5,5	310	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
311	—	—	2	—	eis. Maschinentheile (ansch. Excenterstangen)	?	311	Dessau	„	7,5 m lang.
312	—	—	1	Ballen	Matten —	75	312	Halle a/S.	„	
313	—	—	1	Tafel	Messingblech —	20	313	Pforzheim	Badische Stsb.	
314	—	—	1	(in Leinen)	Messingschraubenschlüssel	0,5	314	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
315	—	—	1	Pack	5 Thl. einsch. Messingstangen (Garderobenständer)	28	315	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
316	—	—	1	Kanne	Milch	—	316	Wandsbeck	Lübeck-Büchener	**)
317	—	—	1	—	leere Milchkanne —	10	317	Hockenheim	Badische Stsb.	
318	—	—	1	Pack	Packleinen —	3	318	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
319	—	—	1	Rolle	Papier —	15	319	München Centr.	Bayerische Stsb.	
320	—	—	24	—	leere Petroleumfässer	816	320	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
321	—	—	1	Bll.	Pflanzen —	62	321	Bergen a. R.	K. E.-D. Stettin	
322	—	—	1	Eimer	Preisselbeeren —	13	322	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
323	—	—	1	—	Privatdecke —	96	323	Soest	K. E.-D. Cassel	
	—	—	2	—	Bäume —					

*) Der Koffer ist alt, der Lederbezug stellenweise schadhaft. Beklebt: Crefeld 29/4.

**) Kanne trägt Messingschild mit der Aufschrift: Eggert, Bundshagen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
324	—	—	1	—	grüner Puppensportwagen	1	324	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
			1	—	gelb lackirter Kinderstuhl	1				
325	—	—	1	—	Puppenwagen —	4	325	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	oben mit Papier umhüllt.
326	—	—	2	—	Rahmen nebst Deckel	17	326	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
327	—	—	1	Reisekorb	— —	70	327	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	mit 2 Vorhängeschlössern.
328	—	—	1	(neu) Reisekorb	gefüllt —	37	328	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	
329	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	51	329	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
330	—	—	1	„	Wäsche u. Kleidungsstücke	25	330	Alexisbad	Gernrode-Harzgeroder E.	*)
331	—	—	1	Bund	16 Ringe —	17	331	Gemünden	Bayerische Stsb.	seit längerer Zeit.
332	—	—	2	lose	Ripsleder —	7,5	332	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
333	—	—	1	—	eis. Rohr —	13	333	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
334	—	—	1	—	Rohr aus Eisenblech	15	334	Mainz	Direktion Mainz	
335	—	—	6	—	eis. Rohre	19	335	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
336	—	—	10	—	eis. Rohre, ca. 1 m lg., mit Flanschen	36	336	Gotha	„	
337	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle —	9	337	Seesen Stbf.	K. E.-D. Cassel	
338	—	—	14	—	Roststäbe —	5	338	Weiden	Bayerische Stsb.	
339	—	—	1	—	Rundeisen —	53	339	Gemünden	„	seit längerer Zeit.
340	—	—	1	—	Rundeisen —	39	340	„	„	seit längerer Zeit.
341	—	—	1	Bd.	6 Stb. Rundeisen —	11	341	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
342	—	—	1	Bund	Rundstäbe —	75	342	Bamberg	Bayerische Stsb.	
343	—	—	1	Stb.	Rundstahl —	5	343	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
344	—	—	2	Pack	Säcke —	50	344	Duisburg	K. E.-D. Essen	
345	—	—	1	„	Säcke? —	15	345	Gera	K. E.-D. Erfurt	
346	—	—	2	„	leere Säcke —	50	346	Neuss	K. E.-D. Cöln	
347	—	—	1	„	leere Säcke —	23	347	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
348	—	—	1	„	18 leere Säcke —	—	348	Bernburg	„	
349	—	—	1	„	Sägenblätter —	78	349	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
350	—	—	1	Ballon	Säure —	68	350	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
351	—	—	1	Kiste	Satzkisten —	14	351	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
352	—	—	1	—	eiserner Schiebkarren	37	352	Alzey	Direktion Mainz	
353	—	—	1	Kollo	⊔-Schiene —	9	353	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
354	—	—	1	Schliesskorb	leer —	5	354	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
355	—	—	1	Schlosskorb	— —	28,5	355	Lübeck	Lübeck-Büchener	mit schwarz. Wachstuch überzogen.
356	—	—	1	—	Schmiedestück	6	356	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
357	—	—	1	Verschlag	Schornsteinaufsatz mit Wetterfahne	15	357	Elberfeld	„	
358	—	—	1	Pck.	5 Karton Schrauben für Stahlfelgen zu Fahrrädern	6	358	Berlin Ahb.	K. E.-D. Berlin	**)
359	—	—	1	—	eis. Schutzvorrichtung	1	359	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
	—	—	2	—	eis. Schraubenschlüssel					
	—	—	1	—	eis. Schraubenzieher					
	—	—	1	—	blecherne Oelkanne —					
360	—	—	1	Pck.	Spaliernägel —	2	360	Mainz	Direktion Mainz	
361	—	—	1	—	Speiseschrank —	100	361	Gemünden	Bayerische Stsb.	
362	—	—	1	Bd.	8 Stäbe ⊐-Stahl —	68	362	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
363	—	—	4	Stg.	Stabeisen mit Schrauben u. Muttern	3,5	363	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
364	—	—	19	—	eis. Stäbe —	91	364	Strassburg	Reichsbahn	
365	—	—	1	Bd.	4 eis. Stäbe mit 4 Rollen	20	365	Glogau	K. E.-D. Posen	
366	—	—	1	Stange	Stahl —	21	366	Memmingen	Bayerische Stsb.	
367	—	—	1	„	Stahl —	19	367	Bischweiler	Reichsbahn	
368	—	—	1	Stg. in Leinen	aus Stahl u. Messing (Pumpenkolben)	1,5	368	Grevenbroich	K. E.-D. Elberfeld	
369	—	—	1	—	Stahlstange —	4	369	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
370	—	—	1	—	polirte Stange (2 m lang)	2	370	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
371	—	—	3	Pack	Stühle —	28	371	München Centr.	Bayerische Stsb.	
372	—	—	2	—	Tische —	19	372	Strassburg	Reichsbahn	
373	—	—	2	—	eis. Töpfe —	3,5	373	Stralkowo	K. E.-D. Posen	
374	—	—	2	Ballen	Torfstreu —	240	374	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
375	—	—	1	—	Tragkorb, alt —	3	375	Gemünden	Bayerische Stsb.	seit längerer Zeit.
376	—	—	1	—	Transmissionswelle —	?	376	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
377	—	—	1	—	eis. Thür —	3,5	377	Hamburg	K. E.-D. Altona	
378	—	—	1	—	eisernes Viehgitter —	—	378	Patzetz	K. E.-D. Magdeburg	
379	—	—	2	—	alte Waschkessel —	6	379	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	

*) Als Gepäck Nr. 38 am 2. März d. J. von Gernrode nach Alexisbad aufgegeben.
**) Marke: Aachener Stahlw.-Fabr., vorm. C. Schwanemeyer A.-G., Aachen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
380	—	—	1	—	Waffeleisen —	1,5	380	Mainz	Direktion Mainz	
381	—	—	1	Fass	Wein —	75	381	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
382	—	—	2	Säcke	Wolle —	106	382	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
383	—	—	1	Rll.	Zaundrahtgewebe . —	10,5	383	Bartenstein	Ostpr. Südb.	
384	—	—	2	Kolli	Zughaken —	—	384	Aachen	K. E.-D. Cöln	
385	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	51	385	Glogau	K. E.-D. Posen	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C M	196	1	Fass	Theer —	355	1	Marburg H. B.	K. k. priv. Südbahn	
2	C ?	?	1	„	Theer —	166	2			
3	C W	25392	1	Kiste	Manufaktur —	50	3	Balassa Gyarmat	Ungarische Stsb.	von Wien steg.
4	D V / S B	—	1	Stück	Dampfheizungsschlauch —	—	4	Zákány	K. k. priv. Südbahn	
5	D V / S B	—	2	„	Thürgitter —	—	5	Barcs	„	
6	F	3253	1	Kiste	Kleider, Geschirr —	198	6			
7	P	36	1	„	Kleider, Geschirr —	50	7	Szászvár Máza	Ungarische Stsb.	von Camen.
8	P	39	1	Stück	Kinderwagen —	50	8			
9	J F S	164	1	Kiste	alte Kleider —	30	9	Sziszek	K. k. priv. Südbahn	
10	M B	7853	1	Stück	Eisenplatte —	7	10	Budapest S. B.	„	
11	P S	60	1	Kiste	leere Bierflaschen —	50	11	N.-Kanizsa	„	
12	Kristály	6451	1	„	leer, gebraucht —	19	12	Sopron	„	
13	Siófok	—	1	Sack	Torfstaub —	46	13	Siófok	„	
14	Styria 107 R	63	1	Kiste	Blech —	63	14	Marburg H. B.	„	
15	—	2637	1	Stück	Eisenrad —	27	15	Károlyváros	Ungarische Stsb.	von Bubna.
16	—	3725	1	Ballen	Sohlenleder —	118	16	Budapest dunapart	„	von Windischgrätz.
17	—	13566	1	Sack	Salz —	121	17	Laibach	K. k. priv. Südbahn	
18	?	?	1	„	Kochsalz —	120	18	St. Peter	„	
19	?	?	1	„	Viehsalz —	50	19			
20	—	—	2	Pack	Betttheile —	37	20	Sziszek	„	
21	—	—	4	Stück	Eisen —	300	21	Marburg H. B.	„	
22	—	—	3	Säcke	Hafer —	187	22	Zágráb	„	
23	—	—	3	Stück	Hühnerkörbe —	32	23	„	„	
24	—	—	4	„	Pflugeisen —	13	24	Csáktornya	„	
25	—	—	1	Sack	Weizen —	68	25	Siófok	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 39. | 18. Mai 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Einheitsbestrebungen im deutschen Eisenbahnwesen.

(Schluss aus Nr. 38.)

Der Art. 42 der Reichsverfassung, wonach die deutschen Bahnen wie ein einheitliches Netz verwaltet werden sollen, hat seine Verwirklichung noch nicht gefunden. Allgemein anerkannt ist, dass ein innigerer Zusammenschluss der deutschen Bahnen zum Zwecke der Herbeiführung der Einheitlichkeit erwünscht wäre. Es können verschiedene Wege zum Ziel in Betracht kommen:

a) Freie Vereinbarungen. Der bedeutendste auf freier Vereinbarung beruhende Eisenbahnverband, der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, hat zwar ganz bedeutendes im Interesse der Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens Deutschlands, Oesterreich-Ungarns und einiger Nachbarländer geleistet, er wird jedoch niemals in der Lage sein, eine Einheit in finanzieller und wirthschaftlicher Beziehung oder gar in der Verwaltung herzustellen. Namentlich wird er auch seiner Zweckbestimmung nach niemals das Tarifwesen allgemein regeln können, sondern dies kleineren Verbänden überlassen müssen, welche sich gegenseitig Konkurrenz machen und deren Mitglieder sich gegenseitig bei der Festsetzung der Leitungswege innerhalb des einzelnen Verbandes bekriegen. Das vom Verein geschaffene Uebereinkommen über die gegenseitige Wagenbenutzung hat zwar sehr wohlthätig gewirkt, aber es leidet an einer Anzahl von Mängeln, die zu beseitigen nicht gelungen ist. Auch Einzelverbände, welche von einer Anzahl kleinerer Verwaltungen gebildet werden, können nicht helfen, wie sich das gezeigt hat bei den süddeutschen Verwaltungen, welche mehrere Jahre erleichterte Bestimmungen über die Rückgabe leerer Wagen zur Anwendung gebracht, dieses Sonderübereinkommen jedoch neuerdings aufgehoben haben. Der Versuch, wenigstens im Personentarifwesen Einheit durch freie Vereinbarungen innerhalb der deutschen Eisenbahnen herbeizuführen, stösst bekanntlich immer von neuem auf Schwierigkeiten. Auch die namentlich in Württemberg allgemein gewünschte süddeutsche Tarifgemeinschaft, welche in der Hauptsache eine nicht unerhebliche Herabsetzung der regelmässigen Personentarife unter Beseitigung fast aller Ausnahmetarife, insbesondere der Rückfahrkarten, mit sich brächte, setzt eben eine glückliche Lage der Eisenbahnfinanzen voraus, die derzeit weder in Baden noch in Württemberg vorhanden ist. Aber selbst wenn eine Vereinbarung in Absicht auf das Personentarifwesen gelänge, so würde dadurch nur ein kleiner und, wie nicht ohne Grund behauptet wird, ein weniger wichtiger Theil der Missstände beseitigt.

b) Vielleicht kann man es heute als ein Glück bezeichnen, dass der im Jahre 1875 vom Reichseisenbahnamt erstellte Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes nicht Gesetzeskraft erlangt hat. Der Entwurf suchte in erster Linie die durch die Privatbahnen hervorgerufenen Missstände zu heben. Im Falle des Zustandekommens des Gesetzes wäre Preussen mit der Verstaatlichung der Privatbahnen nicht so energisch, wie thatsächlich geschehen, vorgegangen. Durch ein Reichseisenbahngesetz, dessen wesentlichster Vortheil in der Schaffung einer mit den erforderlichen Machtmitteln ausgestatteten Reichsinstanz zur Beaufsichtigung der Eisenbahnen und zur Durchführung der Einheitlichkeit im Betriebe und in der Verwaltung bestände, könnten zwar die üblen Erscheinungen des Wettbewerbes unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen beseitigt werden, es handelt sich aber jetzt nicht mehr blos um diese Missstände, sondern um die Herbeiführung einer möglichst vollständigen Einheit in Wirthschaft und Verwaltung. Ein solches Gesetz würde die Vielheit der deutschen Eisenbahnen und die damit im Zusammenhange stehenden zahlreichen Verschiedenheiten bestehen lassen, von denen namentlich die ungleiche Rentabilität der deutschen Staatsbahnen wegen ihrer Rückwirkung auf die Finanzen hervorzuheben ist.

Als geeignetes Mittel zur Herbeiführung völliger Einheit erscheint dagegen die Umwandlung der deutschen Eisenbahnen in Reichsbahnen und zwar in der Weise, dass das Reich die Bahnen als Eigenthum erwirbt und für sich betreibt und verwaltet, oder in der Weise, dass den Einzelstaaten das Eigenthum verbleibt, während das Reich sie verwaltet und betreibt, sei es unter Vertheilung des Reingewinnes zwischen die betheiligten Staaten, sei es durch Gewährung von Renten an die Bahneigenthümer. Unzweifelhaft böten Reichsbahnen für die deutschen Mittelstaaten eine befriedigende Lösung der Frage namentlich in sog. politischer Hinsicht, weil sie bei der Oberleitung der deutschen Bahnen, sei es nun im Bundesrath oder in einer besonders zu schaffenden Centralbehörde, im Verhältniss der ihnen nach der Grösse ihres Bahngebietes zukommenden Stimmenzahl mitzusprechen hätten. Eine Verwirklichung des Reichseisenbahngedankens erscheint aber derzeit aus politischen Gründen wohl ausgeschlossen, obgleich Preussen nach Art. 23 des preussisch-hessischen Gemeinschaftsvertrages den Reichseisenbahngedanken als mögliches Endziel stets im Auge hat. So lange die finanziellen Ergebnisse der Bahnen einer Anzahl wichtiger Mittelstaaten als befriedigend zu betrachten sind, wird dort der Gedanke an Reichsbahnen schwerlich Wurzel fassen. Es kann deshalb zur Zeit nur weiter in Frage kommen: eine Gemeinschaft Preussens mit denjenigen Mittelstaaten, bei denen ein Bedürfniss nach engerem Zusammenschluss insbesondere im Hinblick auf ihre nicht befriedigende Eisenbahnrente entweder schon vorliegt oder in Bälde sich geltend machen wird. Dass der Abschluss des preussisch-hessischen Eisenbahnvertrages dem Staate Hessen und seinen Bewohnern Vortheile in wirthschaftlicher und finanzieller Hinsicht gebracht hat, unterliegt keinem Zweifel. Diese Vortheile sind neuerdings mehrfach und eingehend erörtert worden, es kann deshalb unterlassen werden, an dieser Stelle näher darauf einzugehen; nur als wesentlich sei hervorgehoben:

Vereinfachung und Vereinheitlichung des bis dahin zerrissenen hessischen Eisenbahnwesens, Aufhören der wirthschaftlichen Verluste, welche früher durch das selbständige Nebeneinanderbestehen der preussischen und hessischen Bahnen für die letzteren eingetreten waren, Einführung der bei den preussischen Staatsbahnen im Güterverkehr bestehenden Tarifvergünstigungen, bessere Ausnutzung der Betriebsmittel und infolge davon beinahe gänzliches Aufhören des früher immer wiederkehrenden Wagenmangels, bessere Gestaltung des Güterzugfahrplanes, namentlich raschere Beförderung der Güter, durch Einlegung von Fernzügen und bessere Bedienung der einzelnen Stationen durch zweckmässige Lage der Lokalgüterzüge, erhöhter Güterverkehr und Personenverkehr auf den hessischen Linien, zahlreichere und günstigere Personenzuganschlüsse an die Nachbarstrecken, Einführung des Freigepäcks, Gültigkeit der Rückfahrkarten ohne Zuschlag für die Schnellzüge, Einführung einiger billigerer Ausnahmetarife im Personenverkehr, namentlich aber Verbilligung des Personentarifes für eine zahlreiche Bevölkerungsschicht durch Einführung der IV. Wagenklasse, endlich erhöhte Bezüge des hessischen Staates aus seinen Eisenbahnen sowie Vermehrung der Zahl und der Bezüge des Eisenbahnpersonals. Zu gleicher Zeit trat eine wesentliche Ergänzung des Lokomotiven- und Wagenparkes, die Erweiterung und Verbesserung zahlreicher Stationen ein; der durch den Weiterbau von Nebenbahnen und den ertraglosen Betrieb der meisten dieser Linien eintretende Verlust macht sich weniger fühlbar, überhaupt ist der Ausbau des Nebenbahnnetzes in Hessen erst durch den Anschluss an Preussen ermöglicht worden. Nicht zutreffend ist, dass der Anschluss Hessen wirthschaftliche Nachtheile gebracht hat. Die Einführung der IV. Wagenklasse ist nachgewiesenermaassen von höchst wohlthätigem Einfluss gewesen. Der Bau von Nebenbahnen ist nicht nur nicht verlangsamt, sondern beschleunigt worden, von dem sogenannten „Sparsystem Miquel“, von der angeblichen Reformfeindlichkeit Preussens war nichts zu spüren, im Gegentheil wurde weniger gespart und wurden mehr zweckmässige Reformen eingeführt, als es beim Nichtanschluss der Fall gewesen wäre, wie ja thatsächlich eine Reformfeindlichkeit Preussens auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nicht vorhanden ist. Preussen ist mit der Verbilligung der Gütertarife vorangegangen, ebenso mit der Ausgestaltung und Verbilligung des Nahpersonenverkehrs. Im Güterverkehr mussten die anderen Staatsbahnen nachfolgen; im Personenverkehr haben sie erst die Absicht, nachzufolgen. Der richtige Fortschritt liegt auf preussischer Seite, wenn auch bei der Frage einer Herabsetzung der Tarife damit gerechnet wird, dass die preussischen Eisenbahnen eine der vornehmsten öffentlichen Einnahmequellen bilden und ein merklicher Rückgang ihrer Einnahmen verhütet werden muss, weil sonst die Steuerschraube entsprechend angezogen werden müsste oder andere staatliche Bedürfnisse nicht befriedigt werden könnten.

Es ist zuzugeben, dass Hessen nicht nur Vortheile aus dem Eisenbahnvertrag mit Preussen gezogen hat, sondern dass ihm auch Nachtheile erwachsen sind. Sie liegen ausschliesslich auf politischem Gebiete, erscheinen jedoch gegenüber den finanziellen und wirthschaftlichen Vortheilen umsoweniger schwerwiegend, als der Staat Hessen Eigenthümer der hessischen Bahnen geblieben ist und nur in deren Verwaltung und Betrieb beschränkt wurde, und ausserdem Hessen schon früher bei der Verwaltung und dem Betrieb seiner Bahnen in manchen Beziehungen thatsächlich von Preussen abhängig war, so dass die bezüglichen Vertragsbestimmungen nur den thatsächlichen Zustand festgelegt haben. Als politische Nachtheile werden namentlich folgende Bestimmungen betrachtet:

1. Die Mitwirkung der hessischen Regierung und Landesvertretung kommt bei der Etatsaufstellung der gemeinsamen Einnahmen und Ausgaben und bei der Rechnungslegung über dieselben nur insoweit in Betracht, als es sich um den hessischen Antheil am Betriebsüberschuss und um die Aufbringung der Mittel für die auf hessische Rechnung entfallenden ausserordentlichen Ausgaben für besondere Bauten und Beschaffungen handelt. Die in diesen Bestimmungen liegende Beschränkung der hessischen Selbständigkeit ist indessen insofern etwas gemildert, als die auf die hessischen Linien bezughabenden Etatsvoranschläge und Projekte für Ergänzungsanlagen der hessischen Regierung rechtzeitig mitgetheilt und etwaige Wünsche derselben thunlichst berücksichtigt werden.

2. Was das Personalwesen betrifft, so werden zwar die höheren hessischen Eisenbahnbeamten von der hessischen Regierung mit dem ihrer amtlichen Stellung entsprechenden Rang und Titel ernannt und pensionirt, die unwiderrufliche Anstellung und Pensionirung der mittleren und unteren hessischen Beamten erfolgt auf den Vorschlag der Gemeinschaftsverwaltung durch die hessische Regierung, die Gehälter und Pensionen der von Hessen angestellten Beamten werden von Hessen gegen Erstattung aus der Gemeinschaftskasse bezahlt; es ist auch in genügender Weise dafür Sorge getragen, dass die hessischen Beamten des mittleren und niederen Dienstes gegenüber den preussischen Staatsangehörigen nicht benachtheiligt werden; es müssen mindestens 75 % der auf hessischem Gebiet gelegenen Stellen mit hessischen Beamten besetzt sein. Als Beschränkung der staatlichen Selbständigkeit Hessens ist jedoch anzusehen die Thatsache, dass nur ein Theil der Stellen der Direktionsmitglieder mit hessischen Beamten besetzt sein muss, dass die Ernennung des Präsidenten der Direktion Mainz der preussischen Regierung vorbehalten ist und dass endlich das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten an Stelle des hessischen Ministeriums in der obersten Leitung des Eisenbahnwesens getreten ist. Im weiteren ist nicht ausgeschlossen, dass hessische Beamte auf preussisches Gebiet versetzt werden, andererseits haben sie jedoch die Berechtigung, ebenso wie preussische Beamte in höhere Stellen innerhalb des ganzen Gebietes der Gemeinschaftsverwaltung aufzurücken.

VII.

Empfiehlt sich nun der Beitritt anderer deutscher Staatsbahnen zu der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft

oder mit anderen Worten: Sind die finanziellen und wirthschaftlichen Vortheile, die im Falle des Beitritts eintreten würden, so schwerwiegender Art, dass dem gegenüber die politischen Nachtheile weniger in Betracht kommen? Es soll im nachstehenden versucht werden, diese Frage in Rücksicht auf die württembergischen Staatsbahnen, deren Anschluss an die Gemeinschaft neuerdings am meisten erörtert wird, zu behandeln. Zur Orientirung sind einige Mittheilungen über die Entwickelung und den derzeitigen Zustand des württembergischen Eisenbahnwesens vorauszuschicken.

Die württembergische Regierung ist die erste deutsche Regierung gewesen, welche dem Eisenbahnwesen in umfassender Weise ihre Aufmerksamkeit zugewendet hat. König Wilhelm I. hat schon im Jahre 1830 Auftrag zur Begutachtung der Frage der Einführung verbesserter Verbindungswege auf den Hauptverkehrslinien Württembergs ertheilt. Infolge mannigfacher Hindernisse konnte jedoch die Regierung erst am 7. März 1842 bei der Ständeversammlung einen Gesetzentwurf einbringen, welcher den erstmaligen Bau von Eisenbahnen zum Gegenstand hatte. Nach langwierigen Verhandlungen zwischen den drei Gesetzesfaktoren: der Regierung, der Kammer der Standesherren und der Kammer der Abgeordneten, kam das Gesetz vom 18. April 1843, betreffend den Bau von Eisenbahnen, zu Stande. Am 22. Oktober 1845 ist sodann die erste württembergische Eisenbahnstrecke Cannstatt-Esslingen, 3,70 km lang, eröffnet worden. Seitdem hat der Bau von Eisenbahnen in Württemberg, abgesehen von zwei kurzen Unterbrechungen in dem Zeitraum von 1854 bis 1860 und von 1881 bis 1886, nicht geruht. Am 1. April 1900 befanden sich 1 826 km im Betrieb; davon sind 1 747 km normalspurig und 78 km schmalspurig.

Indem das Gesetz vom Jahre 1843 neben dem Staatsbahnbau und -Betrieb für die Hauptbahn Friedrichshafen-Ulm-Stuttgart-Bretten bezw. Heilbronn konzessionirte Privatunternehmungen für die von der Hauptbahn abzweigenden Linien vorsah, stand es auf dem Boden des sogenannten gemischten Systems, d. h. das Nebeneinander von Staats- und Privatunternehmungen. Gleichwohl ist der Verlauf der Eisenbahnentwickelung in Württemberg ein ganz anderer geworden, denn thatsächlich sind alle Bahnen, welche die Verbindung des Landes mit den Nachbarländern oder verschiedener Landestheile miteinander zu vermitteln bestimmt waren, somit sämmtliche Hauptverkehrslinien vom Staat hergestellt worden. Württemberg hat hiernach von Anfang an die Grundsätze des Staatsbahnsystems in weitem Umfange zur Geltung gebracht, die Folgerungen dieses Grundsatzes sind jedoch nicht soweit erstreckt worden, dass der Privatbahnbau und -Betrieb völlig ausgeschlossen wurde; solange vielmehr die Hauptbahnlinien noch nicht vollständig erstellt waren, hat sich der Staat gegenüber dem Bau von Bahnen rein örtlicher Bedeutung ablehnend verhalten und ihn der Privatunternehmung überlassen. Erst seit dem Jahre 1887 ist er auch dem Bau von Nebenbahnen nach Maassgabe der Opferwilligkeit der Interessenten näher getreten, ohne übrigens die Privatindustrie grundsätzlich auszuschliessen. Es waren am 1. April 1900 60 km Privatbahnen vorhanden.

Württemberg mit 19 504 qkm Flächenraum und 2 250 000 Einwohnern grenzt im Osten und Nordosten an Bayern, im Nordwesten, Westen und Südwesten an Baden; im Süden bildet der Bodensee die natürliche Grenze gegen die Schweiz. Das Land ist vorwiegend Gebirgsland; das Tiefland beschränkt sich lediglich auf Thäler und Thalflächen und ist dem Flächeninhalt nach nur ein sehr kleiner Theil des ganzen. Württemberg besitzt, abgesehen von der Lage am Bodensee, nur eine kleine Strecke schiffbaren Gewässers, den Neckar von Heilbronn bis zur Landesgrenze; mehrere der kleineren Flüsse waren und sind zum Theil heute noch flossbar. Kanalverbindungen sind nicht vorhanden und auch nie vorhanden gewesen.

Die vorwiegend hügelige und gebirgige Bodengestaltung Württembergs im Verein mit den geognostischen Verhältnissen hat die Bahnbauten wesentlich erschwert und vertheuert. Die zahlreichen Einschnittdämme, Thalüberbrückungen und Bergdurchsetzungen geben hiervon Zeugniss. Die Erd- und Tunnelarbeiten hatten häufig mit bedeutenden Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Kosten der Erd- und Felsarbeiten betragen in Württemberg nahezu ein viertel, diejenigen der sämmtlichen normalspurigen Bahnen Deutschlands, im Durchschnitt genommen, dagegen nur ein siebentel des ganzen Bauaufwandes. Die Geländeverhältnisse haben aber ausser dem im Vergleich zu anderen deutschen Staatsbahnen erheblichen Bauaufwand noch den Missstand im Gefolge gehabt, dass die Neigungen und Krümmungen der Bahnstrecken im allgemeinen für den Betrieb nicht günstig sind. Dazu kommt, dass es sich in Württemberg nicht um längere, fortlaufende Linien handelt, sondern um ein durch zahlreiche Quer- und Seitenlinien verästeltes Netz, sowie dass sich die Frachtenbeförderung nicht selten nur in einer Richtung bewegt. Alle diese Verhältnisse üben einen sehr bedeutenden nachtheiligen Einfluss auf die Betriebskosten aus.

Diese Mehrausgaben für Bau und Betrieb werden nun keineswegs ausgeglichen durch erhöhte Einnahmen, im Gegentheil: wenn auch Württemberg einen regen Binnen- und direkten Verkehr hat, so ist er doch nicht so ausgiebig, wie der der preussischen, sächsischen und badischen Staatsbahnen; ausschlaggebend aber ist, dass es den württembergischen Bahnen an bedeutendem Durchgangsverkehr fehlt. Württemberg ist eingekeilt zwischen Baden und Bayern; diese beiden Bahnen leiten aber naturgemäss ihren beiderseitigen Verkehr wenn irgend möglich nicht über Württemberg, sondern über ihre eigenen, wenngleich längeren Linien. Auch in sonstigen Verkehren, bei denen Württemberg als Durchgangsbahn betheiligt ist oder nach seiner Lage betheiligt sein könnte, waren und sind noch heute derartige Umleitungen unter gänzlicher oder theilweiser Beiseiteschiebung Württembergs zu verzeichnen, sowohl in nord-südlicher als in west-östlicher Richtung, ohne dass hiergegen von Württemberg begründeter Einspruch erhoben werden könnte, denn infolge des Ausbaues der Nachbarnetze und der hierdurch geschaffenen günstigen anderweitigen Verbindungslinien kann Württemberg den Anspruch der kürzeren Linie meistens nicht mehr mit Vortheil geltend machen. Somit auf der einen Seite verhältnissmässig weniger Einnahmen, auf der anderen Seite verhältnissmässig mehr Ausgaben als bei anderen Staatsverwaltungen. Dass die ungünstigen Verhältnisse bisher nicht grössere, mehr in die Augen springende Nachtheile gehabt haben, ist nur auf die vorzügliche Verwaltung der württembergischen Staatsbahnen zurückzuführen.

Es ist nicht anzunehmen, dass die Rente der württembergischen Staatsbahnen sich bessert. Zu befürchten ist, dass der Reinertrag u. a. infolge der nothwendig werdenden Aufbesserung der Beamtengehälter und der Vergrösserung des Eisenbahnnetzes durch ertraglose Nebenbahnen sich eher vermindern wird. Der Reinertrag, den die württembergischen Staatsbahnen abwerfen, ist aber von wesentlichem Einfluss auf die Gestaltung des württembergischen Staatshaushalts und infolge dessen auf die Steuerverhältnisse. Württemberg ist schon jetzt der höchstbesteuerte Staat im Deutschen Reich.

Eine weitere Belastung der württembergischen Steuerzahler infolge des Rückgangs des Reinertrags der Eisenbahnen wäre aus wirthschaftlichen, sozialen und politischen Gründen zu beklagen. Dies zu verhüten, ist die wichtigste Aufgabe der Gegenwart für Württemberg. Dass eine Besserung des Reinertrags der württembergischen Staatsbahnen durch Anschluss an die preussische Eisenbahngemeinschaft eintreten würde, unterliegt keinem Zweifel. Wie hoch sich jedoch der unmittelbare finanzielle Gewinn belaufen würde, kann auch nicht annähernd mit Sicherheit berechnet werden. Einen Anhaltspunkt gibt allerdings der Betriebskoeffizient der preussischen und württembergischen Staatsbahnen. Der preussische beträgt für 1899 57,95, der württembergische für den gleichen Zeitraum 68,29. Bei Zugrundelegung des preussischen Betriebskoeffizienten hätte Württemberg in dem genannten Rechnungsjahre bei einer Gesammteinnahme von rund 54 900 000 ℳ. einen Ueberschuss von

rund 23 100 000 *M.* gegen 19 900 000 *M.* nach den wirklichen Rechnungsergebnissen erzielt, also mehr 3 200 000 *M.* Mit Sicherheit ist anzunehmen, dass dieser Gewinn erheblich höher geworden wäre wegen der Steigerung der Einnahmen, namentlich infolge Zunahme des Güterverkehrs, der sich im Durchgangsverkehr beim Anschluss an die Gemeinschaft Württemberg mehr als bisher zuwenden würde. Mit einem derartigen, nicht unerheblichen Gewinn könnten manche in Württemberg ersehnte, aus Mangel an den erforderlichen Mitteln jedoch nicht durchführbare Forderungen, wie die Abschaffung des Umgelds, die Uebernahme der den Gemeinden obliegenden Schullasten auf den Staat, ganz oder theilweise befriedigt werden.

So wünschenswerth für Württemberg erhöhte Bezüge aus seinen Eisenbahnen und der aus einem Beitritt zur Gemeinschaft hervorgehende mittelbare und unmittelbare wirthschaftliche Gewinn wäre, so ist doch nicht anzunehmen, dass diese Vortheile erkauft werden müssten auf Kosten der politischen Selbstständigkeit in Absicht auf das Eisenbahnwesen in dem Maasse, wie es in Hessen der Fall war. Bei Hessen lagen besondere Gründe vor, die diesen Staat zu den genannten Zugeständnissen zwangen bezw. diese Zugeständnisse weniger schwerwiegend erscheinen liessen. Hessen war in eine theilweise wirthschaftliche Abhängigkeit von Preussen durch die Umklammerung der preussischen Staatsbahnen gelangt; es hatte nur ein kleines Staatsbahnnetz, das keinen Ertrag gab, sein Einfluss auf die in seinem Gebiete liegende hessische Ludwigsbahn war im allgemeinen nicht gross. Bei Württemberg liegen die Verhältnisse wesentlich anders. Es ist von der preussischen Eisenbahnpolitik wegen seiner Lage nicht in gleichem Maasse beeinflusst, seine Eisenbahnrente deckt immer noch den Zinsenbedarf der Eisenbahnschuld, das Staatsbahnsystem ist herrschend und hiermit der Einfluss der württembergischen Regierung auf die württembergischen Bahnen erheblich grösser, als es der Einfluss der hessischen Regierung auf die hessischen Bahnen war. Württemberg wird deshalb der Frage des Anschlusses an die Gemeinschaft nur dann nähertreten können, wenn ihm in politischer Hinsicht wesentlich geringere Nachtheile erwachsen, als sie Hessen erwachsen sind. Die Schaffung von Reservatrechten im Eisenbahnwesen mag nicht erwünscht sein, sie ist jedoch nicht zu umgehen, wenn grundsätzliche Einheit im deutschen Eisenbahnwesen erzielt werden soll. Die Aufnahme von Reservatrechten in die Reichsverfassung war auch nicht erwünscht, sie war aber nöthig zur Herstellung der deutschen Einheit. Die Aufnahme Württembergs in die Gemeinschaft unter dieser Voraussetzung erscheint möglich. Der Art. 22 des preussisch-hessischen Eisenbahnvertrages lautet: Für den Fall, dass die Aufnahme in die Gemeinschaft von anderen Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reichs beantragt und von der preussischen Regierung zugestanden werden sollte, wird die hessische Regierung einen Widerspruch dagegen nicht erheben, wenn die finanziellen Beziehungen nach den in diesen Vertrage angewendeten Grundsätzen geregelt werden. Hiernach steht Hessen bei anderweitiger Regelung der politischen Beziehungen ein Widerspruchsrecht nicht zu. Es scheint aber auch aus diesem Artikel hervorzugehen, dass Preussen die anderweitige Regelung der nicht finanziellen Verhältnisse mit anderen Verwaltungen vorkommendenfalls in Aussicht genommen hat.

Aehnlicher Meinung dürfte auch der nunmehrige württembergische Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Freiherr v. Soden, sein, in dessen Geschäftskreis das württembergische Eisenbahnwesen fällt.*) Er hat vor kurzem die Versicherung gegeben, einmal, dass von Preussen zwar irgend ein Druck zum Eintritt in ein der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft ähnliches Verhältniss niemals ausgeübt worden sei, dann aber, dass er seinerseits die Politik einer völligen Isolirung für undurchführbar halte und daher eine finanziell günstige Vereinbarung, wenn auch auf anderer Grundlage als der des preussisch-hessischen Vertrages, anstreben werde. Hiernach ist begründete Hoffnung vorhanden, dass Württemberg bald Schritte behufs engeren Anschlusses an die deutsche Vormacht in Absicht auf das Eisenbahnwesen thun wird. Das ist zunächst die Hauptsache! Man muss in Erfahrung bringen, ob Preussen überhaupt mitthun will, ob es geneigt ist, einem schwächeren Bundesstaat Erleichterung zu verschaffen. Sollten andere Staaten sich der württembergischen Anfrage anschliessen, um so besser. Bei den im Falle der Geneigtheit Preussens nothwendig werdenden Verhandlungen wird die Beseitigung derjenigen Punkte des Vertrages, welche Württemberg unannehmbar erscheinen, wohl nicht allzu grosse Schwierigkeiten bereiten. Sollte jedoch einer oder der andere der weniger schwerwiegenden Punkte je nicht beseitigt werden können, so wäre eben zu bedenken, dass bei einem derartigen Vertrage nicht alle Vortheile auf der Seite des einen Vertragschliessenden sein können, und dass Württemberg, wenn es anderen einigen Einfluss auf seine Eisenbahnverwaltung einräumt, auch wieder Einfluss auf die Verwaltung anderer erhält.

Der Vertrag müsste aufgebaut werden unter Beiseitelassung aller kleinlichen Sonderrücksichten, vom höheren nationalen Gesichtspunkt aus; namentlich Preussen wird sich zu vergegenwärtigen haben, dass der nationale Gedanke, der Gedanke der Zusammengehörigkeit und des gegenseitigen Vertrauens im Deutschen Reich, die Förderung und Pflege der preussischen Beziehungen zu Süddeutschland durch einen Vertrag, der die politische Selbständigkeit Württembergs hinsichtlich des Eisenbahnwesens nach Möglichkeit wahrt, nur gewinnen kann. Mit dem Eintritt Württembergs in die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft wäre wieder ein Schritt weiter auf der Bahn zu einer ganz Deutschland umfassenden Eisenbahngemeinschaft gethan, und wir wären dadurch dem Endziel der Entwickelung des deutschen Eisenbahnwesens, den Reichsbahnen, nähergerückt, zu denen die wirthschaftlichen Verhältnisse in Deutschland langsam aber unaufhaltsam hintreiben.

Dr. O. S.

*) Anm. d. Schriftl. Wie schon eingangs bemerkt, ist dieser Aufsatz vor Beginn der württembergischen Landtagsverhandlungen geschrieben. Der Standpunkt des Ministers Freiherrn v. Soden ist unseren Lesern aus seinen dort abgegebenen, in der vorigen Nummer mitgetheilten Erklärungen bekannt.

Der Bericht des Eisenbahnausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses über die Eisenbahninvestitionsvorlage.

Der Eisenbahnausschuss des österreichischen Abgeordnetenhauses hat nach eingehendsten Verhandlungen dem von der Regierung in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Februar d. J. eingebrachten Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905 (vergl. Nr. 16 S. 252), mit einigen Abänderungen, welche das Wesen der Regierungsvorlage in keiner Weise berühren, zugestimmt und empfiehlt dem Abgeordnetenhause die Annahme der bedeutsamen Gesetzvorlage. Es ist, wie in dem umfassenden Bericht des Eisenbahnausschusses an das Abgeordnetenhaus

einleitend bemerkt wird, das erste Mal, dass seitens einer Regierung ein umfassendes, auf mehrere Jahre sich erstreckendes Programm dem Abgeordnetenhause vorgelegt wurde. Von der Richtigkeit eines derartigen Vorganges gäben die Zustimmungen der maassgebenden Körperschaften Zeugniss. Auch im Abgeordnetenhause sei die Vorlage nahezu von sämmtlichen Parteien auf das freundlichste begrüsst worden. Handele es sich doch im gegebenen Falle um die Befriedigung langgehegter Wünsche auf dem Gebiete der Vervollkommnung des österreichischen Eisenbahnnetzes sowie um die im Interesse der Sicherheit des Verkehres und der erforderlichen Leistungsfähigkeit unbedingt nothwendige Ausgestaltung und Ergänzung der Anlagen auf den im Betriebe stehenden Staatsbahnen.

Die Regierung hat, wie der Bericht fortfährt, mit diesem Gesetzentwurfe einen guten Griff gethan; es unterliege keinem Zweifel, dass die Herstellung neuer, grosser und kostspieliger Eisenbahnbauten nur dann gerechtfertigt erscheint, wenn gleichzeitig auch für die Bestreitung des voraussichtlich unbedingt nothwendigen Investitionserfordernisses auf den bestehenden Staatsbahnen ausreichend vorgesorgt wird. Auch die Einstellung entsprechender Pauschbeträge für Lokalbahnsubventionen in die Vorlage erscheine zweckmässig, weil erst dadurch ein vollkommenes Bild über die Bedürfnisse der Staatseisenbahnverwaltung geboten wird. Nicht minder richtig sei es, wenn seitens der Regierung entgegen der bisherigen Gepflogenheit die Bewilligung der für die Durchführung der bezeichneten Arbeiten erforderlichen Beträge schon dermalen für eine grössere Reihe von Jahren angesprochen wird. Es unterliege nämlich keinem Zweifel, dass eine richtige sowie wirthschaftliche Einleitung und Durchführung grösserer Bauarbeiten nur dann gewährleistet erscheint, wenn die nothwendigen Mittel auch rechtzeitig zur Verfügung stehen.

Wenn man den Werdegang des Eisenbahnwesens in einem Staate betrachte, so falle derselbe fast vollständig mit den politischen und wirthschaftlichen Verhältnissen in demselben zusammen. Die Entwickelung und Ausgestaltung der Eisenbahnen bilde gleichsam das Spiegelbild der Höhe seiner Kultur. Schon die Länge des Schienenstranges, welcher das Land durchziehe, sei ein Gradmesser seiner Entwickelung.

Mache sich doch die Einwirkung der Eisenbahnen in allen Lebensverhältnissen eines Volkes geltend, ja fast keine Erscheinung bleibe davon ganz unberührt. Gleichwie die Blutgefässe den gesammten thierischen Organismus durchziehen und das Blut durch alle Theile fluthe, so durchziehen auch die Eisenbahnen das gesammte soziale Gefüge und vermitteln den Stoffwechsel im wirthschaftlichen Leben. Beispiellos stehe der Fortschritt auf diesem Gebiete da. Ein Blick auf die Entwickelung der Eisenbahnen in der Zeit vom Jahre 1830 bis 1898 genüge, um den ungeheueren Fortschritt des Verkehrswesens in den letzten 70 Jahren darzuthun.

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens zeige eine Umwälzung, wie sie nicht erschütternder gedacht werden könne. Der Weg von Stokton-Darlington bis zur transsibirischen Bahn sei kaum zu fassen. In der That sei Georg Stephenson der grösste Revolutionär gewesen, der je auf der Erde gewandelt. Ins Ungemessene stürme die Entwickelung weiter, darum heisse es Schritt halten, soll Oesterreich nicht dauernd rückständig werden. Der Gang, den die politischen Verhältnisse in Oesterreich nahmen, sei nicht fördernd für das Verkehrsleben gewesen; es sei zwar nicht ganz unbefruchtet geblieben, aber ein grosser Zug fehle. Andere Staaten haben die Zeit besser benutzt.

Grossbritannien, Deutschland und Frankreich haben schon ihre höchste Entwickelungsstufe erreicht. Unter den Staaten, welche eine weniger günstige Entwickelung des Eisenbahnwesens aufweisen, sei Oesterreich mit 10,9 % gegen Ungarn mit 26 %, Russland mit 14 % zurückgeblieben. Auf 100 qkm kommen in Deutschland 9.2, in Frankreich 7,9, in England 10,9, in Belgien gar 20,6 und in Oesterreich nur 6,1 km. Die letzten zwei Jahre haben Oesterreich noch weiter zurückgebracht. Wenn auch ein übertriebenes Vorwärtsstürmen nicht gerade nützlich sei, so sollte doch die Bedächtigkeit keinen kränklichen Zug erhalten. Oesterreich brauche jetzt, wie der Bericht betont, einen grossen Antrieb zum „Vorwärtswirthschaften“, jeder weitere Stillstand im Wirthschaftsleben bringe Oesterreich um Jahrzehnte gegen die übrigen Kulturstaaten zurück. Seit der Staat die Aufgabe der Privatunternehmer im Eisenbahnbau und -Betrieb übernommen habe, sei er auch verpflichtet — allerdings unter Rücksicht auf die Steuerkraft des Reiches, aber doch im Hinblick auf den nothwendigen Fortschritt des Wirthschaftslebens —, werkthätig einzugreifen. Habe das Staatseisenbahnwesen einmal Wurzel geschlagen, so müsse auch der Staat sich bewusst sein, dass er in diesem Zweige des Wirthschaftslebens alle Aufgaben zu erfüllen hat, die bei den Privatbahnen die Privatunternehmer treffen. Die Privaten zum Bahnbau einerseits nicht zuzulassen oder ihre Unternehmung mit allen erdenklichen Schwierigkeiten zu belasten, damit sie hiervon abgeschreckt oder vollends matt gesetzt werden, andererseits aber wegen Sünden, die in vergangenen Zeiten leider nur zu häufig begangen wurden, die Hände in den Schooss zu legen und die Dinge gehen zu lassen, wie sie eben gehen, das wäre das grösste Verhängniss, das die Volkswirthschaft treffen könnte. Ueber gemachte Sünden solle man Reue empfinden, dann aber in sich gehen und die Erfahrungen sich zu Nutze machen, damit neuer Lebenstrieb gewonnen werde. Die bisherige Eisenbahnpolitik Oesterreichs, die auf zwei Menschenalter zurückblicken könne, sei gewiss nichts weniger als mustergültig gewesen; wie in der politischen Geschichte, fiel man von einem System in das andere, kehrte dann wieder zum alten zurück und belastete so das Eisenbahnwesen mit Fehlern, die heute noch wie dunkle Schatten auf demselben lagern.

Der Bericht schildert sodann den bisherigen Entwickelungsgang des österreichischen Eisenbahnwesens wie folgt: Bis zum Jahre 1840 bewegte sich Oesterreich mit den übrigen Staaten so ziemlich auf gleicher Höhe. Erst von da ab begannen Deutschland, Frankreich und England allmählich vorzugehen und seither ist Oesterreich immer mehr und mehr zurückgeblieben. Anfänglich war sowohl in Oesterreich wie in den meisten übrigen Staaten der Eisenbahnbau lediglich der Privatunternehmung überlassen. Beispielsweise erhielt die Firma M. A. v. Rothschild im Jahre 1836 die Konzession zum Bau der Nordbahn, im Jahre 1838 Baron Sina die Konzession zum Bau der Bahn nach Ungarn. Kaum waren diese Konzessionen ertheilt, so kam im Jahre 1844 schon ein Umschwung zum Staatseisenbahnwesen im grossen Stile. Die Linien Wien-Brünn, Prag-Sachsen, Wien-Graz-Triest, Wien-Linz-Salzburg sollten auf Staatskosten erbaut werden, nur die kleinen Linien wollte man noch der Privatunternehmung überlassen. Mit Ende 1854 besass Oesterreich (ohne Ungarn) 1433 km Eisenbahnen, wovon 994 km dem Staate gehörten. Man hätte glauben sollen, dass nunmehr auf dieser Grundlage fortgefahren würde und die mit aller Entschiedenheit ergriffene Initiative in dieser Richtung fortgesetzt werde.

Mit nichten! Was immer für Ursachen für den neuerlichen Umschwung bestimmend gewesen sein mögen, man machte mit derselben Raschheit, wie man früher vom Privateisenbahnbau zum Staatseisenbahnbau übergegangen war, den Weg wieder zurück und verkaufte einfach die mit so hohen Kosten erbauten Bahnen, wie die Linien Bodenbach-Prag-Brünn, die südöstliche Staatsbahn nach Ungarn um die Hälfte der Selbstkosten an französische Kapitalisten und liess dann auch die Südbahn mit 50 % Verlust nachfolgen. So beispiellos leichtfertig wurde gewirthschaftet, dass der Staat im Jahre 1860 nur noch 13 km besass! Bis zum Jahre 1874 verharrte man nun bei diesem Zustande.

Erst vom Jahre 1875 an begann man sich eines Besseren zu besinnen und kehrte wieder zum Staatseisenbahnbau und -Betrieb zurück, den man nie hätte verlassen sollen. Die Subventionen aller Arten hatten in der abgelaufenen Periode so sehr das Budget des Staates belastet, dass man es im Interesse der Steuerträger für gerathener fand, Bau und Betrieb wieder selbst in die Hand zu nehmen, und dies um so mehr, als nur dadurch der volle Einfluss des Staates im Interesse der Allgemeinheit gesichert werden konnte. Den Entwickelungsgang der Eisenbahnen in Oesterreich kann man eintheilen: 1. in die Versuchszeit (1830–1838); 2. in die Kindheit (1838–1846); 3. in das Ueberwiegen des Staatsbahnsystemes (1846—1854); 4. in reines Privatbahnsystem (1854—1875); 5. in die Uebernahme nothleidender Bahnen und Bau der Lokalbahnen durch den Staat (1875–1880); 6. in das gemischte System (vom Jahre 1880). Es ist hier nicht der Platz, auf die ganze Leidensgeschichte des österreichischen Eisenbahnwesens zurückzukommen, es sollte hier nur angedeutet werden, wieso es gekommen ist, dass das Eisenbahnbudget nicht jenen günstigen Stand aufweist, wie dies in anderen Staaten, insbesondere in Preussen, der Fall ist. Insolvenzen und Sequestrationen führten mehrfach zur Einlösung von Bahnen durch den Staat; damit wurden selbstverständlich auch alle Lasten und Verpflichtungen übernommen und der Schluss war der Abgang jeglichen Ertrags.

Ein bekannter Eisenbahnschriftsteller sagt: „Im allgemeinen finden wir, dass in Oesterreich-Ungarn infolge der vielen Sünden, welche auf dem Gebiete des Konzessionswesens, namentlich auch nach der Richtung hin begangen wurden, dass sich die Unternehmer ein Anlagekapital konzessioniren und gewährleisten liessen, welches den wirklichen Bedarf oft weit überragte, die Eisenbahnen so vertheuert wurden, dass sie mit wenigen Ausnahmen selbst bei günstigen Verkehrsverhältnissen kaum unter Menschenalter auf eine Ertragsfähigkeit rechnen können, um Zinsen und Tilgung des Anlagekapitals, geschweige einen Erneuerungsfonds für die Anschaffung von Betriebsmitteln usw. aufzubringen, wie ihn anderwärts Privat- und Staatsbahnen ansammeln. Die Folge davon ist, dass die Zuschüsse, welche der Staat unterstützten Bahnen gewähren muss, eine sehr bedeutende Höhe jährlich erreichen und zum grössten Theile niemals aus den Betriebseinnahmen zurückerstattet werden können. Diese Zuschüsse sind daher als verlorene Bei-

träge anzusehen. Indessen darf trotzdem die geleistete Zuschusssumme, so hoch dieselbe auch heute schon ist, wohl nicht mit dem einfachen Maass ihrer absoluten Ziffern gemessen werden, sondern mit dem Maass dessen, was diese Leistung für die gesammte Entwickelung des Volkes werth ist.“ Diesem Gedankengang kann man sich voll anschliessen.

Die Rückkehr zum Staatseisenbahnsystem vollzog sich in der Mitte der 70er Jahre nicht mit solcher Entschiedenheit, wie die Abkehr in früheren Jahren. Vorsichtig tastend, gelangte man allmählich wieder in dieses System hinein, fast mehr der Noth als dem inneren Drange gehorchend. An diesem Wendepunkte zahlte der Staat bereits 24 000 000 fl. für Eisenbahnsubventionen. Wie langsam man bis zum Jahre 1880 vorwärts kam, beweist die Thatsache, dass um diese Zeit von rund 11 000 km nur beiläufig 2 000 km im Besitze des Staates waren. Jetzt erst begann ein rascherer Zug; die Uebernahme der Rudolfsbahn in den Staatsbetrieb, die Inangriffnahme des Baues der Arlbergbahn auf Staatskosten und die Verstaatlichung der Albrechtsbahn in Galizien kennzeichnen die vor zwei Jahrzehnten begonnene Periode. Von da ab kann man überhaupt erst von einer Eisenbahnpolitik in Oesterreich sprechen, wenngleich kleine Rückfälle ab und zu zu verzeichnen sind. Alle früheren Maassnahmen waren lediglich Tastversuche. Erst mit der in Behandlung stehenden Vorlage wird wieder ein entscheidender Schritt auf dem Wege des Staatseisenbahnbaues und -Betriebes gethan. Es muss ausdrücklich hervorgehoben werden, dass der Eisenbahnausschuss sich einstimmig als Anhänger des Staatseisenbahnsystems bekannte und dem entsprechend auch eine Aenderung der Regierungsvorlage dahin durchführte, dass die den Gegenstand des Gesetzes bildenden Eisenbahnlinien von der Staatsverwaltung unbedingt in Eigenbetrieb des Staates zu behalten sind, während die Regierungsvorlage die Möglichkeit der Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder eine Gesellschaft auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes vorsah.

Das Bau- und Investitionsprogramm zerfällt in drei Hauptgruppen:

1. Staatseisenbahnbau;

2. Betheiligung an der Kapitalbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen;

3. Investitionen im Staatseisenbahnbetrieb.

Für die Durchführung der gesammten Arbeiten ergibt sich unter Berücksichtigung der vom Eisenbahnausschusse beschlossenen Aenderungen nachstehendes Erforderniss:

	Kronen
A. Staatseisenbahnbau	257 644 000
B. Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen usw. .	17 480 000
C. Staatseisenbahnbetrieb	272 056 000
zusammen	547 180 000

	Kronen
Von diesem Betrage sind abzuziehen:	
a) auf Grund früherer Kredite verwendete Beträge	3 443 000
b) im Staatsvoranschlage für das Jahr 1901 (I. Halbjahr) eingestellte Kredite . . .	610 000
zusammen	4 053 000
Es verbleibt sohin zu bedecken ein Erforderniss von	543 127 000
Auf Grund des vorliegenden Gesetzentwurfes sollen für die Erfordernisse in der Zeit bis Ende 1905 bedeckt werden	487 038 000
Es wird sohin für die Bedeckung des Erfordernisses nach dem Jahre 1905 mit	56 089 000

seinerzeit auf verfassungsmässigem Wege vorzusorgen sein.

Der allgemeine Bericht (an denselben reihen sich zwölf gleichfalls sehr beachtenswerthe Einzelberichte über die zu erbauenden neuen Linien und besonders über die zweite Verbindung mit Triest, ferner über die Betheiligung an der Kapitalbeschaffung zum Bau von Privatbahnen, über die Investitionen im Staatseisenbahnbetriebe, endlich über die Rückerstattung der in den Jahren 1898 bis 1900 vorschussweise aus den staatlichen Kassenbeständen bestrittenen Investitionserfordernisse der Staatsbahnen mit 80 000 000 Kr.) schliesst mit folgenden Betrachtungen: „Werden die Vorschläge der Regierung zusammengefasst, so ergibt sich, dass dieselben mit grossen Vortheilen verbunden sind, indem nur durch die Festsetzung eines mehrjährigen Bau- und Investitionsprogramms für die sichere und planmässige Durchführung der als nothwendig erkannten Bauten und Anschaffungen vorgesorgt werden kann und weil auch nur auf diesem Wege eine wirthschaftlich günstigere Gebahrung ermöglicht erscheint. Durch die angesprochene Kreditbewilligung und Geldbeschaffung für die Zeit bis Ende 1905 wird die Durchführung des einmal als richtig anerkannten Bau- und Investitionsprogramms der Staatseisenbahnverwaltung gesichert und weiter auch die mit der wiederholten Behandlung zum Theile derselben Angelegenheiten und Fragen verbundene mühevolle und zeitraubende Arbeit erspart werden. Von der Genehmigung und gesicherten Durchführung des vorliegenden umfangreichen Bau- und Investitionsprogramms erhofft schliesslich der Ausschuss, abgesehen von den hierdurch unmittelbar zu erreichenden verkehrspolitischen Vortheilen, welche die Sicherstellung neuer wichtiger Bahnlinien und die Ausgestaltung des bestehenden Staatsbahnnetzes für die nächstbetheiligten und ferneren Interessentenkreise zweifellos mit sich bringen wird, überdies noch eine kräftige Anregung zur allgemeinen Entwickelung unserer wirthschaftlichen und finanziellen Verhältnisse, welche von der eingeleiteten Belebung der Eisenbahnbauthätigkeit und deren förderndem Einflusse auf die mit derselben in engem Zusammenhange stehenden Industrien, Gewerbe und sonstigen Schaffenszweige ausgehen wird.“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aprileinnahme der preussischen Staatsbahnen.** Im ersten Monat des neuen Etatsjahres haben die preussischen Staatsbahnen gegen die gleiche Periode des Vorjahres eine Mehreinnahme von insgesammt 1 298 000 ℳ erzielt und zwar 370 000 ℳ im Personenverkehr, 861 000 ℳ im Güterverkehr und 67 000 ℳ aus sonstigen Quellen. Die Verkehrssteigerung beträgt 1,21 %, sie hat damit noch nicht diejenige Stärke wieder erlangt, welche sie vor etwa einem Jahre in sich trug. Immerhin ist aber doch für den Monat April d. J. eine Verkehrssteigerung zu verzeichnen — ein Kennzeichen dafür, dass die wirthschaftliche Lage sich nach und nach erholt und auf neubefestigter Grundlage fortentwickelt.

— **Der Reichseisenbahngedanke und die „Berl. Polit. Nachr.“.** Im Anschluss an den Beschluss der württembergischen Abgeordnetenkammer in der Eisenbahnfrage weisen die „Berl. Polit. Nachr.“ darauf hin, dass, nachdem die Durchführung des Reichseisenbahngedankens im Jahre 1876 in erster Linie an dem Widerspruche der süddeutschen Bundesstaaten gescheitert ist und nachdem inzwischen Preussen zu dem Staatsbahnsystem übergegangen ist, wir mit der 25jährigen Entwickelung als vollendeten Thatsache zu rechnen haben. Die preussischen Staatsbahnen bildeten jetzt, sowohl in wirthschaftlicher wie in finanzieller Hinsicht, einen so bedeutenden Faktor in dem Leben des preussischen Staates, dass sie schwerlich mehr von demselben losgelöst werden können. Man denke nur daran, in welchem hohen und stets steigenden Maasse die Ueberschüsse der preussischen Staatsbahnen zur Bestreitung des allgemeinen Staatsbedarfes herangezogen werden müssen. An Stelle des Reichseisenbahngedankens habe sich aber bekanntlich in der preussisch-hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft ein geeigneter Weg gefunden, den Gedanken der Reichsverfassung, dass die deutschen Eisenbahnen als ein einheitliches Bahnnetz betrieben und verwaltet werden sollen, zu verwirklichen. Preussen selbst habe nicht das mindeste Interesse daran, dass seine Eisenbahnverwaltung, welche ohnehin ja bereits einen riesenhaften Umfang besitze, sich noch weiter vergrössere; sein Staatsbahnnetz sei reichlich gross genug, um die höchste wirthschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit zu entwickeln. Nur der Wunsch des einen oder des anderen Bundesstaates, an den wirthschaftlichen und finanziellen Vortheilen eines so grossen Verkehrsunternehmens theilzunehmen, könnte für Preussen aus bundesfreundlichen Rücksichten den Anlass geben, die Hand zu einer Erweiterung seiner Eisenbahnverwaltung zu bieten. Das könnte aber selbstverständlich immer nur unter Bedingungen geschehen, bei denen die wesentlichen Voraussetzungen für die gedeihliche Verwaltung und Entwickelung der Bahnen für den preussischen Staat voll gewahrt blieben.

— **Die preussische Nebenbahnvorlage.** Die „B. P. N." schreiben: In der Budgetkommission des Reichstages ist die Behauptung aufgestellt worden, dass die für die jetzt geschlossene Landtagssession bestimmte Sekundärbahnvorlage bereits in den ersten Monaten des Jahres zur Vorlegung fertiggestellt gewesen ist. Diese Behauptung entspricht dem thatsächlichen Sachverhalt nicht. Die Vorverhandlungen, welche nothwendig sind, um die betreffenden Bahnpläne zur Vorlegung an den Landtag reif zu machen, insbesondere die Vertragsverhandlungen mit den anderen Bundesstaaten sowie die Verhandlungen mit den betheiligten Ministerialressorts sind erst zu einem viel späteren Zeitpunkte zum Abschluss gelangt. Sobald dies der Fall war, ist die Allerhöchste Ermächtigung zur Einbringung der Vorlage an den Landtag eingeholt worden. Die Einbringung stand unmittelbar bevor, als der Sessionsschluss eintrat. Im übrigen wird bekanntlich die Bauthätigkeit der Eisenbahnverwaltung dadurch nicht beeinträchtigt werden, weil derselben aus den Vorjahren noch mehr Kredite zur Verfügung stehen, als selbst bei Anspannung aller Kräfte im Laufe des Etatsjahres verwendet werden können. Ebenso dürfte nach den Erfahrungen im Jahre 1899 die Entwickelung des Kleinbahnwesens nicht geschädigt werden, wenn jetzt in manchen Fällen die Zusicherung einer Staatsunterstützung wie damals an die Voraussetzung geknüpft werden muss, dass die Mittel demnächst vom Landtage bereitgestellt werden sollen.

— **Preussischer Landeseisenbahnrath.** Auf der Tagesordnung für die am 22. d. Mts. Vormittags stattfindende Sitzung stehen folgende Gegenstände: Bestellung des ständigen Ausschusses zur Vorbereitung der Berathungen des Landeseisenbahnraths gemäss § 12 des Gesetzes vom 1. Juni 1882; Mittheilung über genehmigte Ausnahmetarife.

— **Nach dem Geschäftsbericht der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft** für das Jahr 1900 verbleibt nach Abzug der Rücklagen für den Erneuerungsfonds I, Erneuerungsfonds II und Reservefonds II in Gesammthöhe von 631 551 ℳ ein Reingewinn, der die Zahlung einer Dividende von 8,5 % auf das gesammte Aktienkapital gestattet. Nach dem Bericht des Vorstandes wurden im Jahre 1900 an neuem Oberbaumaterial zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechselung eingebaut: 13 691 Stück Mittelschwellen, 2 826 laufende Meter Weichenschwellen, 14 801 laufende Meter Stahlschienen, 3 366 laufende Meter Eisenschienen usw. Zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör wurden ferner auf den Stationen Dortmund, Eving, Selm, Lüdinghausen, Dülmen und Ahaus sowie auf freier Strecke verschiedene Neu- und Umbauten hergestellt. An Betriebsmitteln waren am Jahresschluss 1900 23 Lokomotiven mit 14 Tendern sowie 3 887 Wagen mit 7 848 Achsen vorhanden. Die Güterwagen ausschliesslich Gepäckwagen mit 7 752 Achsen haben ein Gesammtladegewicht von 41 900 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 81,18 Achsen mit 438,79 t Ladegewicht. An Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1900 beschafft 20 bedeckte Güterwagen und 345 offene Güterwagen. Befördert wurden 1 121 208 Personen; ferner wurden 2 816 257 t Güter einschliesslich Vieh und Fahrzeuge befördert. Die Gesammteinnahme hierfür betrug: aus dem Personenverkehr 456 104 ℳ, aus dem Güterverkehr 2 599 259 ℳ, aus den Extraordinarien 1 589 766 Mark, in Summa 4 645 129 ℳ.

Es betrugen die Einnahmen:		mehr gegen das Vorjahr:
im Jahre 1896 . . .	3 363 284 ℳ	316 958 ℳ
„ „ 1897 . . .	3 612 859 „	249 575 „
„ „ 1898 . . .	3 822 725 „	209 866 „
„ „ 1899 . . .	4 302 972 „	480 246 „
„ „ 1900 . . .	4 645 129 „	342 157 „

Nach der Betriebsrechnung betrugen die Einnahmen 4 757 148 ℳ (einschl. 112 018 ℳ Vortrag aus dem Jahre 1899), die Ausgaben 1 576 661 ℳ, es verbleibt somit ein Ueberschuss von 3 180 487 ℳ. Davon fliessen in die Erneuerungsfonds I und II 503 293 ℳ, mithin bleibt ein Ueberschuss von 2 677 194 ℳ, dessen Verwendung wie folgt vorgeschlagen wird: Zur Einlage in den Reservefonds II 128 259 ℳ, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 225 000 ℳ, zur Zahlung einer Dividende von 8,5 % auf 24 000 000 ℳ Stammaktien 2 040 000 ℳ, Tantieme an den Aufsichtsrath 56 842 Mark, Vortrag auf neue Rechnung 227 093 ℳ.

— **Familien-Ausflugskarten bei der Lübeck-Büchener Bahn.** Die Lübeck-Büchener Bahn hat seit Jahren sogenannte Familien-Ausflugskarten ausgegeben, welche zu 30 Hin- und Rückfahrten auf den Strecken Lübeck-Travemünde, Lübeck-Ratzeburg und Lübeck-Oldesloe berechtigten und für den Preis von 20 ℳ für die III. und 30 ℳ für die II. Klasse käuflich waren. Die Karten galten für 30 Hin- und Rückfahrten während des ganzen Sommers und konnten von jedem Mitglied der betreffenden Familie benutzt werden, so dass eine Familie von 3 Köpfen z. B. 10 Mal diese Fahrten machen kann, und erfreuten sich, wie der „Hamb. Korresp." schreibt, beim Publikum einer grossen Beliebtheit und wurden von den Lübeckern zu Ausflügen, namentlich nach Travemünde und Ratzeburg, vielfach benutzt. Jetzt macht die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft bekannt, dass sie den Preis der gedachten Karten von 20 auf 24 ℳ für die III. und von 30 auf 36 ℳ für die II. Klasse heraufgesetzt habe, da die bedeutende Steigerung des Personenverkehres und die gleichzeitige Steigerung der Benutzung jener Karten deren Kontrole wesentlich erschwere und zugleich erhöhte Betriebsleistungen erforderlich mache. Es sei daher bereits die völlige Aufhebung jener Karten erwogen, von einer solchen aber angesichts des Werthes, den das Publikum auf sie lege, abgesehen und nur eine mässige Erhöhung der Preise beschlossen worden. Der Preis sei indessen auch jetzt noch ein sehr billiger, indem derselbe in III. Klasse dem auf preussischen Staatsbahnen für die gleiche Entfernung zu zahlenden Preise für IV. Klasse (2 ₰ für das Kilometer) entspricht.

— **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.** Dem Geschäftsberichte für 1900 zufolge sind die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr, welche im Jahre 1899 353 590 ℳ betrugen, in dem abgelaufenen Geschäftsjahre auf 363 043 ℳ, mithin um 9 453 ℳ gestiegen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind von 1 558 809 ℳ im Jahre 1899 auf 1 710 639 ℳ im Jahre 1900, mithin um 151 830 ℳ (= 8,88 %) gestiegen. An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren 148 373 ℳ zu erheben, dagegen waren an Wagenmiethen 39 878 ℳ zu zahlen, es verblieb also ein Einnahmeüberschuss von 108 495 ℳ. Die ausserordentlichen Einnahmen betragen einschliesslich des Staatszuschusses von 80 000 ℳ für Unterhaltung des II. Gleises 526 987 ℳ. Es betragen daher, einschliesslich des Vortrages aus 1899 von 17 985 ℳ und abzüglich der Restausgaben früherer Jahre mit 17 666 ℳ, die Gesammteinnahmen 2 600 988 ℳ. Die Betriebsausgaben beziffern sich, einschliesslich der zu Restausgaben reservirten Beträge, auf 1 256 726 ℳ. Es verbleibt sonach ein Ueberschuss von 1 344 262 ℳ gegen 1 322 532 ℳ im Vorjahre. Von diesem Betriebsüberschuss sind zuvörderst verwendet: zu Rücklagen in den Erneuerungsfonds I 194 567 ℳ, zu Rücklagen in den Erneuerungsfonds II 30 000 ℳ, zur Dotirung des Reservefonds II 54 070 ℳ. Es verbleiben noch 1 065 625 ℳ, welche wie folgt zu verwenden sind: Zur Gewährung einer Dividende von 5 % an 12 840 000 ℳ Stammprioritätsaktien = 642 000 ℳ, zur Gewährung einer Dividende von 3 % an 12 480 000 ℳ Stammaktien = 385 200 ℳ, zu Tantieme für die Direktion 10 272 ℳ, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 26 338 ℳ, als Vortrag auf neue Rechnung 1 815 ℳ. Von den Betriebseinnahmen haben die Betriebsausgaben für 1900: 48,32 %, gegen 46,49 % für 1899, in Anspruch genommen. Diese Steigerung der Betriebsausgaben im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen ist im wesentlichen auf die erhebliche Erhöhung der Preise für Kohlen und fast aller sonstigen Materialien sowie auf eine weitere unabweisbare Erhöhung der Löhne der Arbeiter zurückzuführen.

— **Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin.** Nach dem vorliegenden Rechenschaftsbericht des Vorstandes beträgt der Rohertrag für 1900 492 645 ℳ und setzt sich aus den zur Abrechnung gelangten Baugeschäften, aus Effektenzinsen und dem Ueberschusse der Wiener Filialen zusammen. Die Unmöglichkeit, bei den herrschenden wirthschaftlichen Verhältnissen eigene Obligationen zu begeben, weshalb die erforderlichen Baarmittel zu höherem Zinsfuss zu beschaffen waren, hielten von der Uebernahme neuer, mit finanzieller Betheiligung verbundener Geschäfte ab. Da alte Verbindlichkeiten so bedeutende Opfer erfordert haben, dass nach Deckung der Geschäftsunkosten, der Anleihezinsen und der erforderlichen Abschreibungen von 184 940 ℳ nur ein Gewinn von 37 582 ℳ verbleibt, muss von einer Dividendenvertheilung abgesehen werden; der Ueberschuss soll nach Entnahme von 15 000 ℳ zu Gratifikationen auf Bau- und Betriebsreservekonto übertragen werden. Auf das Baugeschäft Jablonowo-Riesenburg-Marienwerder wurden 115 459 ℳ abgeschrieben; bei der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (Harzquerbahn) war trotz günstiger Betriebseinnahmen ein Zuschuss von 171 503 ℳ zur garantirten Dividende von 4,5 % nothwendig. Auch die Dividendengarantien für die Hildesheim-Peiner Kreisbahn und die Salzburger Eisenbahn- und Trambahngesellschaften erforderten Zubussen. An der neu gegründeten Aktiengesellschaft für den Bau der brandenburgischen Städtebahn ist die Gesellschaft mit 4 000 000 ℳ betheiligt. Die augenblickliche Geschäftslage lässt bessere Erträgnisse für die Folgezeit erhoffen.

— Der Entwurf eines die **Haftung des Eisenbahnbetriebes für unverschuldete Schädigung auch von Sachen** feststellenden Gesetzes ist in den letzten Tagen von dem Abg. Haussmann (Gerabronn) und Genossen bei der württembergischen Abgeordnetenkammer eingebracht worden. Der Gesetzentwurf hat nur einen Artikel mit folgendem Wortlaut:

„Für die aus dem Betriebe einer Eisenbahn entstehenden Beschädigungen von Sachen haftet der Betriebsunternehmer,

sofern nicht der Schaden durch höhere Gewalt oder durch ein Verschulden des Inhabers der Sache verursacht ist. Der Anspruch auf Schadenersatz verjährt in zwei Jahren von dem Eintritt des Schadens. Die Haftung des Unternehmers (Satz 1 und 2) kann nicht im voraus ausgeschlossen oder beschränkt werden."

In der Begründung ist auf die das Reichshaftpflichtgesetz ergänzenden landesgesetzlichen Regelungen anderer Staaten hingewiesen und gesagt, dass es eine empfindliche Lücke der württembergischen Gesetzgebung sei, dass Württemberg im Gegensatz zu anderen Ländern keinen Gebrauch von der Möglichkeit gemacht habe, die im Reichshaftpflichtgesetz festgesetzte Haftung zu Gunsten des Publikums auf Sachschaden auszudehnen. Je grösser der Eisenbahnverkehr werde, um so gebotener erscheine diese Ausdehnung. Der Sekundärbetrieb mit Verringerung der Absperrvorrichtung und der theilweisen Benutzung der Landstrassen als Bahnkörper vergrössere die Gefahr. Auch die erweiterte Zulassung von Privatbetrieb lege einen gesetzlichen Schutz nahe. In wiederholten Beschädigungsfällen, die in Württemberg vorgekommen sind, habe der Unternehmer die Entschädigung für Sachschaden abgelehnt und den Beschädigten auf den häufig schwierigen Beweis einer Verschuldung der Bahnverwaltung oder einzelner Angestellten verwiesen.

Im einzelnen schliesst sich der Entwurf materiell und formell dem Reichshaftpflichtgesetz (§ 1) an. Es steht lediglich die ausservertragliche Stiftung von Sachschaden (insbesondere durch Ueberfahren, Zusammenstoss, Explosion, Entzündung durch Funken) analog der Stiftung von Körperschaden im Sinne des § 1 jenes Gesetzes in Frage. Die Haftung des Unternehmers soll wie dort eintreten, auch wenn den Unternehmer keine Schuld trifft.

Der Unternehmer soll frei von Haftung sein, wenn die Schädigung durch höhere Gewalt oder durch Verschuldung des Inhabers der Sache verursacht ist. Den Beweis dafür, dass eine dieser beiden Ursachen vorlag, hat der Unternehmer zu führen. (Diese Beweislastregelung ist durch die gewählte Fassung, die dem Sprachgebrauch des Bürgerlichen Gesetzbuchs entspricht, zweifelsfrei festgestellt, so dass es des im § 1 des Haftpflichtgesetzes enthaltenen Zwischensatzes „sofern er nicht beweist" nicht bedarf.)

„Sache" umfasst bewegliche und unbewegliche Objekte, übrigens nur körperliche Gegenstände (vgl. B. G.-B. § 90).

— Kilometerhefte in Baden. Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. werden für den Bereich der in Staatsverwaltung stehenden badischen Bahnen für die III. Wagenklasse auch Kilometerhefte zu 500 km ausgegeben. Diese Hefte gelten ebenfalls ein Jahr. Ihr Preis beträgt der „M. Allg. Ztg." zufolge 12,50 *M.* Demjenigen, der ein ausgenutztes Heft wieder zurückliefert, wird der Betrag von 50 ₰ vergütigt. Im übrigen gelten die Tarifbestimmungen für die Hefte zu 1 000 km.

— Badens Stellung zur Personentarifreform. Vielfach war aus der bekannten Rede des Staatsministers Freiherrn v. Soden in der württembergischen Kammer über die Personentarifreform gefolgert worden, dass die badische Regierung es abgelehnt habe, über diese Angelegenheit mit den deutschen Regierungen weiter zu verhandeln. Die „Südd. Reichskorr." stellt demgegenüber fest, dass dies weder richtig, noch auch von Herrn v. Soden behauptet worden sei. Letzterer habe nur im allgemeinen von ablehnenden Antworten der deutschen Regierungen gesprochen, und es sei richtig, dass Baden dem württembergischen Vermittelungsvorschlag gegenüber, wonach die Taxe der III. Klasse auf 2,6 oder 2,3 ₰ für das Kilometer Personenzug (3 ₰ im Schnellzug) festgesetzt werden sollte, an seinem früheren Standpunkt festhielt. Dieser ging dahin, dass Baden auf die so beliebten und verbreiteten Kilometerhefte nur dann würde verzichten können, wenn man sich allseits auf den Einheitssatz von 2 ₰ für das Kilometer III. Klasse Personenzug (3 ₰ im Schnellzug) einigen wollte. Anderenfalls wäre ein Aufgeben der Kilometerhefte im Interesse der Tarifeinheit allzu theuer erkauft. Dieser Standpunkt, den die badische Regierung auch heute noch vertritt, habe auf dem badischen Landtage die Billigung der Budgetkommission gefunden.

— Herstellung eines Grossschifffahrtsweges von Mannheim nach Esslingen. Im württembergischen Landtage hat sich der Minister des Innern Dr. v. Pischek auf eine von den Abgeordneten Schmid-Besigheim und v. Gess gegebene Anregung am 27. April d. J. über das Projekt einer Kanalisirung des Neckars ausgesprochen. Danach hat die württembergische Regierung das gedachte Projekt auf seine Ausführbarkeit prüfen lassen und die badische Regierung um eine Aeusserung darüber gebeten, wie sie sich vom Standpunkte ihrer Interessen aus zu dessen Ausführung zunächst für die Strecke Mannheim-Heilbronn stellen werde. Nach einer vom Komitee für Hebung der Neckarschifffahrt ausgearbeiteten Denkschrift würde der Plan einen Kostenaufwand von 42 700 000 *M.* erforderlich machen, von denen 14 500 000 *M.* auf die badisch-hessische und 28 200 000 *M.* auf die württembergische Stromstrecke entfallen. Die ganze, etwa 200 km lange Strecke von Mannheim bis Esslingen würde durch Einlegung von 49 Schleusen in waagerechte Haltungen von 2 m Tiefe zerlegt werden, so dass sie für Schiffe von 600 t Tragfähigkeit als Fahrwasser dienen könnte. Die dieser Wasserstrasse zufallende Frachtmenge ist auf rund 80 000 000 tkm veranschlagt; der Schifffahrtsbetrieb gestalte sich jedoch auf dieser Strecke so kostspielig, dass für die Strecke oberhalb Heilbronn eine Schifffahrtsabgabe überhaupt nicht und für die Strecke unterhalb Heilbronn höchstens im Betrage von 0,49 ₰ für das Tonnenkilometer werde erhoben werden können. Eine nicht unerhebliche Einnahme werde sich dagegen durch die Verwerthung der durch die 49 Staustufen gewonnenen Wasserkräfte erzielen lassen, die insgesammt auf 23 400 PS berechnet sind und bei vollständiger Ausnutzung mit etwa 33 *M.* für die Pferdekraft verpachtet werden könnten. Unter diesen Umständen werde sich nach Verzinsung des Anlagekapitals und Deckung der Unterhaltungskosten für die badisch-hessische, 91 km lange Stromstrecke ein kleiner Einnahmeüberschuss erzielen lassen. Für die württembergische Strecke, auf welcher eine Schifffahrtsabgabe, wie bemerkt, nur für die kurze Strecke von der Grenze bis Heilbronn in Frage komme, würden dagegen die Einnahmen von den Ausgaben um jährlich 800 000 *M.* überschritten werden. Gleichwohl sei für Württemberg der allgemeine volkswirthschaftliche Werth einer bis ins Herz des Landes führenden Wasserstrasse so hoch zu veranschlagen, dass die Regierung dem Projekte gegenüber eine günstige Haltung glaube einnehmen zu müssen. Diese Erklärung des Ministers wurde im Hause mit Beifall begrüsst und fand bei den Rednern aller Parteien lebhafte Zustimmung.

— Die Eisenbahnfrage im württembergischen Landtage. Der von der Kammer der Abgeordneten angenommene Antrag zur Eisenbahnfrage, dessen wesentlichen Inhalt wir schon in voriger Nummer mittheilten, lautet wörtlich wie folgt:

„Die Kammer der Abgeordneten erklärt sich für Aufrechterhaltung der Selbständigkeit Württembergs in Verwaltung seiner Eisenbahnen und gegen ein etwaiges Aufgeben dieser Selbständigkeit an eine preussisch-württembergische Eisenbahngemeinschaft, selbst wenn als Entgelt dafür von Preussen an Württemberg finanzielle Vortheile dauernd zu gewärtigen sein sollten, und zwar aus wirthschaftlichen, politischen und konstitutionellen Gründen. Sie ersucht die Regierung, darauf hinzuwirken, dass 1. die Bestimmung des Artikels 42 der Verfassung des Deutschen Reichs, wonach sämmtliche ‚Bundesregierungen verpflichtet sind, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten', zur Anwendung kommt; 2. dem Deutschen Reich durch ein Reichseisenbahnnetz unter sachgemässer Gestaltung des Reichseisenbahnamts und Erweiterung seiner Befugnisse ein dem gesteigerten Verkehrsbedürfniss entsprechender Einfluss auf den Betrieb der deutschen Eisenbahnverwaltungen im Sinne des Artikels 42 eingeräumt wird."

— Bahnsteigsperre in Württemberg. Minister Freiherr v. Soden theilte im Landtage mit, die Einführung der Bahnsteigsperre für Württemberg zur Erleichterung und Sicherung des Bahnbetriebes sei beschlossene Sache.

— Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Berlin in der Zeit vom 1. April 1900 bis Ende März 1901. Innerhalb des vorbezeichneten Zeitraumes wurden 136 005 Forderungs- und Schuldposten verrechnet und zwar in deutscher Währung 115 884, in österreichischer Währung (Kronen) 10 252, desgleichen in Noten 13 und in Gold 718, in russischer Währung 1 378 und in Frankenwährung 7 760 Posten. Ein Vergleich mit der Thätigkeit der Abrechnungsstelle im Jahre 1890/91 ergibt, dass sich die Zahl der angemeldeten Posten von 124 938 auf 136 005, also um 11 067 Posten vermehrt hat, von denen auf die deutsche Währung 7 082, auf die österreichische Währung 1 463 und auf die Frankenwährung 3 524 Posten entfallen, während bei der russischen Währung ein Rückgang um 1 002 Posten eingetreten ist. Diese Zahlen beziehen sich indessen nur auf die Arbeit der Abrechnungsstelle. Von der erspriesslichen Thätigkeit derselben erhält man erst eine klare Vorstellung aus einer Vergleichung der angemeldeten und der schliesslich durch die Ausgleichung gezahlten verringerten Beträge.

Der Gesammtbetrag der im Rechnungsjahre 1900/1901 angemeldeten und verrechneten Posten belief sich in deutscher Währung auf 384 269 386 *M.*, in österreichischer Währung, und zwar Kronen, auf 35 954 383, Noten auf 180 fl. und Gold auf 33 840 fl. (von letzterer Summe wurden die seit dem 1. Oktober 1890 angemeldeten Beträge mit 10 080 fl. bestimmungsgemäss in die deutsche Währung — 20 412 *M.* — umgerechnet), in russischer Währung 1 414 767 R., in Frankenwährung (Gold) 6 850 665 Fr., desgleichen ohne jede Nebenbezeichnung 13 518 876 Fr. (von letz-

erer Summe wurden die seit dem 1. Oktober 1890 angemeldeten Beträge mit 11 875 107 Fr. bestimmungsgemäss in die deutsche Währung — 9 618 026 ℳ. — umgerechnet). Gegen das Rechnungsjahr 1890/91 haben sich die angemeldeten Beträge erhöht in deutscher Währung um die ansehnliche Summe von 136 725 995 ℳ. oder rund 55 %, in österreichischer Währung (auf Kronen umgerechnet) um 10 172 181 Kr. oder rund 39 % und in Frankenwährung um 10 688 688 Fr. oder 110 %, während in russischer Währung eine Minderung um 262 467 R. oder 16 % zu verzeichnen ist.

Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Ausgleichung von 136 005 auf 3 255 Posten, gegen 124 938 und 4 128 Posten im Jahre 1890/91, verringert worden.

Die zur Verrechnung angemeldeten Gesammtsummen aller Währungen betrugen 434 142 743 ℳ., während die schliesslich baar gezahlten Beträge 143 656 966 ℳ. ausmachten.

In dem gleichen Zeitraum des Jahres 1890/91 betrug der zur Verrechnung angemeldete Geldwerth aller Währungen 280 625 411 ℳ. und die Summe der gezahlten Beträge 127 741 499 Mark.

Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi gestaltet sich wie 1 : 0,331 und ist seit dem Rechnungsjahre 1890/91, in welchem dasselbe 1 : 0,46 betrug, stetig günstiger geworden.

Da die angemeldeten und verrechneten 83 820 Forderungsposten durch Begleichung auf 3 255 gezahlte Posten verringert worden sind, so wurden durch je *eine* Zahlung = 25,75 (im Jahre 1890/91 = 19,46) Forderungen beglichen, während das Verhältniss rücksichtlich der deutschen Währung allein (bei 72 619 *Forderungsposten*, welche durch Begleichung auf 1 693 *gezahlte* Posten verringert wurden) sich wie 1 : 42,89 (im Jahre 1890/91 wie 1 : 40,12) stellt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen.** Nach den vorliegenden vorläufigen Ausweisen stellen sich die Verkehrseinnahmen der grösseren österreichischen Privatbahnen im *April* d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

	1901	gegen 1900
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5 976 400	— 599 551
Südbahn	8 519 313	+ 15 894
Staatseisenbahngesellschaft	4 639 006	— 137 672
österreichische Nordwestbahn:		
garantirte Linie	1 889 901	+ 146 351
Ergänzungsnetz	1 225 459	— 50 832
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	631 345	— 41 855
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1 337 457	+ 339 231
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A	551 717	+ 49 100
„ „ „ B	1 036 086	— 80 700
böhmische Nordbahn	814 758	— 10 952

— **Die Lokalbahnprojekte der böhmischen Nordbahn.** Der Geschäftsbericht der Gesellschaft für das soeben abgelaufene Geschäftsjahr äussert sich über die Lokalbahnprojekte dahin, dass die Bestrebungen der Verwaltung, welche auf eine Erweiterung des gesellschaftlichen Bahnnetzes abzielen, trotz fortgesetzter Bemühungen noch nicht zu einem endgültigen Ergebniss gebracht werden konnten. Es handelt sich hierbei um die Lokalbahnen Nixdorf-Sebnitz und Zwickau-Gabel. Die Verwaltung war, wie der Bericht hervorhebt, sowohl aus eigenem Antriebe als auch unter dem fortgesetzten Drucke der an diesen Unternehmungen betheiligten Kreise bestrebt, den wegen des Baues dieser Linien gefassten Beschluss auch zur Durchführung zu bringen. Der von verschiedenen Seiten der Verwaltung gemachte Vorwurf einer Verschleppung sei daher ungerechtfertigt. Die böhmische Nordbahn habe diese beiden Projekte ohne die Hoffnung auf materiellen Nutzen aufgenommen und habe den festen Vorsatz, sie auszuführen, sobald die Schwierigkeiten behoben und die Ansuchen um Gestattung der Vermehrung des gesellschaftlichen Anlagekapitals seitens der Regierung genehmigt sein werden. Bezüglich der Konzessionserwerbung für die Linie Zwickau-Gabel wird in dem Berichte erwähnt, dass die Konzessionsverhandlungen im Zusammenhange mit jenen hinsichtlich des Projektes Nixdorf-Sebnitz stattfinden. Der bezüglich des letzteren Projektes in naher Zeit zu gewärtigende Abschluss der über verschiedene Einzelfragen schwebenden Verhandlungen mit der sächsischen Staatsverwaltung müsse den mit der Regierung bezüglich beider Projekte zu pflegenden Konzessionsverhandlungen vorausgehen.

— **Buschtěhrader Eisenbahn.** In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung der Bahn brachte der Vorsitzende einen Erlass des Eisenbahnministeriums vom 10. d. Mts. zur Verlesung, welcher sich auf die Aufforderung der Regierung, betreffend die ehemöglichste Herstellung einer Verbindungslinie Dallwitz-Centralbahnhof Karlsbad, bezieht. In diesem Erlasse wird darauf hingewiesen, dass in der am 15. Juni 1897 im Eisenbahnministerium abgeschlossenen Vereinbarung die gesellschaftlichen Vertreter namens der Gesellschaft die Verpflichtung übernommen haben, auf Verlangen der Regierung behufs Ueberleitung der Personenzüge eine nächst Butschirn abzweigende, über den Centralbahnhof Karlsbad nach Dallwitz führende Bahnlinie auf eigene Kosten zur Ausführung zu bringen und zu diesem Zwecke eine selbständige Konzession für den Bau und Betrieb der genannten Linien zu erwerben. Diese Verpflichtung erscheine an keinen wie immer gearteten Vorbehalt gebunden, und es sei namentlich eine besondere Beschlussfassung der gesellschaftlichen Generalversammlung nicht vorgesehen. Die Gesellschaft scheine sonach an dieser von ihrem Vorstande beziehungsweise dessen ermächtigten Vertretern eingegangenen Verpflichtung, selbst für den Fall, dass eine Beschlussfassung der Generalversammlung thatsächlich nothwendig sein sollte, nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches ohne Zweifel gebunden. Bei den erwähnten Verhandlungen sei die Frage der allfälligen Nothwendigkeit einer Beschlussfassung der gesellschaftlichen Generalversammlung eingehend erörtert, seitens der gesellschaftlichen Vertreter aber im Hinblicke auf eine dem Verwaltungsrathe durch eine frühere Generalversammlung allgemein ertheilte Ermächtigung eine neuerliche derartige Beschlussfassung als nicht erforderlich erklärt worden. Der bei der Gesellschaft bestellte landesfürstliche Kommissär war gleichzeitig angewiesen, für den Fall, dass seitens des Verwaltungsrathes der Standpunkt des Ministeriums in dieser Frage nicht zur Kenntniss der Generalversammlung gebracht werden sollte, in derselben namens der Regierung eine diesbezügliche Erklärung abzugeben.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im *März* d. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im März 1901	gegen 1900
	Kr.	Kr.
ungarische Staatsbahnen	15 883 500	+ 199 955
Südbahngesellschaft (ungar. Linien)	1 320 443	— 52 067
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	137 290	— 1 166
Kaschau-Oderberger Eisenb. (ung. Linie)	1 014 308	+ 666
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn	123 096	+ 6 709
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	105 900	+ 574
Hauptbahnen zusammen	18 584 537	+ 154 681
Lokalbahnen „	2 682 644	+ 118 861
insgesammt	21 267 181	+ 273 542

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im März d. J. 9 376,9 (+ 27,4) km und jene der Lokalbahnen 8 187,9 (+ 132,4) km, zusammen somit 17 564,8 (+ 159,8) km. — Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 60 517 630 (+ 1 244 240) Kr. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 991 821 Kr. und auf die Lokalbahnen 252 419 Kr.

— **Rechtsfall.** Nach einer Entscheidung des österreichischen obersten Gerichtshofes vom 14. März d. J. sind die Schaffner der Internationalen Schlafwagengesellschaft als versicherungspflichtige Eisenbahnbedienstete im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes vom Jahre 1894 anzusehen, und findet demgemäss auf diese Bediensteten das Gesetz vom Jahre 1869, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnen, für die beim Betriebe eintretenden körperlichen Verletzungen und Tödtungen nur dann Anwendung, wenn der Unfall von dem Betriebsunternehmer oder bei einer Gesellschaft von einem Mitglied des Vorstandes, einem Gesellschafter oder Liquidator *vorsätzlich* herbeigeführt wurde. In der Begründung des Urtheils wird darauf verwiesen, dass unter den im Unfallversicherungsgesetze vom Jahre 1894 genannten Eisenbahnbediensteten alle in irgend einem Theile des Betriebes verwendeten und den Gefahren dieses Betriebes ausgesetzten Personen zu verstehen seien. Dieser Auffassung stehe auch nicht im Wege, dass die Schlafwagenschaffner zur betriebsführenden Eisenbahnverwaltung in keinem unmittelbaren Dienstverhältnisse stehen, und dass nicht diese, sondern die Schlafwagengesellschaft versicherungspflichtig ist; denn die ge-

setzliche Versicherungspflicht der Person hänge nicht davon ab, wer auf Grund des Gesetzes oder Vertrages die Versicherungsprämie zu zahlen habe. Dass aber der verunglückte Schlafwagenschaffner als ein im Bahnbetriebe verwendeter Bediensteter anzusehen sei, auf welchen das Unfallversicherungsgesetz Anwendung finde, könne nicht bezweifelt werden, wenn erwogen wird, dass er als Schaffner der Schlafwagengesellschaft auf Grund des zwischen dieser Gesellschaft und der Staatseisenbahnverwaltung geschlossenen Vertrages zur Zeit des Unfalls auf einer im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnstrecke Dienste verrichtete, also im Eisenbahnbetriebe thätig, den Gefahren dieses Betriebes ausgesetzt und hierbei vertragsmässig den Vorständen der Stationen, den ausübenden Verkehrsbeamten und den Zugführern, also Organen des staatlichen Eisenbahnbetriebes, dienstlich untergeordnet war.

Uebrige europäische Länder.

Bevorstehender Wechsel in der Leitung der belgischen Staatsbahnen. Die Oberleitung der belgischen Staatsbahnen soll umgestaltet und künftig einem einzigen hohen Beamten übertragen werden, welcher dem Minister verantwortlich ist und die bisher in einer Gruppe von Administratoren vertheilten Aufgaben in sich vereinigt. Zu dieser Stelle ist der bisherige Generalsekretär des Departements der Eisenbahnen, Posten, Telegraphen usw., C. H. B. Ramaeckers, ausersehen.

— **Belgische Staatsbahnen und französische Nordbahn.** Der schon in Nr. 37 S. 591 d. Ztg. erwähnte Bericht der parlamentarischen Centralabtheilung des belgischen Eisenbahnbudgets, der von Herrn Renkins erstattet ist und der belgischen Eisenbahnverwaltung wegen des schlechten Zustandes der belgischen Eisenbahnen, Nachlässigkeit usw. sehr unangenehme Dinge sagt, stellt auch einen Vergleich zwischen den Betriebsergebnissen der belgischen Staatsbahnen und der französischen Nordbahn an. Danach sind die Kosten der ersten Einrichtung bei der Nordbahn für das Kilometer um 12—13 % geringer. Der Unterschied wird immer grösser werden, „weil die Bauzeit für die Nordbahn 1902 endigt und spätere Ergänzungsarbeiten, die durch das stufenweise Steigen des Verkehres nöthig werden, aus den Betriebseinnahmen gedeckt werden müssen, während nach den in Belgien andauernden Irrthümern das Kapital der ersten Einrichtung dadurch ins unendliche wächst". Es sei auch wahrscheinlich, dass infolge der in Frankreich durch den Staat — der wegen der Zinsengarantien ein Interesse daran hat, die Uebertreibung der Kosten der ersten Einrichtung, nach denen sich die finanziellen Lasten berechnen, zu verhindern — geübten Kontrole viele Verbesserungskosten, die in Belgien auf Rechnung der ersten Einrichtung geschrieben werden, in Frankreich dem Betrieb zur Last fallen. Der reine Betriebsüberschuss ist bei der französischen Nordbahn höher; 1895: $25^1/_4$ Millionen Franken gegen $7^3/_5$ Millionen der belgischen Staatsbahnen, 1899: $34\frac{1}{2}$ gegen $13\frac{1}{2}$ Millionen. Dieses Ergebniss wird um so bemerkenswerther bezeichnet, als die von der französischen Nordbahn getragenen finanziellen Lasten diejenigen der belgischen Staatsbahnen bei weitem übertreffen. Die französische Nordbahn hat mehr Züge, obwohl die Menge der beförderten Güter und Reisenden auf den belgischen Staatsbahnen grösser ist. Die kilometrischen Einnahmen und Ausgaben sind auf der Nordbahn höher, der Betriebskoeffizient viel günstiger. Dagegen sind die Tarife in Belgien niedriger. Zugmaterial und Personenwagen hat die Nordbahn mehr; an Güterwagen ist die belgische Staatsbahn überlegen. Die französische Nordbahn zählt für ein nur um 250 km geringeres Netz 14 196 Angestellte weniger.

— **Aufhebung der Bahnsteigsperre in Frankreich.** Auf Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten wird seit mehr als zwei Monaten auf dem Bahnhof Saint-Lazare in Paris eine Probe gemacht. Es handelt sich darum, den Reisenden und den mit einer Eintrittskarte versehenen Personen den freien Zugang zu den Bahnsteigen zu gestatten. Der verlängerte Versuch hat gezeigt, dass diese Erleichterung keine Unzukömmlichkeiten mit sich bringen würde; höchstens an Tagen, wo der Zufluss von Reisenden besonders gross ist, würde es angebracht sein, ganz ausnahmsweise und zeitweilig das Recht des freien Zuganges einzuschränken. Der Minister denkt also, wie Pariser Blätter melden, endgültig eine Maassregel durchzuführen, welche künftig das Publikum vom Aufenthalt in den Wartesälen befreit.

— **Eisenbahnmarken der französischen Bahnen.** Die französischen Eisenbahngesellschaften werden künftig besondere Marken zur Frankirung der von ihnen beförderten Stückgüter ausgeben. Die Staatsbahn hat solche Marken schon seit einiger Zeit in Umlauf gesetzt, und die Dienste, welche diese neue Erhebungsart der Beförderungskosten leistet, sollen laut „Temps" erheblich sein. Der Preis für das Frachtstück ist nach dem Gewicht und nach der Entfernung bemessen; entsprechende Marken sind angefertigt, welche der Versender auf den Bahnhöfen kauft und ohne weitere Förmlichkeit auf seinen Frachtbrief (feuille d'expédition) klebt. Die Vortheile sollen namentlich gross sein für regelmässige Versender, die täglich nach einer grossen Stadt Lebensmittel u. dergl. senden. Der Absender weiss nach der ersten Sendung, wie viel sein Stück kostet, und hat für die folgenden Sendungen sich nur mit entsprechenden Marken zu versehen. Dann wird das Stück auf dem Bahnhof wie ein Brief auf der Post aufgegeben. Die Marken des Staatsbahnnetzes zeigen eine Lokomotive und in zwei Medaillons den Werth der Marke und die Worte: „réseau de l'Etat" (Staatsnetz). Sechs Werthe in sechs verschiedenen Farben sind ausgegeben: zu 5, 10, 20, 50 Cts. und 1 und 2 Fr. Die Grösse ist gleich der der Briefmarken von 50 Cts.

— **Schaffung weiterer Verkehrsanschlüsse in Frankreich.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem Rundschreiben an die französischen Handelskammern in Erinnerung gebracht, dass die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten und das Parlament sich günstig für den Anschluss von Eisenbahnen an Wasserwege ausgesprochen haben, welche, indem sie gemischte Transporte erleichtern, gestatten, Handels- und industrielle Ausmündungen auf noch nicht direkt durch Eisenbahnen oder Wasserwege bediente Punkte zu schaffen. Zwecks besserer Ausnutzung der bestehenden Anschlüsse und zwecks Vermehrung ihrer Zahl fordert der Minister die Handelskammern auf, ihn wissen zu lassen: 1. welches die bestehenden Anschlüsse (raccordements) sind, deren Benutzung durch die Gesellschaften im Stich gelassen oder behindert ist; 2. welches die neuen Anschlüsse sind, deren Errichtung ein ernstliches Interesse für den Handel bieten würde; 3. welche unter letzteren vielleicht Unternehmer (concessionaires) finden würden (Handelskammern, Schifffahrtsgesellschaften, Docks, Niederlagen usw.).

— **Schnellzug mit III. Klasse Paris-Schweiz.** In einer dieser Tage bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn abgehaltenen Besprechung wurde beschlossen, künftig zwischen Paris und der Schweiz einen Schnellzug III. Klasse zu führen, der Abends von Paris abgehen und am anderen Morgen über Pontarlier, Bern in Lausanne eintreffen soll. Schweizer Blätter heben hervor, dass dies die erste direkte Schnellzugverbindung III. Klasse mit Paris ist.

— **Postzug Paris-Marseille.** Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn wird vom 3. Juni an versuchsweise auf der Linie Paris-Marseille einen Zug verkehren lassen, welcher Paris jeden Abend 9 Uhr 15 Min. verlässt und nur Briefe und Zeitungen mitnimmt. Dieser sehr schnell gehende Zug soll aus Postwagen oder leichteren Wagen mit freiem Innenraum bestehen, welche den grössten Theil der tagsüber eingegangenen Briefe usw. befördern. Die gewöhnlichen Abendschnellzüge würden auf diese Weise von den schweren Wagen befreit, die bis zu 22 t wiegen und die Fahrt der Züge verlangsamen. Die Postzüge werden in Dijon, Mâcon, Lyon und Tarascon die für die Schweiz, Italien und den Süden bestimmten Wagen lassen. Die Wagen, welche die Briefschaften für die Kolonien und den Orient enthalten, werden von Estaque direkt nach dem neuen Hafen von Marseille (Joliette) abgezweigt, um die Ueberladung an Bord zu erleichtern. Der Rest des Zuges geht nach Nizza weiter. Wenn der Versuch befriedigende Ergebnisse erzielt, sollen in umgekehrter Richtung auch Postzüge von Marseille nordwärts eingerichtet werden.

— **Die französischen Eisenbahnen im Jahre 1900.** Die Betriebslänge sämmtlicher während des Jahres 1900 durchschnittlich betriebenen Hauptbahnen Frankreichs betrug nach dem „Journal officiel" 38 016 km; davon entfielen auf das Staatsbahnnetz 2 890 km, auf die grossen Gesellschaften 33 823 km, auf verschiedene andere Gesellschaften 975 km und auf die nichtkonzessionirten Bahnen 328 km. Im einzelnen stellte sich die Betriebslänge der grossen Gesellschaften folgendermaassen: Nordbahn mit 3 743 km, Ostbahn mit 4 688 km, Westbahn mit 5 660 km, Paris-Orléansbahn mit 7 003 km, Paris-Lyon-Méditerranée mit 9 075 km, Südbahn mit 3 481 km, Pariser Gürtelbahn mit 32 km, grosse Gürtelbahn (Grande-Ceinture) mit 141 km. Die Gesammteinnahmen sämmtlicher Hauptbahnen Frankreichs beliefen sich im Jahre 1900 auf 1 502 577 413 Fr., im Jahre 1899 auf 1 408 208 382 Fr., sind also um 94 369 031 Fr. gewachsen. Von der Gesammteinnahme des Jahres 1900 entfallen auf das Staatsbahnnetz 49 220 800 Fr., auf die grossen Gesellschaften 1 441 849 819 Fr., auf verschiedene andere Gesellschaften 9 746 243 Franken, auf einige kleinere Linien (u. a. in Korsika) 1 760 551 Fr. Unter den grossen Gesellschaften ist an dieser Einnahme die Nordbahn mit 248 330 355 Fr., die Ostbahn mit 189 540 827 Fr.,

die Westbahn mit 187 034 484 Fr., die Paris-Orléansbahn mit 228 880 020 Fr., die Paris-Lyon-Méditerranée mit 403 479 802 Fr., die Südbahn mit 108 146 529 Fr., die Pariser Gürtelbahn mit 9 249 586 Fr. und die Grande-Ceinture mit 7 188 216 Fr. betheiligt. Die durchschnittliche kilometrische Gesammteinnahme der Hauptbahnen Frankreichs betrug im Jahre 1900 39 525 Fr., im Jahre 1899 37 397 Fr., ist also um 2 128 Fr. oder um 5,69 % gewachsen. Die kilometrische Gesammteinnahme des Staatsbahnnetzes betrug im Jahre 1900 17 031 Fr., die durchschnittliche kilometrische Gesammteinnahme der grossen Gesellschaften 42 629 Fr., diejenige verschiedener anderer Gesellschaften 9 996 Franken, die der kleineren (korsikanischen u. a.) Bahnen 5 368 Fr. Die kilometrische Gesammteinnahme der einzelnen Gesellschaften weist folgende Zahlen auf: Nordbahn im Jahre 1900 66 345 Fr., im Jahre 1899 60 664 Fr., Zunahme 5 681 Fr. oder 9,36 %; Ostbahn im Jahre 1900 40 431 Fr., im Jahre 1899 37 437 Fr., Zunahme 2 994 Fr. oder 8 %; Westbahn im Jahre 1900 33 045 Fr., 1899 31 361 Fr., Zunahme 1 684 Fr. oder 5,37 %; Paris-Orléansbahn im Jahre 1900 32 683 Fr., 1899 30 931 Fr., Zunahme 1 752 Fr. oder 5,66 %; Paris-Lyon-Méditerranée im Jahre 1900 51 072 Fr., 1899 48 342 Fr., Zunahme 2 730 Fr. oder 5,65 %; Südbahn im Jahre 1900 31 068 Fr., 1899 31 155 Fr., Abnahme 87 Fr. oder 0,28 %; Pariser Gürtelbahn im Jahre 1900 289 050 Fr., 1899 276 086 Fr., Zunahme 12 964 Fr. oder 4,70 %; Grande-Ceinture 1900 50 980 Fr., 1899 41 645 Fr., Zunahme 9 335 Fr. oder 22,42 %.

— **Ein Brand auf der Pariser Stadtbahn.** Durch einen verhältnissmässig unbedeutenden Brandunfall entstand am Sonnabend, den 11. d. Mts. auf der Pariser Stadtbahn ein furchtbarer Schrecken. Die „Berl. N. Nachr." berichten darüber folgendes: Gegen ½10 Uhr Abends bemerkten die Beamten der Haltestelle am Lyoner Bahnhof aus einem kleinen Seitentunnel, der als Ausweiche dient, dichte Rauchwolken heranwirbeln. Am Ende des 30 m langen Schienenstranges war ein Bretterverschlag, der zur Aufbewahrung von Geräthen und Holzstücken diente, wahrscheinlich durch eine fortgeworfene Cigarre in Brand gerathen. Das Feuer musste bereits längere Zeit geglimmt haben, da im Augenblicke der Entdeckung der Verschlag bereits hell aufloderte. In wenigen Minuten war der ganze unterirdische Bahnhof dermaassen mit Rauch gefüllt, dass die Fahrgäste und Beamten halb erstickt sich flüchten mussten. Der Ausgang nach oben genügte bei weitem nicht, um dem Rauch Abfluss zu schaffen, so dass der Qualm immer dichter wurde. Inzwischen kamen von beiden Richtungen — von dem Bastille- und von dem Reuillyplatze — Züge herangesaust. Der Maschinist des ersteren bemerkte rechtzeitig, dass etwas Aussergewöhnliches auf der Haltestelle vorging, und lenkte den Zug direkt rückwärts, um die Fahrgäste auf dem Bastillebahnhof wieder auszuladen. Der Führer des anderen von Reuilly kommenden Zuges war dagegen mit voller Geschwindigkeit bis dicht an den Bahnhof herangefahren und machte erst im letzten Augenblick Kehrt. Er wirkte nun wie der Kolben einer Saugpumpe. Der Qualm, der nach oben hin nicht hinaus konnte, ergoss sich hinter dem Zuge in den Tunnel. Die Fahrgäste wurden von einem furchtbaren Schrecken ergriffen, schlugen die Fenster ein und sprangen auf den Schienenweg. Durch einen wunderbaren Zufall wurde Keiner ernstlich verletzt, was auch auf die Umsicht und Kaltblütigkeit der Beamten zurückzuführen ist. Sieben hatten sich Hautabschürfungen, Verstauchungen und Verwundungen durch eingedrungene Glassplitter zugezogen. — Während der Rückfahrt der Züge löschte die Feuerwehr den Brand und verschaffte dem Qualm Abzug. Erst um 11 Uhr konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden; der Verkehr auf der völlig überschwemmten Haltestelle Lyoner Bahnhof blieb aber für den ganzen Tag gesperrt.

— **Bahnänderungen bei Basel.** An der vorige Woche vorgenommenen „Kollaudation" der Elsässer Bahnumführung nahmen Vertreter des eidgenössischen Eisenbahndepartements, der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der schweizerischen Centralbahn theil. Der Zug, bestehend aus zwei Lokomotiven und einem Wagen I. Klasse, legte nach schweizerischen Blättern die Fahrt in ungefähr einer Stunde zurück. Der schweizerische Bundesrath hat die Eröffnung des regelmässigen Betriebs der Bahnstrecke Basel Bahnhof-Reichsgrenze bei St. Ludwig und des „Vorprovisoriums" des Personenbahnhofs Basel auf den 12. Mai gestattet.

— **Brienzerseebahn.** In einer Konferenz der Transportanstalten des Berner Oberlandes ist kürzlich beschlossen worden, mit den Schlüssen des Sachverständigen-Gutachtens über die Anlage der Bahn sich einverstanden zu erklären. Das Aktienkapital kann nach schweizerischen Blättern als gesichert betrachtet werden.

— **Simplontunnel.** Im April schritt der Galleriestollen auf der Nordseite um 170, auf der Südseite um 156 m vor; durchschlagen waren Ende April im ganzen 8 628 m, davon 4 863 auf der Nord- und 3 766 auf der Südseite.

— **Parlamentskosten der britischen Eisenbahnen.** Ein kürzlich erschienener Bericht gibt Auskunft darüber, was sich die Eisenbahnen des Vereinigten Königreichs in den Jahren 1892 bis 1898 die Beeinflussung der ihre Interessen berührenden Gesetzvorlagen alljährlich haben kosten lassen. Der Bericht bildet die Fortsetzung früherer Veröffentlichungen und thut wiederum in beredter Weise dar nicht nur, mit wie grossen Opfern die Genehmigung des Parlaments zum Bau von Eisenbahnen verbunden ist, sondern auch, dass oft nach Ertheilung derselben noch bedeutende Summen erforderlich sind, um sie aufrecht zu erhalten. Die „Railway News", denen die nachstehenden Angaben entnommen sind, sagen, der einzige Trost sei, dass der gegenwärtige Bericht nicht so gewaltige Zahlen aufweise wie manche seiner Vorgänger. Dass sie aber immer noch erheblich sind, ist aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich:

Von 1892 bis 1898 wurden verausgabt	im Falle angenommener Gesetzesvorlagen	im Falle abgelehnter Vorlagen	im ganzen
	ℳ	ℳ	ℳ
in England	19 993 815	5 557 014	25 550 829
„ Wales	4 760 829	2 173 232	6 934 061
„ Schottland	5 635 514	2 708 508	8 344 022
„ Irland	920 754	622 506	1 543 260
zusammen	31 310 912	11 061 260	42 372 172
für die Erlangung einstweiliger Verfügungen	211 915	173 379	385 294

In den England betreffenden Zahlen sind Beträge einbegriffen, welche für die Sicherstellung einiger neuen Linien, d. i. für die Vorkonzession, verausgabt wurden. Im einzelnen sei erwähnt, dass die Konzession der Baker Street und Waterloogesellschaft 480 000 ℳ, die der Great Northern und Citygesellschaft 315 000 ℳ gekostet haben, während die Konzessionsbewerber des London Walthamstow- und Epping Forest-Unternehmens die von ihnen bei den verschiedenen Besuchen in Westminster verausgabten Beträge auf 816 000 ℳ schätzen. Von den alten Gesellschaften hat die London and North Western rund 5 000 000 ℳ verausgabt und zwar, wie angenommen wird, grossentheils zur Hintertreibung von 145 ihre Interessen schädigenden Gesetzvorlagen. In derselben Zeit hat die Great Western über 1 220 000 ℳ zur Durchbringung von 17 Gesetzvorlagen und 1 500 000 ℳ zur Bekämpfung von 99 Verfügungen bezahlt. Bis zur letzten Tagung waren die Eisenbahngesellschaften von Wales für die Sachverständigen von Westminster eine reiche Einnahmequelle; es scheint aber, dass nunmehr eine Verständigung zwischen den Hauptgegnern herbeigeführt worden ist, welche für die nächsten sieben Jahre eine erhebliche Abnahme dieser Ausgaben zur Folge haben dürfte.

— **Die neuen Getreidetarife in Russland.** In der Nr. 14 S. 211 d. Ztg. haben wir an der Hand des Berichtes der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" über den Gang der Verhandlungen und über die bei Durchsicht der Getreidetarife gefassten Beschlüsse Mittheilung gemacht.

Gegenwärtig nun werden die neuen Getreidetarife, wie sie endgültig vom Finanzminister bestätigt worden sind, in der Tarifsammlung Nr. 1247 bekannt gegeben, und zwar enthält diese Publikation die Sätze, wie sie vom Tarifbeirath s. Zt. gut geheissen worden sind. Der neue Getreidetarif tritt mit dem 1./14. August in Kraft.

Im einzelnen bestimmt der Tarif das folgende:

A. Für die Beförderung von Getreide in Wagenladungen auf den Bahnen der I. und II. Gruppe wird die Frachtzahlung nach folgenden Tarifschematas berechnet:

1. im inneren Verkehr (mit Ausnahme des Verkehres zum baltischen, schwarzen und asowschen Meere und nach den Stationen der westlichen Landesgrenze):

a) für die Beförderung von Korn, Mehl und Grütze jeder Art, Malz, gestossenem Hafermehl, Getreideaussiebsel, Kornrade, Ackertrespe und Oelsaaten — auf eine Entfernung: von 1—200 Werst zu $^1/_{34}$ Kop. für ein Pud und eine Werst, von 201—540 Werst wird zur Zahlung von 5,88 Kop. — $^1/_{50}$ Kop. für ein Pud und eine Werst zugeschlagen, von 541—800 Werst wird zur Zahlung von 12,68 Kop. — $^1/_{68}$ Kop. für ein Pud und eine Werst zugeschlagen, von 801—1 120 Werst wird zur Zahlung von 16,50 Kop. — $^1/_{84}$ Kop für ein Pud und eine Werst zugeschlagen, von 1 121—2 779 Werst wird zur Zahlung von 20,31 Kop. — $^1/_{115}$ Kop. für ein Pud und eine Werst zugeschlagen, über 2 779 Werst zu $^1/_{80}$ Kop. für ein Pud und eine Werst;

b) für die Beförderung von Kleie jeder Art, Oelkuchen und Leinsaataussiebsel — auf eine Entfernung: von 1—1 056 Werst — $^1/_{60}$ Kop. für ein Pud und eine Werst, über 1 056 Werst — nach der oben, in Punkt a angegebenen Formel mit einem Abschlag von 10 %.

2. Im Verkehr nach den Häfen des baltischen, schwarzen und asowschen Meeres und nach den Stationen der westlichen Landesgrenze:

a) für die Beförderung von Korn, Mehl und Grütze jeder Art, Malz, gestossenem Hafermehl, Getreideaussiebsel, Ackertrespe, Kornrade, Kleie jeder Art, Oelkuchen und Leinsaataussiebsel — auf eine Entfernung: von 1 - 180 — zu $^1/_{25}$ Kop. für ein Pud und eine Werst, von 181 - 344 Werst wird zur Zahlung von 7,20 Kop. — $^1/_{63}$ Kop. für ein Pud und eine Werst zugeschlagen, von 345—540 Werst wird zur Zahlung von 9,80 Kop. — $^1/_{68}$ Kop. für ein Pud und eine Werst zugeschlagen, über 540 Werst nach der in Punkt 1 a des obigen Abschnitt A angegebenen Formel;

b) für die Beförderung von Oelsaaten — auf eine Entfernung: von 1 - 260 Werst — zu $^1/_{25}$ Kop. für ein Pud und eine Werst, von 261 - 344 Werst wird zur Zahlung von 10,40 Kop. — $^1/_{63}$ Kop. für ein Pud und eine Werst zugeschlagen, von 345—800 Werst wird zur Zahlung von 11,73 Kop. — $^1/_{68}$ Kop. für ein Pud und eine Werst zugeschlagen, von 801 - 1 120 Werst wird zur Zahlung von 18,44 Kop. — $^1/_{84}$ Kop. für ein Pud und eine Werst zugeschlagen, von 1 121—2 698 Werst wird zur Zahlung von 22,25 Kop. — $^1/_{115}$ Kop. für ein Pud und eine Werst zugeschlagen, über 2 698 Werst — zu $^1/_{75}$ Kop. für ein Pud und eine Werst.

B. Bei der Beförderung von Getreide im Verkehr über Tscheljäbinsk werden obige Tarifschemata auf folgender Grundlage angewandt:

a) bei der Beförderung von den Stationen der sibirischen, transbaikal- und permschen Eisenbahn nach den Stationen der Eisenbahnen des europäischen Russland, mit Ausnahme der permschen — werden die Zahlungen gesondert für die Strecken von der Versandstation bis Tscheljäbinsk und von Tscheljäbinsk nach der Bestimmungsstation;

b) bei der Beförderung von den Stationen der sibirischen und Transbaikalbahn nach den Stationen der permschen Bahn, wie auch von den Stationen der Bahnen des europäischen Russlands nach den Stationen der sibirischen, Transbaikal- und permschen Bahn — wird die Zahlung berechnet für die gesammte Transportstrecke.

B. Beim Export von Müllereiprodukten ins Ausland werden die Frachtzahlungen nach der in Punkt 2 a Abschnitt A angegebenen Formel berechnet, wobei die gegenwärtig geltenden Prozentabschläge zur Anwendung kommen.

Es geht hieraus hervor, dass der Minister die Vergünstigungen für Getreidesendungen aus Sibirien nach Archangelsk doch ein wenig geändert hat, denn Archangelsk tritt nicht mehr besonders hervor, sondern es sind an Stelle dessen die Stationen der Perm-Eisenbahn getreten.

Durch die Aufhebung der Beschränkung auf Archangelsk ist dem sibirischen Getreide offenbar zu billigeren Tarifsätzen ein grösseres Absatzgebiet im nördlichen Russland geschaffen worden. Andererseits ist der Transportpreis nach Sibirien durch Beseitigung der Unterbrechung der Staffelung bis und von Tscheljäbinsk sehr ermässigt worden. Aber selbst diese weitgehende Unterstützung wird schwerlich die Beförderungsmengen nach Sibirien gerade in den hier in Frage stehenden Gütern heben, weil an ihnen nur Bedarf in Hungerjahren auftreten wird.

— **Eisenbahn Poltawa - Jekaterinoslaw.** Die amtliche „Handels- und Industrieztg." berichtet über einen sehr wichtigen Beschluss, der in der Kommission für die Erbauung neuer Eisenbahnen am 12./25. April unter dem Vorsitze des Direktors des Departements für Eisenbahnangelegenheiten Ziegler von Schaffhausen, ausser einigen Projekten für den Bau von Bahnen rein lokaler Bedeutung, über den Bau einer Linie von Poltawa nach Jekaterinoslaw gefasst worden ist. Um die Konzession zum Bau dieser 156 Werst (= 166 km) langen Linie sucht der verabschiedete Oberst M. P. Kaschtschenko nach, der zu diesem Zweck eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 7 850 000 R. gründen will. Das Aktienkapital soll den fünften Theil dieser Summe betragen, während die übrigen $^4/_5$ aus 5 % ungarantirten Obligationen bestehen sollen. Die Kommission erachtete den Bau dieser Linie für äusserst wünschenswerth.

Und in der That dürfte diese verhältnissmässig kurze Bahn zu den weitaus wichtigsten Projekten gehören, weil sie ein ausserordentlich fruchtbares Gebiet durchschneidet und eine sehr wichtige Abkürzungs- und Verbindungslinie zwischen der Eisenbahn von Charkow nach Krementschug und den zu den Hafenplätzen des asowschen und schwarzen Meeres führenden Eisenbahnen herstellen würde, ausserdem mit der in der allernächsten Zeit für den Betrieb zur Eröffnung kommenden Bahn von Kiew-Poltawa eine ausserordentlich wichtige Verbindung mit dem Westen und dem sehr bedeutenden Platze Kiew schaffen soll.

Fremde Welttheile.

— **Der deutschen Bahnverwaltung in Tschili** zollt Angus Hamilton in einem vom 8. März aus Tientsin geschriebenen Brief an die „Pall Mall Gazette" hohes Lob, während er zugleich seinen britischen Landsleuten tüchtig den Text liest. Der „Hamb. Korresp." theilt aus dem Schreiben folgendes mit:

„Die Bahnlinie (Tientsin-Peking) ist jetzt in den Händen der Briten, welcher Umstand vielleicht den Lobesartikel in der jetzt in Peking veröffentlichten Zeitung erklärt. Leider können wir jedoch auf die vielen Vorzüge nicht Anspruch erheben, die dem Leiter der Bahn in diesem Artikel zugeschrieben werden. Es ist thöricht, wenn wir vorgeben, dass die Verbesserungen an der Bahn seit der Zeit eingetreten sind, da die Bahn den Briten übergeben wurde, da alle Aenderungen von den Deutschen ausgegangen sind. Man kann die Deutschen nicht genug rühmen. Sie führten, sobald sie sich ans Werk gemacht, Reformen ein, die der Bequemlichkeit der Reisenden und der Leichtigkeit des Betriebes zu gute kamen. Sie rüsteten die Wagen mit Oefen aus, organisirten sicheren Gepäckdienst und thaten Schritte, die Uebel zu beseitigen, die unter der lockeren Disziplin während der gemeinsamen deutsch-russischen Verwaltung entstanden waren. In jenen Tagen plünderten die Russen das Gepäck und die Deutschen erhoben Abgaben von den chinesischen Reisenden. Diese Akte waren jedoch selten; sobald aber die Linie in die Hände der Deutschen überging, wurde jede Anstrengung gemacht, fortzuschaffen, was als den Verkehr bedrohend und die Verwaltung herabwürdigend angesehen wurde. Das Unwesen hörte fast sofort auf, als die Deutschen von der Bahn Besitz genommen hatten, und die Linie, nach militärischen Grundsätzen verwaltet, wurde allgemein befriedigend. Verspätungen kamen vor, aber selbst unter der Kontrole der unfehlbaren Briten scheinen Verspätungen täglich auf dem Fahrplan zu stehen. Ich habe mich mit den Vorzügen der deutschen Verwaltung ziemlich ausführlich befasst, weil leider in den verschiedenen britischen Hauptquartieren die Neigung herrscht, alles, was nicht britisch ist, schlecht zu machen und unsere Augen gegen die Vorzüge unserer Kameraden zu schliessen. Eines hat der Krieg in China deutlich gezeigt, nämlich, dass wir das anderen überlegene Volk, das zu sein wir uns dünken, nicht sind und dass unsere Ansichten meist beschränkt sind. . . . . ."

— **Ostafrikanische Eisenbahn Dar-es-Salaam - Mrogoro.** Durch die am 15. d. Mts. eingetretene Vertagung des Reichstags bis zum 26. November wird leider auch die Entscheidung über die Regierungsvorlage wegen der Zinsbürgschaft für die ostafrikanische Eisenbahn abermals um ein volles halbes Jahr hinausgeschoben. Inzwischen ist die mit der Sache befasste Budgetkommission des Reichstags nicht müssig gewesen. Sie hatte zunächst einen Unterausschuss eingesetzt, der den Gesetzentwurf in mehrfacher Richtung umarbeitete. Die Kolonialabtheilung liess diesem Unterausschuss eingehende Bemerkungen zu dem Entwurf einer Bau- und Betriebskonzession für die ostafrikanische Eisenbahngesellschaft zugehen. Auf diese wie auf die Einzelheiten der erfolgten Umarbeitung werden wir noch eingehender zurückkommen und berichten für heute nur, dass die Budgetkommission in ihrer letzten Sitzung vom 13. Mai sich mit der Vorlage beschäftigt und den grundlegenden § 1 mit 13 gegen 10 Stimmen angenommen hat. Das Kapital, für welches die Zinsbürgschaft übernommen wird, ist von 24 000 000 auf 22 000 000 ℳ herabgesetzt. § 1 des Gesetzentwurfs lautet in der Fassung des Beschlusses wie folgt:

„Zum Bau und zum Betrieb einer Eisenbahn von Dar-es-Saalam nach Mrogoro durch die auf Grund der beigedruckten Bau- und Betriebskonzession zu bildende ostafrikanische Eisenbahngesellschaft wird den Antheilseignern der genannten Eisenbahngesellschaft die Garantie des Reiches für a) eine Verzinsung des in diesem Unternehmen anzulegenden Kapitals bis zur Höhe von 22 000 000 ℳ mit 3 % vom Tage der Einzahlung an, b) die Zahlung des um 20 % erhöhten Nennbetrages der jeweilig geloosten und als solche abzustempelnden Antheilscheine nach näherer Maassgabe der vorbezeichneten Konzession hiermit bewilligt."

Die Bau- und Betriebskonzession für die ostafrikanische Eisenbahngesellschaft sowie deren Satzungen wurden gleichfalls nach den Vorschlägen der Unterkommission mit unwesentlichen Aenderungen genehmigt. Der Abg. Prinz Arenberg, der Vorsitzende der Abtheilung Berlin-Charlottenburg der deutschen Kolonialgesellschaft, übernahm die schriftliche Berichterstattung an den Reichstag, der sich aber, wie gesagt

leider erst im Spätherbst d. J. mit der Vorlage wird beschäftigen können. Immerhin ist nach dem erfreulichen Beschlusse der Budgetkommission wohl mit einiger Sicherheit auf die endliche Annahme durch den Reichstag zu hoffen.

— **Amerikanische Urtheile über das rollende Material auf der Pariser Weltausstellung.** Die „Railroad Gazette" enthält Auszüge aus einem von Professor Storm Bulls in einem amerikanischen Eisenbahnklub über das rollende Material auf der Pariser Weltausstellung gehaltenen Vortrage. Wir geben diesen in mancher Beziehung interessanten Auszug im folgenden wieder: Ebenso wie die in Europa reisenden Amerikaner durch die kleinen Lokomotiv- und Wagenarten der europäischen Bahnen in Erstaunen gesetzt wären, sei diese Empfindung bis zu einem gewissen Grade bei einer Besichtigung der Transportmittelausstellung in Vincennes wachgerufen worden. Alle grossen europäischen Länder seien dort vertreten und der Einfluss amerikanischer Bauart unverkennbar gewesen. Die Personenwagen waren so eingerichtet, dass man von einem Wagen auf den anderen übergehen konnte, ein Theil der Züge bestand aus Wagen mit Seitengängen, und Waschräume gab es fast in jedem Wagen. Die echte amerikanische Wagenform mit einem Innenraum finde sich in Europa nur selten vor, die europäischen Wagen seien fast sämmtlich in kleine Abtheilungen eingetheilt, die besten unter ihnen ähneln den amerikanischen Schlafwagen; der Vortragende meint, das reisende amerikanische Publikum wäre vermuthlich sehr damit einverstanden, wenn ein Theil der amerikanischen Wagen auch aus einzelnen Abtheilungen bestände. Was die Anwendung von Trucks betrifft, so lautet das amerikanische Urtheil dahin, dass man mit berechtigtem Mitleid auf Europa blicken könne, die dortigen zweirädrigen (two-wheeled) Trucks sähen „primitiv" und plump (clumsy) aus. Dies Urtheil ist u. E. kaum verständlich, zweirädrige Trucks gibt es nicht und in wie fern die bei uns gebräuchlichen zweiachsigen Drehgestelle in ihrem Aeussern den amerikanischen nachstehen sollen, ist nicht ersichtlich. Uebrigens muss der Vortragende zugeben, dass er auf mehreren Fahrten in neuen französischen Wagen dieser Art ihren Gang ebenso ruhig gefunden hätte, als den der besten amerikanischen Züge. Einige Wagen verschiedener auf der Ausstellung vertretener Länder waren mit amerikanischen Drehgestellen und Rädern versehen.

Die europäischen Güterwagen sind unserem amerikanischen Beurtheiler noch winziger erschienen als die Personenwagen und scheinen ihm für Liliputaner geeigneter als für gewöhnliche Menschen. Da ihr Betrieb nach seiner Ansicht in jeder Beziehung kostspieliger sei, so suche er den Grund ihrer unveränderten Verwendung darin, dass ein gemischter Betrieb von Güterwagen europäischer und amerikanischer Bauart den Europäern unbequem wäre; überdies könnten ja auch die amerikanischen Wagen wegen ihrer Höhe und Weite und vermuthlich auch wegen ihrer grossen Grundfläche auf europäischen Bahnen niemals verkehren. Thatsache sei, dass die grossen von der „Pressed Steel Car Co." ausgestellten Güterwagen von Le Havre nicht mit der Eisenbahn nach Paris gebracht werden konnten, sondern dass sie auf Kanalschiffen verladen und auf dem Wasserwege der Seine ihrem Bestimmungsorte zugeführt werden mussten. Im Vergleich zu den europäischen Güterwagen erschienen sie wie riesenhafte Ungeheuer, doch bemerkte man zu gleicher Zeit, dass sie äusserst praktisch entworfen und kräftig gebaut waren. Sie bildeten für die Europäer eine förmliche Offenbarung, erregten jedermanns Bewunderung und ihre Nachbildung in Europa erscheine gar nicht ausgeschlossen.

In der Lokomotivausstellung in Vincennes waren die Amerikaner nur spärlich vertreten. Die Baldwinlokomotiven boten nichts neues, aber der Unterschied zwischen ihnen und den europäischen Lokomotiven war auffallend; trotzdem hätten sie auf das grosse Publikum keinen guten Eindruck gemacht, da der Laie die Vorzüge, die die amerikanischen vor den europäischen Lokomotiven thatsächlich haben, aus Unwissenheit nicht verstehen könnte. (!) Der Vortragende erläuterte dann einige auffallende Unterschiede im Aussehen und der Bauart zwischen amerikanischen und europäischen Lokomotiven und sprach sich dann über die Ausstattung und Zurüstung der ausgestellten europäischen Lokomotiven, namentlich über einige von schweizerischen Firmen gebaute, sehr günstig aus; er meint, dass es sich mit Rücksicht auf den nach dieser Richtung wachsenden Ausfuhrhandel Amerikas möglicherweise lohnen würde, wenn die amerikanischen Firmen ihre für die Ausfuhr bestimmten Lokomotiven besser zurüsten würden. Besonders erstaunt äussert sich der Amerikaner über die von Russland ausgestellten Lokomotiven, die in ihrer Entwickelung Riesenfortschritte gemacht hätten. Eine auf der Pariser Ausstellung und auf Reisen in Europa gemachte besondere Beobachtung unserer amerikanischen Quelle ist auch die, dass die Kompoundlokomotive in Europa, und zwar besonders in Deutschland, Frankreich und der Schweiz, häufiger zu finden sei als in Amerika. Die Europäer schienen erkannt zu haben, dass sie die Lokomotive der Zukunft sei. Es wird dann noch der von der Firma Borsig ausgestellten Lokomotive mit Schmidt'scher Dampfüberhitzung besondere Erwähnung gethan; es sei dies die dritte Lokomotive dieser Art, die an die preussischen Staatsbahnen geliefert worden sei. Die Erfahrungen mit dieser Art Lokomotiven seien sehr günstige, sie ergäben eine Ersparniss an Feuerungsmaterial von mindestens 20 %.

— **Mexikanische Eisenbahnen.** Wie die „Leipz. Ill. Ztg." berichtet, ist vor kurzem die erste Theilstrecke der mexikanischen Pacific-Eisenbahn dem Betriebe übergeben. Die Bahn stellt eine neue Verbindung zwischen dem Golf von Mexiko und dem stillen Ozean über Mexiko her und erschliesst dadurch die westlichen Staaten Mexikos erst dem Weltverkehr. Die Unternehmerin der Bahn, die schon im Jahre 1891 gegründete Mexiko-Cuernavaca und Pacific-Eisenbahngesellschaft, bezweckt die Herstellung einer vollspurigen Bahn von Mexiko über Cuernavaca nach Schuatanejo am stillen Ozean (etwa 200 km westlich Acapulco). Die Gesammtlänge der Bahn wird 500 km betragen. Bis jetzt ist die Bahn von Mexiko bis Rio Balsas auf etwa 300 km im Betrieb. Sie ersteigt alsbald nach dem Verlassen der Hauptstadt südlich von ihr die das herrliche fruchtbare Thal von Mexiko umgebenden Gebirge, aus denen der fast 5400 m hohe Vulkan Popokatepetl aufragt. Sie durchzieht Gebiete von ebenso wunderbarer Fruchtbarkeit wie landschaftlicher Schönheit. Man gelangt bei la Cima auf die von keiner europäischen Bahn und u. W. nur von der peruanischen Andenbahn übertroffene Höhe von 3200 m ü. M. Der Baumwuchs ähnelt hier und auf der in ziemlich gleicher Höhe bleibenden Weiterfahrt bis Tres Marios dem der norddeutschen Nadelholzwälder. Die Bahn senkt sich nun auf der Südseite des Gebirges schnell herab und erreicht nach 45 km Fahrt die nur noch 1720 m ü. M. gelegene Stadt Cuernavaca, die Hauptstadt der Provinz Morelos mit wundervollem halbtropischen Klima. Hier nahmen das unglückliche Kaiserpaar Maximilian und Charlotte einst ihren Winteraufenthalt. Der Verfasser des Aufsatzes der „Ill. Ztg." ist nur bis hier gelangt; er meint, dass die Bahn, wenn sie in ihrer ganzen Ausdehnung betrieben sein würde, eine Art Völkerwanderung nach diesen von der Natur so überreich gesegneten Gebieten herbeiführen würde; sie seien ein begehrenswerthes Ziel ebenso für Turisten, wie für Ansiedler, Kapitalisten und Minenspekulanten, die der Jagd nach dem Glück obliegen wollten. Die beigefügten Abbildungen zeigen uns Landschaften von zum Theil wundervoller Pracht. Man nimmt an, dass die ganze Bahn innerhalb dreier Jahre vollendet sein wird.

Bücherschau.

— **Die Handels- und Gewerbekammer in Prag in den ersten 50 Jahren ihres Bestehens 1850–1900.** Aus Anlass ihres 50jährigen Jubiläums im Auftrage des Kammerpräsidiums verfasst von I. U. Dr. Josef Gruber, Sekretärstellvertreter der Prager Handels- und Gewerbekammer. Prag 1900. Verlag der Handels- und Gewerbekammer.

In zwei Bänden wird uns hier das Bild der machtvollen wirthschaftlichen Entwickelung entrollt, welche die böhmische Hauptstadt im Laufe der letzten 50 Jahre genommen hat. Der Verfasser, den seine berufliche Thätigkeit mit dem Gegenstande seiner Berichterstattung auf das eingehendste vertraut gemacht hat, verfolgt damit die zweifache Absicht, nicht blos der Oeffentlichkeit ein Bild der vielseitigen Thätigkeit der Kammer zu bieten, sondern auch ihren Mitgliedern und Beamten eine übersichtliche Zusammenstellung des in den Akten der Kammer aufgespeicherten lehrreichen Materials zu liefern. Dieser doppelte Zweck ist die Veranlassung gewesen, dass das Werk den bei ähnlichen Jubiläumsschriften üblichen Umfang weit übersteigt; er gibt ihm aber auch zugleich einen wesentlich erhöhten Werth. Die auf französischem Boden entsprungene Einrichtung der Handelskammern hat auf österreichischem Gebiete erst verhältnissmässig spät Eingang gefunden. Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts war dort — abgesehen von den italienischen Landestheilen, wo die in der napoleonischen Zeit errichteten Camere di Comercio, Arti e Manifatture fortbestanden — die Obsorge für Handel und Gewerbe ausschliesslich den Regierungsbehörden überlassen. Erst durch das Gesetz vom 26. März 1850 erhielt das ganze Staatsgebiet eine handels- und gewerbepolitische Eintheilung in 60 Handelskammerbezirke. Diesem Gesetze verdankt auch die Prager Handels- und Gewerbekammer, deren Gebiet die Kreise Prag und Pardubitz umfasst, ihre Entstehung. Da die gewerbliche Entwickelung von Prag und seiner Umgebung während der letzten 5 Jahrzehnte in Ursache und Wirkung auf das engste mit dem gleichzeitigen Fortschreiten des Eisenbahnwesens

zusammenhing, so ist auch dem letzteren in ausgiebiger Weise Beachtung geschenkt, und wir gewinnen den Eindruck, dass es nicht zum wenigsten dem umsichtigen und rührigen Gebahren der Handelskammer zu danken war, wenn sich Prag jetzt zu einem Verkehrsknotenpunkt ersten Ranges entfaltet hat, in den nicht weniger als neun verschiedene Linien einmünden. Aber nicht nur in Sachen der Konzessionen war die Prager Handelskammer unermüdlich und erfolgreich thätig, auch im Tarifwesen hat sie eine weitgehende und segensreiche Wirksamkeit entfaltet, und namentlich war es ein nicht zu unterschätzendes Verdienst, dass sie bereits seit den 60er Jahren ihren Einfluss für Beseitigung des Refaktienwesens geltend gemacht hat. Eine dem zweiten Bande beigefügte Karte zeigt die in den einzelnen Jahrzehnten seit 1840 im Kammerbezirk entstandenen Bahnen in verschiedenen Farben an und gibt dadurch auch für den mit den Verhältnissen weniger Vertrauten ein anschauliches Bild der rastlos fortschreitenden Entwickelung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Süddeutschland.)
Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. April 1901.
Richtigstellung von Frachtsätzen.

An Stelle der auf Seite 186 in der Schnitttafel II enthaltenen Theilfrachtsätze a des Ausnahmetarifes 42, I und II, für den Verkehr mit Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen, treten mit sofortiger Wirksamkeit die auf Seite 187 in der Schnitttafel III angegebenen Theilfrachtsätze a und umgekehrt.

Wien, am 13. Mai 1901. (1226)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Ziederthal-Eisenbahn.

Am 20. Juni cr. wird der lediglich dem Personenverkehr dienende, zwischen den Stationen Landeshut und Ober-Zieder belegene Haltepunkt Klein-Zieder eröffnet.

Die Züge halten dort nur nach Bedarf.

Berlin, den 15. Mai 1901. (1227)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

3. Güterverkehr.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Holz- und Rinden-Ausnahmetarif, Theil IV, Heft Nr. 1 vom 1. Oktober 1898.)

Am 1. Juni 1901 erscheint der Nachtrag IV, welcher ausser verschiedenen Ergänzungen des Haupttarifes sowie der Nachträge I—III auch eine vollständige Neuauflage des Ausnahmetarifes für Schleifholz enthält.

Der Nachtrag wird kostenlos abgegeben.

München, den 10. Mai 1901. (1227a)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil IV, Heft Nr. 2 vom 1. Februar 1900.

Am 1. Juni 1901 gelangt der Nachtrag I zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, ferner neue bezw. geänderte Frachtsätze sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisenbahnschwellen enthält.

Soweit durch gegenwärtigen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder seither bestehende Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 15. Juli 1901 in Geltung.

Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.

München, den 10. Mai 1901. (1228)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Heft Nr. 2 vom 1. Februar 1897.
Theil II, Heft Nr. 5 vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 wird die Station Algringen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif Nr. 56 für Thomasschlackenmehl einbezogen.

Die Frachtsätze sind durch Anstoss von 0,02 ℳ. für 100 kg an die für Diedenhofen bestehenden Sätze zu bilden.

München, den 10. Mai 1901. (1229)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. tritt für den Verkehr zwischen Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Main-Neckarbahn sowie der Station Käferthal der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn andererseits ein neues Tarifheft Nr. 5 in Kraft, durch welches das gleiche Tarifheft vom 1. Mai 1897 nebst Nachträgen I bis V aufgehoben wird.

Durch das neue Tarifheft werden die direkten Verkehrsbeziehungen durch Einbeziehung einer grösseren Anzahl sächsischer Stationen erheblich erweitert und folgende Ausnahmetarife neu eingeführt:

- Ausnahmetarif 9e für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art bei Aufgabe als Frachtstückgut;
- Ausnahmetarif 29 für Obst, frisches, unverpackt.

Insofern durch das neue Tarifheft Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen niedrigeren Entfernungen und Frachtsätze noch bis zum 15. Juli d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei denen das Tarifheft auch käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 12. Mai 1901. (1230)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum 1. Juni d. J. gelangt ein neuer Berlin - Stettin - schlesischer Gütertarif (II/III) zur Ausgabe, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. April 1897 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Der Inhalt des neuen Tarifs deckt sich im wesentlichen mit dem bisherigên, nur der Kilometerzeiger enthält nicht mehr ausgerechnete Entfernungen für alle Stationsverbindungen, sondern ist in Anstossform hergestellt. Die verschiedenen Abkürzungslinien im Kattowitzer Bezirk und im Bereiche der Tarifgruppe III haben ebenso wie die durch die Oppelner Umgehungsbahn bedingten geringfügigen Erhöhungen Berücksichtigung gefunden. Neu aufgenommen sind die vom 1. April 1901 gültigen Ausnahmetarife 14, 14a und L für Zucker zur Ausfuhr bezw. für Rohzucker an Raffinerien und eine Bestimmung, wonach Eil- und Stückgüter aus der Richtung Sorau-Kohlfurt-Liegnitz nach Berlin ohne Bahnhofsvorschrift auf Berlin schlesischer Bahnhof abgefertigt werden. In den Ausnahmetarifen 1 für Holz, 6a für Braunkohlen, 6b für Rohbraunkohle usw. in 20 t-Ladungen, 7 für Eisenerze, 8 für Giessereiroheisen, 9 für Eisen und Stahl, 10 für Getreide und 16 und O für Zink sind theils Ergänzungen, theils Einschränkungen auf das Maass des thatsächlichen Verkehrsbedürfnisses und einige Aenderungen vorgenommen worden. Die Tariferhöhungen erlangen erst mit dem 1. Juli d. J. Geltung. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden. Abdrücke des neuen Tarifs können für 1,25 ℳ. das Stück durch die Verkaufsstellen des Tarifs bezogen werden.

Breslau, den 12. Mai 1901. (1231)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahnschnitttarif.

a) Mit sofortiger Wirksamkeit ermässigen sich die Anstosssätze für Holz des Spezialtarifs III und für Stammholz im Verkehre mit den Stationen Rosshaupten, Steinbach im Allgäu, Stötten am Auerberg und der Ladestelle Sameister,

dann der Anstosssatz für Holz des Spezialtarifs III im Verkehre mit der Station
Lechbruck
um je 0,06 M. für 100 kg.

In dem Abschnitte „Frachtermittelung zum Spezialtarif III bei einer Entfernung bis 100 km, von der ausserbayerischen Station bis zur bayerischen Anschlussstation" (Seite 58 des Tarifs) ist dementsprechend am Schlusse (unter Ziffer 3) nachzutragen, dass für Holz des Spezialtarifs III im Verkehre mit Lechbruck, Rieder, Rosshaupten, Sameister, Steinbach i/Allgäu und Stötten am Auerberg der sonst vorgesehene Zuschlag zum Satze des Spezialtarifs III nicht zur Einrechnung kommt.

b) Unter den auf Seite 58, 61 und 62 des Schnitttarifs aufgeführten Stationen Buchbaus etc. bezw. Alling etc. ist die Station
Dettelbach Stadt
nachzutragen. Hierdurch eintretende Frachterhöhungen haben erst Gültigkeit ab 1. Juli 1901.

München, den 11. Mai 1901. (1232)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1900 für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 20. Mai d. J. treten für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Bleihüttenbetrieb im Verkehre nach Station Mechernich des Direktionsbezirks Cöln von den folgenden Stationen des Direktionsbezirks Cassel die nachstehend aufgeführten Ausnahmefrachtsätze in Kraft, und zwar:

von Alme . . . . 0,50 M.
„ Ringelstein . . . . . 0,50 „
„ Wrexen . . . . 0,54 „
für 100 kg.

Essen, den 14. Mai 1901. (1233)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(K o h l e n a u s n a h m e t a r i f, Theil V, H e f t 3 v o m 1. M a i 1901.)

Die am Fuss der Seite 7 des Tarifes vorgesehene Anmerkung * gilt für sämmtliche Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und ist daher auch bei dem Stationsnamen Neudau ein Sternchen (*) anzubringen.

München, den 12. Mai 1901. (1234)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Juni 1901 tritt für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der belgischen Staatsbahn, der belgischen Nordbahn, der Eisenbahn Mecheln-Terneuzen und der westflandrischen Bahn einerseits und Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Ferdinands-Nordbahn, der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn, der Lokalbahn Gr. Priesen - Wernstadt-Auscha, der süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der Reichenberg - Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, der k. k. österreichischen Staatsbahnen, der k. k. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der königlich ungarischen Staatsbahn, der Nagy - Kikinda - Nagy - Becskereker Eisenbahn, der Torontaler Lokalbahnen, der Vinkovce - Brčkaer Lokaleisenbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) andererseits ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1—4 in Kraft.

Es enthalten:
Heft 1: allgemeiner Klassentarif und Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen österreichischen und belgischen Stationen, Preis 2,50 M.;
Heft 2: Seehafenausnahmetarif für den Verkehr zwischen österreichischen und belgischen Stationen, Preis 0,60 M.;
Heft 3: allgemeiner Klassentarif und Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen ungarischen und belgischen Stationen, Preis 1,75 M.;
Heft 4: Seehafenausnahmetarif für den Verkehr zwischen ungarischen und belgischen Stationen, Preis 0,90 M.

Durch den neuen Tarif werden die seitherigen Tarifhefte 1—4 vom 1. April 1895 (Heft 1 mit den Nachträgen I—IX, Heft 2 mit den Nachträgen I und II, Heft 3 mit den Nachträgen I—VII und Heft 4 mit dem Nachtrag I) aufgehoben.

Gleichzeitig kommen die zu den Tarifheften 1—4 vom 1. April 1895 besonders herausgegebenen Anhänge, enthaltend Kursdifferenzen, in Wegfall.

Soweit Frachterhöhungen durch die neuen Tarifhefte eintreten oder seitherige Verkehrsbeziehungen entfallen, bleiben die Sätze der Tarifhefte vom 1. April 1895 noch bis 15. Juli 1901 bestehen.

Auskunft ertheilen die betheiligten Endbahnen sowie die königliche Eisenbahndirektion Cöln.

Cöln, den 9. Mai 1901. (1235)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Der ab Mannheim badische Bahn und Ludwigshafen a/Rh. nach Basel bad. Bhf. transit (Westschweiz) bestehende Ausnahmefrachtsatz für Reis in Höhe von 70 ₰ für 100 kg (Transittarif für belgische und holländische Güter vom 20. Mai 1890) findet vom 15. Mai l. J. ab unter den in den Tarifen vorgesehenen Bedingungen auch auf R o h r e i s s e n d u n g e n mit Bestimmung nach R e i d e n, Station der schweizerischen Centralbahn, Anwendung.

Karlsruhe, den 11. Mai 1901. (1236)
Grossh. Generaldirektion.

Norddeutsch - hessisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Zu dem Verbandsgütertarife, Heft 1, 2 und 3 werden zum 20. Mai d. J. Nachträge herausgegeben, welche ausser bereits bekannt gemachten Ergänzungen und Aenderungen die Aufnahme neuer Stationen, sowie Aenderung und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife enthalten.

Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, auf welchen auch die Nachträge in den nächsten Tagen eingesehen und käuflich bezogen werden können.

Hannover, den 14. Mai 1901. (1237)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

V e r k e h r m i t N o r d d e u t s c h l a n d.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden in das Tarifheft 1 einbezogen:
Station K ö n i g s l u t t e r des Direktionsbezirks Magdeburg in den Klassentarif und Ausnahmetarif Nr. 1;
Station L e o r d a der rumänischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen;
Station B u r d u j e n i der rumänischen Eisenbahnen und die Stationen L i e g n i t z des Direktionsbezirks Breslau und M y s l o w i t z des Direktionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif Nr. 41 für Nutzholz.

Vom gleichen Tage ab finden die zur Zeit nur in der Richtung n a c h R u m ä n i e n Gültigkeit besitzenden Ausnahmetarife Nr. 3, 4, 5, 17, 18 und 19 im Rückvergütungswege auch auf solche Sendungen Anwendung, die wegen Annahmeverweigerung n a c h D e u t s c h l a n d zurückbefördert werden. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, die Verkehrsbüreaus der königlichen Eisenbahndirektionen und die Auskunftsstelle in Berlin.

Breslau, den 5. Mai 1901. (1238)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Am 15. Mai 1901 treten folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 14 für die Beförderung von Jutegarn und Jutegeweben bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief in Kraft:

Meissen-Triebischthal-Kreuzlingen . . . 401 } Centimes für 100 kg.
Triebes-Kreuzlingen . 321 }

Dresden, am 14. Mai 1901. (1239)
Königliche Generaldirektion
der sächs. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Saarbrücken-pfälzisch-württembergisch-bayerischer Personen- und Gepäckverkehr.

Ab 1. Juli d. J. erhöhen sich die im Tarif für den vorgenannten Verkehr aufgeführten Fahrpreise für S c h n e l l z u g s z u s c h l a g über den Weg B r u c h s a l - G e r m e r s h e i m um 35 bis 40 ₰.

Stuttgart, den 13. Mai 1901. (1240)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

5. Eisenbahneffektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1901 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen A u s l o o s u n g der im Jahre 1901 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der 3,5 % Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen Lit. A pr. 5 000 M. der deutschen Reichswährung 11 Stück u. z.:
1 71 92 898 1408 1549 1561 1568 1985 2467 2604;

b) von den Theilschuldverschreibungen Lit. B pr. 1 500 M. der deutschen Reichswährung 63 Stück u. z.:
6 237 470 578 1428 1795 1944 2262 2300 2304 2926 3148 3569 3734 3977 4413 4414 4454 4662 4836 5413 5856 6342 6358 6512 6728 6867 7738 7791 7886 7946 8140 8170 8719 9100 9331 9823 10050 10452 10557 10967 11133 11204 11443 11499 11717 12473 12741 12803 12844 12975 13006 13060 13189

13241 13299 13552 13839 13985 14112 14148 14175 14258;

c) von den Theilschuldverschreibungen Lit. C pr. 1000 ℳ der deutschen Reichswährung 125 Stück und zwar:

79 314 425 501 975 1239 1809 1948 2161 2413 2502 2522 2965 3460 3697 3776 3964 4529 4556 4867 5154 5605 5664 5758 5865 6572 6622 6769 6932 7001 7352 7837 7865 7968 7987 8412 8522 8527 8779 8833 8863 9094 9220 9297 9435 9462 9968 10014 10308 10357 10626 11175 11333 11818 11903 12039 12524 13303 13513 13514 13611 13725 13861 14281 14320 14392 14699 15949 16138 16321 16890 17128 17371 17649 18248 18249 18419 18436 18656 18865 19926 20006 20128 20481 21079 21855 22113 22198 22392 22611 23308 23309 23476 23825 24012 24299 24359 24606 24995 25228 25229 25263 25277 25819 25879 26067 26101 26233 26563 26570 26804 27043 27081 27666 27669 28071 28147 28188 28469 28708 28719 28843 28876 29293 29610.

d) von den Theilschuldverschreibungen Lit. D pr. 300 ℳ der deutschen Reichswährung 150 Stück, und zwar:

218 279 447 862 978 1102 1136 1161 1896 2439 2497 2594 2933 3043 3207 3341 3667 3746 4324 4382 4998 5278 5364 5736 6169 6197 6444 7027 7344 7388 7855 7864 8158 8189 8260 8408 8939 9134 9221 9602 9815 10096 10101 10420 10561 10789 10977 11212 11656 11816 11821 12009 12096 12220 12228 12468 12695 12702 13172 13531 13964 14016 14027 14334 14947 15145 15435 15909 16160 16371 16612 16953 17351 17376 17464 18249 18371 18430 18677 18678 18926 19081 19632 19933 20326 21113 21248 21427 21744 21883 22140 22616 22627 22874 22953 23178 23441 23914 24080 24271 24347 24682 24774 24939 24975 25041 25221 25606 25619 25788 26379 26455 26519 26542 26578 26740 27756 26781 26819 26912 27376 27666 27680 27683 27766 27833 27976 28400 28519 28528 28599 28970 29126 29370 30072 30149 30706 30908 31268 31469 31750 32277 32352 32508 32617 32688 33147 33184 33382 33716.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1901 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Theilschuldverschreibungen nebst Kupons von einschliesslich Nr. 12 und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1901 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Oesterreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung oder in österr. Kronenwährung in dem dem Kurswerthe der Mark entsprechenden Betrage:

in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der Böhm. Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
in Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahre
1897: Lit. C Nr. 10120 13467
„ D „ 2677 11396 16129
1898: „ B „ 1611
„ C „ 1659 17825
„ D „ 6074
1899: „ B „ 617 769 4926 9069
„ C „ 3012 8360 8362 11847 17683
„ D „ 13405
1900: „ B „ 2026 6384 7636 8889 10033
„ C „ 1045 3884 5032 8732 9213 9214 12074 12945 15931 20106
„ D „ 38 1982 10078 11040 12052 13610 16337 16744 19049 19128 23888.

Der Betrag der fehlenden Kupons wird von dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 11. Mai 1901. (1241)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

6. Verdingungen.

Die Lieferung von rothen und gelben Verblendsteinen (Vollsteinen) für den Umbau der im Zuge der Stadtverbindungsbahn in Breslau zwischen der Neudorf- und Gräbschener Strasse gelegenen Unterführungen und Viaduktstrecken soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 20. d. Mts., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 10. Mai 1901. (1242)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verding von Betriebsinventarien.

Lieferung von verschiedenen Inventarien für den Eisenbahnbetrieb soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote ist auf den 4. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, festgesetzt. Bedingungen nebst Zeichnungen und Angebotbogen liegen in unserem Geschäftsgebäude — Luisenstrasse 10 — Zimmer 78 — zur Einsicht aus, sind auch gegen Einsendung von 1 ℳ in baar von unserem Rechnungsbüreau hier zu beziehen. Verschlossene Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Betriebsinventarien“ bis zum obigen Termin an uns einzusenden.

Posen, den 14. Mai 1901. (1243)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von 3000000 kg Portland cement am Montag, den 10. Jun 1901, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 8. Juli 1901.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ (ohne Bestellgeld und nicht in Briefmarken vom Rechnungsbüreau hier, Thielenplatz 4 abgegeben.

Hannover, den 10. Mai 1901. (1244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Düren soll vergeben werden Bedingungen und die Zeichnungen 33—41 sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ ohne Zeichnungen zu 1,50 ℳ von der unterzeichneten Inspektion zu beziehen oder daselbst einzusehen.

Angebote sind verschlossen, postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Lokomotivdrehscheibe“ versehen, zu dem auf Montag, den 3. Juni 1901, Vorm. 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Aachen, den 13. Mai 1901. (1245)
Kgl. Eisenbahn-Maschineninspektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckareisenbahn.

Die auf der Station Darmstadt der Main-Neckareisenbahn lagernden Altmaterialien, wie insbesondere Stahl- und Eisenschienen, flusseiserne Schwellen Hartgussherzstücke, unvollständige Weichen, Laschen, Guss- und Schweisseisenabfälle, Roststäbe, Drehspähne, Feuerbüchsen von Kupfer, Kupfer- und Messingabfälle, Bremsklötze, Radreifen Wagenradsterne und andere, sollen am 29. l. Mts., Vormittags 10 Uhr durch Anbietung öffentlich vergeben werden.

Der Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt wird über diese Materialien bis zu dem angegebenen Termine Auskunft geben, und können die Verkaufsbedingungen sowie die Verzeichnisse der zum Verkauf kommenden Altmaterialien gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Die Angebote müssen bis zu dem genannten Termin bei dem Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betr.“ eingesandt werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, den 14. Mai 1901. (1246)
Die Materialkommission.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Eine $^2/_2$ gekuppelte, normalspurige Tenderlokomotive von 24 t Dienstgewicht und 6 t Raddruck, im Jahre 1896 geliefert und sehr gut erhalten, ist für mehrere Monate zu vermiethen.

Gefl. Offerten an die Expedition d. Bl. unter N. G. 4 erbeten. (1247)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 40. | 22. Mai 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Rechte und die Verpflichtungen des Frachtführers betreffend die Nachnahme nach dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuche.

In dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuche ist eine nähere Bestimmung des Begriffes „Nachnahme“ nicht gegeben. Für die Feststellung dieses Begriffes sind daher die im Handelsverkehre bestehenden Gebräuche, die bei der Berathung des A. D. H.-G.-B. in dieser Hinsicht stattgefundenen Erörterungen und die in der Wissenschaft erklärten Auffassungen zu berücksichtigen.

Wohl in den meisten Fällen sind bei Ausführung des Transports von Gütern ein oder mehrere Speditöre, ein oder mehrere Frachtführer betheiligt, und jeder von ihnen hat einen entsprechenden Anspruch hinsichtlich der Ausführung des Transports. Da nun in der Regel der Transport auf Rechnung des Empfängers geschieht und eine Vereinfachung in der Zahlung der den einzelnen Speditören und Frachtführern zustehenden Antheile am Frachtlohn zweckmässig erschien, so hat sich im Handelsverkehre der Gebrauch gebildet, dass jeder einzelne die ihm entstandenen Forderungen auf dem Frachtbriefe einträgt, welche dann insgesammt durch den letzten Frachtführer bezw. Speditör bei Auslieferung des Frachtgutes vom Empfänger erhoben werden. Auf diese Weise kann auch der Absender seine Aufwendungen und selbst den Kaufpreis oder irgend eine andere Forderung auf das Gut legen. Alle diese Forderungen fallen unter den Begriff „Nachnahme“. Ganz allgemein bezeichnet Thöl, Handelsrecht, Band 3, § 11 in diesem Sinne Nachnahme als „Geldsumme, welche auf den Destinatär zur Zahlung angewiesen wird im Frachtbriefe“.

Neben jenem Gebrauche entwickelte sich zur noch grösseren Vereinfachung die Verkehrssitte, dass der Nachmann dem Vormann bei Empfangnahme des Gutes dessen Forderungen auszahlt und sich diese Auslagen zusammen mit dem von ihm selbst zu fordernden Betrag bei der Ablieferung des Gutes an seinen Nachmann von diesem erstatten lässt, so dass mit Auszahlung des Gesammtbetrages der den Frachtführern geschuldeten Leistungen die Geschäfte völlig abgewickelt sind. Auch diese Summe, welche der Vormann zur Befriedigung seiner aus dem Transport der übernommenen Güter hervorgegangenen Forderungen von dem Zwischenspeditör bezw. Frachtführer erhebt, pflegt man als „Nachnahme“ zu bezeichnen.

Auch der Absender lässt sich häufig von dem Speditör oder Frachtführer Vorschüsse auf das Gut leisten, welche dann ebenwohl „Nachnahme“ genannt werden.

Es werden mithin unter dem Begriff „Nachnahme“ verstanden:

Forderungen oder Geldbeträge, welche von dem Absender, Speditör oder Frachtführer auf das Gut gelegt werden und mit den Transportkosten im Zusammenhange stehen — Spesennachnahme — Nachnahme im engeren Sinne — oder aus dem der Sendung zu Grunde liegenden Rechtsgeschäfte herrühren — Werthnachnahme — Nachnahme im weiteren Sinne — und welche von den einzelnen Nachmännern den einzelnen Vormännern im voraus oder den (sämmtlichen) Vormännern erst nach erfolgter Einzahlung seitens des Empfängers an den letzten Frachtführer gezahlt werden.

Da die Rechtsverhältnisse der bei dem Frachtgeschäft in Betracht kommenden Personen zu einander und die rechtlichen Folgen verschieden sind, je nachdem die Nachnahme bei Ueberlieferung des Gutes gezahlt wird oder nicht, so empfiehlt es sich, die Rechte und die Verpflichtungen des Frachtführers, betreffend die Nachnahme, unter Trennung dieser beiden Fälle zu erörtern.

A. Die Rechte und die Verpflichtungen des Frachtführers, wenn die Nachnahme erst **nach** Erhebung vom Empfänger gezahlt werden soll.

Bei dem Abschluss des Frachtvertrages sind zunächst zwei Personen vorhanden: der Absender und der Frachtführer; neben diesen beiden erscheint noch der Empfänger, welcher mit dem Absender identisch sein kann, in der Regel aber eine von

diesem verschiedene Person ist — von dem Speditör soll vorerst abgesehen werden. Erfolgt nun die Ausführung des Transports durch einen Frachtführer und liegt eine Frankosendung nicht vor, so zieht er bei der Ablieferung des Gutes an den Empfänger die ihm infolge der Ausführung des Frachtvertrages gebührenden Frachtforderungen von diesem ein. Eine „Nachnahme“ des Frachtführers, welche durch den Transport entstandene Forderungen zum Gegenstand hat, findet hier nicht statt. Wohl aber ist es möglich, dass bei Abschluss des Frachtvertrages der Absender mit dem Frachtführer — sei es ausdrücklich, sei es durch einen Vermerk im Frachtbriefe — eine besondere Vereinbarung dahin trifft, dass letzterer bei Ablieferung des Gutes sich vom Empfänger eine bestimmte Geldsumme (Nachnahme) aushändigen lassen und den erhaltenen Betrag dem Absender abliefern soll. In dieser Vereinbarung liegt ein sogenanntes Einkassirungsmandat. Der Frachtführer wird dadurch berechtigt wie verpflichtet, das Gut nur gegen Zahlung des aufgegebenen Betrages auszuantworten. Er hat insbesondere dem Empfänger den Eintritt in den Frachtvertrag unter den in der Vereinbarung mit dem Absender enthaltenen Bedingungen anzubieten und nach Annahme dieses Angebots und bei Zahlung der betreffenden Summen das Gut an den Empfänger, den erhobenen Betrag an den Absender abzuliefern. Weigert sich aber der Empfänger, Zahlung zu leisten, so hat der Frachtführer, sofern im übrigen die Voraussetzungen vorliegen, zur Sicherung der einzuziehenden Nachnahme das kaufmännische Zurückbehaltungsrecht an dem Gut (gemäss § 369 ff. A. D. H.-G.-B.) geltend zu machen. Der Frachtführer haftet für die Erfüllung der getroffenen Vereinbarung und wird dem Absender sowohl durch vorzeitige Ablieferung des Gutes oder nicht vorgenommene Einziehung der Nachnahme, als auch durch die Nichtaushändigung der vom Empfänger entrichteten Nachnahme zum Schadenersatz in Höhe der Nachnahme verpflichtet. Der Absender ist berechtigt, diesen Schadenersatz durch die Vertragsklage geltend zu machen; er hat hierbei selbstverständlich den Schaden zu begründen und nachzuweisen.

Dem Frachtführer, der das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert hat, bleibt dagegen ein Anspruch gegen den Empfänger auf Zahlung der nicht entrichteten Nachnahme, sofern dieser bei ihm bekannt gegebener Nachnahmeforderung in den Frachtvertrag eingetreten ist oder die Nachnahme in den mit dem Gut übergebenen Frachtbrief aufgenommen war. Bei ausdrücklicher Vereinbarung ist dies selbstredend, aber auch ohne solche Abrede wird nach § 436 das. derjenige, welcher das Gut und den Frachtbrief annimmt, zur Zahlung nach Maassgabe des Frachtbriefs, mithin zur Zahlung der in dem Frachtbrief bemerkten Nachnahmen verpflichtet. Dieser Anspruch des Frachtführers kann durch dessen Nachlässigkeit bei der Einziehung der Nachnahme nicht untergehen. Ein weiteres Recht, insbesondere ein gesetzliches Pfandrecht an dem Gut ist für solche Nachnahmen nicht gegeben. Das Gesagte gilt in Betreff der bis jetzt erwähnten Nachnahme in gleicher Weise, wenn der Absender Speditör ist und auf Grund einer vom Versender erhaltenen Anweisung mit dem Frachtführer eine Vereinbarung des Inhalts trifft; auch wird daran durch den Umstand nichts geändert, dass die Ausführung des Transports durch mehrere Frachtführer nacheinander geschieht, da nach § 432 das. jeder Frachtführer, welcher auf einen anderen Frachtführer folgt, dadurch, dass er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe annimmt, in den Frachtvertrag gemäss dem Frachtbriefe eintritt und eine selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen, also auch die auf dem Frachtbriefe bemerkten Nachnahmen einzuziehen, übernimmt.

Ist ein Frachtbrief nicht vorhanden oder in ihm eine Nachnahme nicht vermerkt, letztere also auf Grund lediglich mündlicher Verabredung zu erheben, so ist der jeweilige Vormann zu einer dahin zielenden Vereinbarung mit dem Nachmann und der letzte Frachtführer zur Ausführung derselben bei Ablieferung des Gutes verpflichtet.

Sowohl durch das Vorhandensein eines Speditörs, als auch bei einer durch mehrere Frachtführer erfolgenden Ausführung des Transportes ist die Möglichkeit einer weiteren Nachnahme — für sich allein oder in Verbindung mit der vorerwähnten — gegeben, welche die durch die Spedition bezw. den Transport des Gutes oder durch beide entstandenen Forderungen zum Gegenstand hat.

Wie im Eingange erwähnt, geschieht der Transport in der Regel für Rechnung des Empfängers, und nach einem alten Handelsgebrauche hat der Frachtführer den Empfänger um Zahlung der Fracht anzugehen. Für den Fall, dass die Ausführung des Transportes durch mehrere Frachtführer nacheinander geschieht, werden regelmässig von den einzelnen Frachtführern, ebenso auch von den vorhandenen Speditören, bei Ueberlieferung des Gutes an den Nachmann die ihnen an Fracht und Spesen zukommenden Forderungen als Nachnahme in dem Frachtbriefe bemerkt und die sämmtlichen Forderungen durch den letzten Frachtführer bei der Ablieferung des Gutes von dem Empfänger eingezogen. Dieser Verkehrssitte folgend bestimmt § 441 Abs. 1 das., dass der letzte Frachtführer bei der Ablieferung auch die Forderungen der Vormänner sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen einzuziehen und die Rechte der Vormänner, insbesondere auch das Pfandrecht auszuüben hat, sofern nicht im Frachtbriefe ein anderes bestimmt ist. Der letzte Frachtführer gilt als gesetzlich bevollmächtigter Mandatar jedes einzelnen seiner Vormänner zur Einziehung der diesen zustehenden Forderungen; diese bleiben getrennt von einander und getrennt von den eigenen Forderungen des letzten Frachtführers; die einzelnen vorangegangenen Frachtführer bleiben hinsichtlich der ihnen entstandenen Forderungen die Gläubiger. Der Verpflichtete kann die ihm gegen jeden einzelnen Vormann zustehenden Einreden vorbringen und andererseits ist jeder Vormann jederzeit berechtigt, unter Zurücknahme des präsumtiven Mandats seine Rechte in eigener Person geltend zu machen.

Als präsumtiver Mandatar ist der abliefernde Frachtführer zur Erhebung der seinen Vormännern zustehenden Forderungen und nach Lage des Falles zur Geltendmachung des kaufmännischen Rückbehaltungsrechts nicht nur dem in den Frachtvertrag eingetretenen Empfänger gegenüber berechtigt, sondern auch seinen Vormännern gegenüber verpflichtet — „hat einzuziehen“ — und haftet denselben im Falle der Unterlassung der ihm obliegenden Verpflichtungen für den Betrag deren Forderungen. Der § 440 das. gibt dem Frachtführer wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere der Fracht, Liegegelder und anderer Auslagen, sowie wegen der auf das Gut geleisteten Vorschüsse ein Pfandrecht an dem Frachtgut. Hiernach hat also jeder der einzelnen an der Ausführung des Transportes betheiligten Frachtführer für die seine Nachnahme bildenden Forderungen an Frachtlohn und seine sonstigen bei der Ausführung gemachten Verwendungen ein Pfandrecht an dem Frachtgut. Er erwirbt dasselbe mit der Uebernahme des Frachtgutes und es geht ebensowenig wie seine Forderung durch die Ueberlieferung des Gutes an den Nachmann für ihn unter; es bleibt so lange für ihn bestehen, als das Pfandrecht des letzten Frachtführers — § 441 das. —, d. h. so lange der letzte Frachtführer das Gut noch im Besitze hat, insbesondere mittels Konossements, Ladescheines oder Lagerscheines darüber verfügen kann, und es dauert selbst nach der Ablieferung noch fort, insofern der letzte Frachtführer es binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitze des Empfängers sich befindet. § 440 das. Satz 3.

Der letzte Frachtführer hat daher weiter als präsumtiver Mandatar seiner Vormänner nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht zur rechtzeitigen Ausübung und Wahrung des den einzelnen Vormännern bezüglich ihrer Nachnahme gesetzlich zustehenden Pfandrechts; er hat das Pfandrecht insbesondere auch auszuüben, wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert oder nicht gewillt oder nicht in der Lage ist, die

ihm durch den Eintritt in den Frachtvertrag zugefallenen Verpflichtungen zu erfüllen. Er ist nach § 437 und § 440 befugt, zur Ausübung des Pfandrechts behufs Bezahlung der Fracht und der übrigen Forderungen der Frachtführer unter den daselbst angegebenen Voraussetzungen das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder sonst in sicherer Weise zu hinterlegen oder das Gut auch verkaufen zu lassen. Die Geltendmachung der Forderungen der Vormänner und die Ausübung der ihnen zustehenden Pfandrechte durch den letzten Frachtführer erfolgt trotz ihrer fortbestehenden Trennung in demselben prozessualischen Verfahren und neben der gleichzeitigen Geltendmachung der dem letzten Frachtführer zustehenden eigenen Forderung bezw. des ihm wegen desselben zustehenden Pfandrechts. Das Gesagte gilt, wie bereits bemerkt, mit der alleinigen Beschränkung, dass im Frachtbriefe über Einziehung der Nachnahmen aller oder einzelner Vormänner ein anderes nicht bestimmt ist.

Nach der Fassung des einschlägigen Art. 410 Abs. 1 des früheren Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs konnte es zweifelhaft erscheinen, ob die Berechtigung und Verpflichtung des letzten Frachtführers zur Einziehung der Nachnahmen und Ausübung des Pfandrechts beschränkt ist auf die aus dem Frachtbriefe sich ergebenden Nachnahmen, m. a. W., ob das Vorhandensein eines Frachtbriefes und die Aufzeichnung der Nachnahmen in demselben Voraussetzung dieser Berechtigung und Verpflichtung ist, oder ob der letzte Frachtführer nicht vielmehr auch in Ermangelung eines Frachtbriefes und bezüglich der nicht in ihn eingetragenen Nachnahmen zu deren Einziehung als berechtigt und verpflichtet zu gelten hat. Der Art. 410 Abs. 1 sprach bei der Regelung der zwischen den Vormännern bestehenden Verhältnisse nur von den aus dem „Frachtbriefe sich ergebenden“ Forderungen der Vormänner und setzte das Vorhandensein eines Frachtbriefes als regelmässigen Fall voraus, weil eben in den meisten Fällen der letzte Frachtführer lediglich durch den Frachtbrief in den Stand gesetzt wird, die von ihm einzuziehenden Nachnahmen seiner Vormänner kennen zu lernen. Ist ein Frachtbrief nicht vorhanden oder in ihm der Nachnahmeforderungen keine Erwähnung geschehen und hat der Frachtführer auch nicht auf andere Weise Auftrag zur Einziehung solcher Forderungen erhalten, so kann von einer Verpflichtung des letzten Frachtführers, die etwaigen Forderungen seiner Vormänner geltend zu machen, nicht die Rede sein und folglich eine Ersatzverbindlichkeit desselben wegen Nichteinziehung nicht entstehen. Es lässt sich aber nicht bestreiten, dass die Einziehungsverbindlichkeit auch auf andere Weise als durch den Frachtbrief begründet werden kann: Aus der Annahme des von dem Vormann mündlich ertheilten Auftrages, die Ablieferung des Gutes nur gegen Einziehung einer zwar in dem Frachtbrief nicht vermerkten, aber durch den Frachtvertrag begründeten Forderung vorzunehmen, ergibt sich für den letzten Frachtführer in gleicher Weise das Recht und die Pflicht zur Erhebung derselben bezw. zur Geltendmachung des Pfandrechtes. Der Unterschied besteht lediglich darin, dass der Frachtführer zur Einziehung der in dem Frachtbriefe vermerkten Forderungen und nöthigenfalls zur Ausübung des Pfandrechtes gesetzlich bevollmächtigt ist und ihr rechtliches und thatsächliches Bestehen nicht zu beweisen braucht, während er bezüglich der nicht vermerkten oder, wenn ein Frachtbrief überhaupt nicht ausgestellt ist, bezüglich der sämmtlichen geltend gemachten Forderungen deren Entstehen aus dem Frachtvertrage und seine Legitimation zu ihrer Geltendmachung besonders nachzuweisen hat. Offensichtlich ist aus dieser Erwägung der Anlass zu dem Zweifel und dieser selbst durch die Fassung des § 441 des neuen Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches insofern beseitigt worden, als die Worte: „die sich aus dem Frachtbriefe ergebenden“ nicht mehr aufgenommen sind, „die auf dem Gute haftenden Nachnahmen“ aber allgemein als von dem letzten Frachtführer einzuziehende Forderungen erwähnt werden.

Verfährt nun der letzte Frachtführer seinem Rechte und seiner Pflicht entsprechend und erlangt er gegen Ablieferung des Gutes von dem Empfänger Zahlung der sämmtlichen seinen Vormännern und ihm zustehenden Forderungen, so hat der Frachtvertrag seine volle Erledigung gefunden. Dem letzten Frachtführer liegt nur noch die Auszahlung der den einzelnen Vormännern zukommenden Beträge ihrer Transportantheile — Nachnahmen — ob.

Erhält der letzte Frachtführer keine Zahlung von dem Empfänger, übt aber — sei es vor, sei es nach Ablieferung des Gutes — das Pfandrecht an dem Gut aus, so findet der Frachtvertrag in gleicher Weise seine Erledigung, wenn bei Ausübung des Pfandrechtes das Gut bezw. der Erlös für dasselbe zur Befriedigung der sämmtlichen Forderungen ausreicht, der letzte Frachtführer sowohl wie seine Vormänner aus dem Erlöse befriedigt werden. Ist dies jedoch nicht der Fall, d. h. ist der Erlös unzureichend zur Befriedigung der sämmtlichen Forderungen, so findet der § 443 Anwendung. Hiernach geht unter den durch die Versendung oder durch den Transport entstandenen, getrennt von einander bestehenden Pfandrechten das später entstandene dem früher entstandenen vor; der letzte Frachtführer kann sich aus dem Erlös zuerst selbst befriedigen und braucht erst den Ueberschuss den Vormännern auszuliefern; der jedesmalige Nachmann geht dem Vormann vor, und soweit dieselben Befriedigung erlangen, werden ihre Forderungen getilgt. Wegen der nicht befriedigten Forderungen ist in erster Linie der in den Frachtvertrag eingetretene Empfänger verpflichtet; soweit aber von ihm Befriedigung nicht zu erhalten ist, oder wenn er die Annahme des Gutes verweigert hat und sein Eintritt in den Frachtvertrag überhaupt nicht erfolgt ist, bleibt der Absender verpflichtet. Das gleiche gilt, wenn das Gut werthlos, ein Erlös aus demselben überhaupt nicht zu erzielen war. Ausser dem Absender und Empfänger können indessen dem Nachmann gegenüber als Verpflichtete für seine Forderungen auch die Vormänner in Frage kommen; denn bei richtigem Verfahren des Frachtführers bei der Ablieferung des Gutes nach Maassgabe der gesetzlichen Bestimmungen bleibt der Rückgriff gegen die Vormänner bestehen (§ 442). Bezüglich dieses „Rückgriffs gegen die Vormänner“ sei hier nur erwähnt, dass unter den bei einem einzigen Transport aufeinanderfolgenden Frachtführern Rechtsverhältnisse, aus denen sich ein Regressanspruch herleiten liesse, nicht ohne weiteres entstehen. Es kann vielmehr nur dann von einem Regressrecht unter den Frachtführern die Rede sein, wenn durch Vereinbarung unter ihnen ein solcher dem Nachmann gegen den Vormann oder die Vormänner eingeräumt ist.

Verfährt der letzte Frachtführer nicht seinem Recht und seiner Pflicht entsprechend, liefert er vielmehr das Gut ab, ohne von dem Empfänger Zahlung der sämmtlichen Nachnahmeforderungen zu erhalten und ohne Geltendmachung des Pfandrechtes an dem Gute, so gehen für ihn wie für die vorhergehenden Frachtführer und die Speditöre der Rückgriff gegen den Absender und die etwa bestehenden Regressansprüche gegen die Vormänner verloren. Der Anspruch gegen den Empfänger bleibt in Kraft (§ 442). Auch wird auf Grund des in Betreff der Nachnahmeforderungen zwischen den Vormännern und den Nachmännern bestehenden Mandatsverhältnisses und der sich daraus ergebenden Berechtigung und Verpflichtung zur Einziehung der Forderungen der Vormänner der letzte Frachtführer infolge der Ablieferung des Gutes ohne Zahlung und infolge der versäumten Ausübung des Pfandrechtes den Vormännern verantwortlich.

B. Die Rechte und die Verpflichtungen des Frachtführers, wenn die Nachnahme vor Erhebung bei dem Empfänger gezahlt wird.

Bei Abschluss des Frachtvertrages kann sich der Absender von dem Frachtführer einen Vorschuss leisten lassen. In der Regel liegt dem Geben eines solchen Vorschusses die zwischen dem Frachtführer und dem Absender ausdrücklich

oder stillschweigend getroffene Vereinbarung zu Grunde, dass ersterer gegen Ablieferung des Gutes von dem Empfänger eine Geldsumme zum Vortheil des Absenders einziehen soll. Anstatt also, wie in dem im ersten Theil behandelten Falle, die einzuziehende Summe erst nach deren Erhebung dem Absender auszuzahlen, schiesst der Frachtführer in dem jetzt zur Frage stehenden Falle diesen Betrag dem Absender vor. Dieser Vorschuss ist eine Aufwendung, eine Auslage des Frachtführers, welche er zur theilweisen Erfüllung des ihm ertheilten Auftrages macht, und kann den Zweck haben, dem Absender für die verschiedenartigsten Forderungen Befriedigung zu verschaffen.

Der § 440 begründet nun für den Frachtführer wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere der Fracht- und Liegegelder, der Zollgelder und anderer Auslagen sowie wegen der auf das Gut geleisteten Vorschüsse ein Pfandrecht an dem Frachtgut. Der von dem Frachtführer geleistete Vorschuss ist jedoch nur dann durch das Pfandrecht des § 440 gesichert, wenn er aus Anlass des Frachtvertrages und im Zusammenhang mit diesem gegeben ist. Der geleistete Vorschuss muss von dem Absender oder von einem zur Empfangnahme desselben Bevollmächtigten des Absenders, nicht aber von einer beliebigen dritten Person ausdrücklich oder stillschweigend auf das Gut entnommen und von dem Frachtführer bereits geleistet sein. Ob der Absender zur Entnahme des Vorschusses sachlich berechtigt war, ist gleichgültig und unterliegt nicht der Prüfung des Frachtführers; für diesen wird durch die wirklich erfolgte Zahlung des Vorschusses in Höhe des gezahlten Betrages das Pfandrecht aus § 440 begründet, obwohl dem Absender ein solches nicht zustand. Das Pfandrecht ist aber auch für einen solchen Vorschuss dann ohne Wirkung, wenn der Frachtführer bei dem Geben des Vorschusses arglistig handelt, beispielsweise ihn leistet, um den Empfänger zu benachtheiligen; dem geltend gemachten Pfandrecht würde die Einrede des dolus entgegenstehen.

Uebergibt der Frachtführer das Gut mit dem Frachtbriefe zur weiteren Ausführung des Transports einem Zwischenfrachtführer, dieser wiederum einem anderen, und wird dabei der jeweilige Vormann wegen seiner Vorschüsse durch den Nachmann befriedigt, so tritt jeder Nachmann an die Stelle seines Vormannes und übernimmt dessen Rechte und Verpflichtungen hinsichtlich der Nachnahme. Forderung und Pfandrecht gehen auf ihn über (§ 441 Abs. 2). Durch die Uebernahme des Gutes mit dem Frachtbriefe tritt er dergestalt in den Frachtvertrag ein, als ob er direkt mit dem Absender abgeschlossen hätte (§ 432). Der von dem jeweiligen Nachmann bezahlte Vorschuss ist für ihn eine aus Anlass des Frachtvertrages gemachte Auslage und für diese hat er auch nach § 440 das gesetzliche Pfandrecht am Gute, sofern er mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers verfahren ist. Dieses Pfandrecht steht ihm — seine bona fides vorausgesetzt — selbst dann zu, wenn der Vormann dasselbe, weil die Nachnahme unbegründet war, nicht gehabt hat. Die infolge arglistigen Handelns des ersten oder eines folgenden Frachtführers begründete exceptio doli ist dem Nachmann gegenüber — vorausgesetzt, dass ihm eine Theilnahme an dem dolus nicht zur Last fällt — ausgeschlossen. Der Zwischenfrachtführer hat die Richtigkeit und Rechtmässigkeit der Auslagen seines Vormannes nicht zu vertreten, da er zu der materiell rechtlichen Prüfung in den meisten Fällen nicht imstande sein würde; er braucht nur zu beweisen, dass er den Vorschuss seinem Vormanne bezahlt hat. Das gleiche gilt, wenn der Absender Speditör ist und sich von dem Frachtführer bei dem Abschluss des Frachtvertrages den von ihm an den Versender gezahlten Vorschuss vergüten lässt.

Wie im Eingange bemerkt, bildete sich im Handelsverkehr die Sitte, dass bei einem Transport, bei welchem ein oder mehrere Speditöre oder mehrere Frachtführer betheiligt sind, zur grösseren Vereinfachung der Zahlung der jedesmalige Nachmann seinem Vormanne schon bei Empfangnahme des Gutes dessen durch den Transport entstandene Forderung auszahlt und sich diese Auslage zusammen mit dem von ihm selbst zu fordernden Betrage bei der Ablieferung des Guts von seinem Nachmanne bezw. von dem Empfänger erstatten lässt; die dem Vormanne gezahlte Summe, Nachnahme, wird in der Regel in dem Frachtbriefe vermerkt. Für diesen Fall bestimmt § 441 Abs. 2, dass Forderung und Pfandrecht auf den Nachmann übergehen, wenn er den vorhergehenden Frachtführer befriedigt hat. Der Nachmann erwirbt die von ihm getilgte Forderung seines Vormannes kraft Gesetzes. Die Uebertragung der Forderung ist aus dem Gesichtspunkte der nützlichen Verwendung zu beurtheilen. Die von dem Nachmanne an den Vormann gezahlte Summe wird für ihn eine „Auslage" im Interesse der Waare bezw. des Transports und er hat für dieselbe auch nach § 440 das Pfandrecht am Gute. Soweit der von dem Vormanne behauptete Anspruch aus dem Frachtvertrag begründet war, hatte bereits dieser das Pfandrecht; durch Befriedigung des Vormannes kann das Pfandrecht des Nachmannes insofern eine Erweiterung erfahren, als es sich auch auf die nicht aus dem Frachtvertrage begründeten und nicht durch das Pfandrecht gesicherten Forderungen der Vormänner erstrecken kann, sofern nur der Nachmann bei der Befriedigung des Vormannes mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers verfahren und sich einen dolus nicht hat zu Schulden kommen lassen. Zu der materiell rechtlichen Prüfung der Forderungen der Vormänner würde der Nachmann ebenso wie bei den auf das Gut von seinen Vormännern geleisteten Vorschüssen in den meisten Fällen nicht imstande sein. — Hat aber der Nachmann unter Ausserachtlassung der ihm obliegenden Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers ganz oder zum Theil unbegründete Forderungen seines Vormannes berichtigt, so kann er die von ihm gezahlte Nachnahme nicht geltend machen und hat auch kein Pfandrecht für sie. Er kann in diesem Falle lediglich den gezahlten Betrag von dem Betreffenden zurückfordern, soweit dessen Forderung nicht zu Recht bestand. — Der letzte das Gut abliefernde Frachtführer ist berechtigt wie verpflichtet, bei Ablieferung des Gutes die auf das Gut entnommenen Vorschüsse des Absenders sowie den Betrag der den Vormännern gezahlten Nachnahmen von dem Empfänger einzuziehen. Bezüglich der dem Absender gegebenen Vorschüsse ergibt sich seine Berechtigung und Verpflichtung aus der von dem Absender mit dem Frachtführer bei Abschluss des Frachtvertrages getroffenen Vereinbarung. Bezüglich der den Vormännern bezahlten Nachnahmen — d. h. der ihnen durch den Transport entstandenen Forderungen — folgt seine Berechtigung aus dem Umstande, dass er diese Nachnahmeforderungen als eigene Forderungen erworben hat; seine Verpflichtung aber ergibt sich aus der in dem Frachtvertrag enthaltenen stillschweigenden Bedingung, das Gut nur gegen Zahlung der Fracht und der Transportkosten dem Empfänger auszuliefern. Der letzte Frachtführer hat insbesondere dem Empfänger den Eintritt in den Frachtvertrag unter der Bedingung der Zahlung sämmtlicher Nachnahmen anzubieten. Verweigert der Empfänger die Annahme des Gutes oder die Zahlung der Nachnahmen, so ist der letzte Frachtführer befugt und verpflichtet, zur Sicherung dieser Forderungen das gesetzliche Pfandrecht auszuüben.

Verfährt der letzte Frachtführer seinem Recht und seiner Pflicht entsprechend und erhält er gegen Ablieferung des Gutes von dem Empfänger Zahlung der sämmtlichen von ihm gezahlten Nachnahmen und seiner ihm selbst zustehenden Forderungen, so hat der Frachtvertrag seine Erledigung gefunden. Erhält der letzte Frachtführer keine Zahlung von dem Empfänger, übt er aber das Pfandrecht an dem Gute aus, so findet der Frachtvertrag gleichfalls seine Erledigung, wenn bei Ausübung des Pfandrechts das Gut bezw. der Erlös für dasselbe zur Berichtigung der sämmtlichen Nachnahmen einschliesslich der dem letzten Frachtführer durch den Transport entstandenen Forderung ausreicht. Ist dies jedoch nicht der Fall, d. h. ist der Erlös unzureichend zur Befriedigung der sämmtlichen Forderungen — Nachnahmen —, so haben die

durch die Versendung oder durch die Beförderung des Gutes entstandenen Pfandrechte des Kommissionärs, Speditörs, Lagerhalters und des Frachtführers sämmtlich den Vorrang vor dem nicht aus der Versendung entstandenen Pfandrechte des Kommissionärs und des Lagerhalters sowie vor dem Pfandrechte des Speditörs und des Frachtführers für Vorschüsse (§ 443 Abs. 2), d. h. es findet aus dem Erlöse zunächst Befriedigung des Frachtführers, Kommissionärs usw. bezüglich seiner durch die Ausführung des Transportes entstandenen Forderung sowie wegen derjenigen Beträge statt, welche er den Vormännern zu deren Befriedigung für die ihnen durch die Beförderung des Gutes entstandenen Forderungen bezahlt hat. Soweit die Nachnahmeforderungen nicht durch den aus dem Gut erzielten Erlös befriedigt werden, bleibt in erster Linie der in den Frachtvertrag eingetretene Empfänger verpflichtet; ist von ihm Befriedigung nicht zu erlangen oder ist er infolge Annahmeverweigerung überhaupt nicht in den Frachtvertrag eingetreten, so bleibt der Absender verpflichtet. Das gleiche gilt, wenn ein Erlös aus dem Gute nicht zu erzielen war. Die Regressberechtigung des letzten Frachtführers gegen den Absender ergibt sich daraus, dass der letzte Frachtführer durch Annahme des Gutes mit dem Frachtbriefe in den Frachtvertrag eingetreten ist, als ob er selbst direkt mit dem Absender abgeschlossen hätte; dieser ist zunächst dem Frachtführer gegenüber verpflichtet und bleibt verpflichtet, wenn der Empfänger den Eintritt in den Frachtvertrag verweigert. Aber auch nach erfolgtem Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag bleibt dem nach Maassgabe der gesetzlichen Bestimmungen handelnden Frachtführer das Regressrecht gegen den Absender, soweit Befriedigung von dem Empfänger nicht zu erlangen ist: denn durch den im Wege der Cession erfolgenden Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag darf die Lage des Frachtführers als cessus hinsichtlich seiner Ansprüche nicht verschlechtert werden; der Absender als Cedent bleibt vielmehr insoweit verpflichtet, als der Frachtführer trotz der Beobachtung aller Sorgfalt Befriedigung nicht erhält. Auch hier würde es sich fragen, ob bei Nichtbefriedigung des letzten Frachtführers als Verpflichtete ihm gegenüber nicht die Vormänner in Betracht kommen, denn bei richtigem Verfahren des Frachtführers bleibt der Rückgriff gegen die Vormänner bestehen (§ 442). Ein solches Rückgriffsrecht wird aber, wie in dem unter A behandelten Falle erwähnt, durch die Uebernahme der Ausführung eines Theiles des Transports unter den Frachtführern nicht ohne weiteres geschaffen, und auch in dem jetzt zur Erörterung stehenden Falle wird durch das hinzutretende Moment der Zahlung der Nachnahme weder nach dem Willen der Parteien, noch nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ein Regressanspruch unter ihnen ohne weiteres begründet. Die Absicht des Vormannes ist lediglich gerichtet auf die Befriedigung der ihm aus dem Frachtvertrag entstandenen Forderungen; die Absicht des Nachmannes geht offenbar dahin, durch die Befriedigung seines Vormannes seinen Eintritt in den Frachtvertrag herbeizuführen und durch seine Leistungen einen Anspruch zu erwerben. Es ist nicht anzunehmen, dass die vorbehaltlose Befriedigung des Vormannes unter der stillschweigenden Voraussetzung geschieht, diesen bei demnächst nicht erfolgender Zahlung seitens des Verpflichteten in Betreff des Gezahlten in Anspruch nehmen zu können; denn es ist dies unvereinbar mit der erwähnten Absicht des Vormannes; er will Befriedigung für seine Forderungen und zwar unbedingt und endgültig. Bei einer Befriedigung unter der angegebenen Voraussetzung aber würde er möglicherweise für lange Zeit dem Anspruch eines Nachmannes ausgesetzt sein. Der Vormann überträgt seine berichtigte Forderung auf den Nachmann; dieser erwirbt als Gegenwerth für seine Zahlung die Forderung seines Vormannes, der aber seinerseits eine Haftung für deren Sicherheit nicht ohne weiteres übernimmt. Der vorsichtige Frachtführer wird sich daher stets vor der Zahlung von dem erforderlichen Werthe des Gutes bezw. von der Zahlungsfähigkeit des Empfängers oder Absenders überzeugen und wenn ihm dies nicht möglich oder eine genügende Sicherheit nicht gegeben ist, einen Rückgriffsanspruch bei der Zahlung ausbedingen oder einen neuen Frachtvertrag abschliessen. Lässt er sich in dieser Hinsicht eine Nachlässigkeit zu Schulden kommen, so treffen ihn auch die Folgen derselben.

Handelt der letzte Frachtführer nicht seinem Rechte und seiner Pflicht entsprechend und liefert er das Gut ab, ohne Bezahlung der Nachnahmen zu erhalten und ohne Geltendmachung des Pfandrechts an dem Gute, so wird er nach § 442 des Rückgriffs gegen die Vormänner verlustig. Der Verlust der etwa gegen die Vormänner bestehenden Regressansprüche ist eine Folge des vertragswidrigen Handelns des letzten Frachtführers; denn jenen gegenüber hat er ausdrücklich oder stillschweigend die Verpflichtung übernommen, das Gut nur gegen Zahlung der auf dasselbe entnommenen Nachnahmen dem Empfänger auszuliefern und nöthigenfalls das Pfandrecht auszuüben. Die befriedigten Vormänner haben weitere Ansprüche an den letzten Frachtführer nicht zu erheben; diesen allein trifft der Verlust des Rückgriffs, jedoch mit der selbstverständlichen Beschränkung auf die durch den Frachtvertrag begründeten und das Pfandrecht gesicherten Forderungen. Der etwaige Anspruch aus dem civilrechtlichen Grunde der Bereicherung des Absenders mit dem Schaden des Frachtführers wird nicht berührt. „Der Anspruch gegen den Empfänger bleibt in Kraft" (§ 442); ihm gegenüber ist ein Verschulden des abliefernden Frachtführers nicht zu finden, und durch die Ablieferung des Gutes ohne Zahlung wird der durch den Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag gegen ihn begründete persönliche Anspruch auf Zahlung der Nachnahmen nicht aufgehoben.

Die Eisenbahnlinie Moskau-Kasan-Kyschtym

scheint schneller der Erbauung entgegengeführt zu werden, als das noch vor kurzer Zeit nach den Mittheilungen der russischen Presse vorauszusehen war. Allerdings kann auch hierbei nicht übersehen werden, dass bei dieser Gelegenheit wiederum der alte Kampf zwischen Moskau und Petersburg zum Austrag kommt, denn eine Linie, wie sie gegenwärtig von der Moskau-Kasan-Eisenbahngesellschaft geplant ist, würde Moskau wohl ziemlich zweifellos ein starkes Uebergewicht geben in Bezug auf den Verkehr von und nach Sibirien. Aber Moskau glaubt hierauf auch ein altbegründetes Recht zu haben, denn von jeher ist die erste Residenz der Stapelplatz für asiatische Erzeugnisse und der Markt, auf dem die asiatischen Besitzungen Russlands ihren Bedarf an Industrieartikeln deckten, gewesen. Das ungleich jüngere Petersburg ist Moskau gegenüber immer mehr durch die Macht der Regierung gehalten und gehoben worden, während Moskau sich auf seine geschichtliche Entwickelung und seinen Reichthum selbstbewusst stützt.

Wie nun die amtliche „Handels- und Industriezeitung" in ihrer Nr. 73 berichtet, hat am 27. März (9. April) die Kommission für neue Eisenbahnen die Durchsicht des Projektes für den Bau der Eisenbahn Moskau-Kasan-Kyschtym beendet.

Das Projekt selbst ist nicht mehr ganz neu; bereits vor 3 Jahren suchte die genannte Gesellschaft um die Konzession für eine Linie nach, welche, von einer der Stationen der Strecke Moskau-Rjäsan ausgehend, die Wolga südlich von Kasan überschreiten und bei Ufa in die grosse sibirische Bahn ausmünden sollte. Allein damals fand das Projekt in Regierungskreisen keinen Anklang und die Angelegenheit verschwand wieder von der Tagesordnung. Jetzt hat die Gesellschaft ihr altes Projekt, allerdings in etwas veränderter Gestalt, von neuem eingereicht

und — wie es scheint — diesmal mit etwas besserem Erfolg. In der neuen Gestalt umfasst es eine Linie, die direkt von Moskau ausgeht und in einer mehr nördlichen Richtung über Murom und Sergatsch nach Kasan führt, wo dann endlich auch eine stehende Eisenbahnbrücke über die Wolga geschlagen werden soll, um von Kasan aus in ziemlich gerade westlicher Richtung nach Kyschtym, einer am Ural gelegenen Station der Verbindungsbahn Jekaterinburg-Tscheljäbinsk, zu gehen. Damit würde die neue Linie den geradesten und kürzesten Weg zwischen Sibirien und Moskau bilden und wäre insofern von einer ganz besonderen Bedeutung, die es begreiflich macht, dass und warum die Gesellschaft einen so grossen Werth auf die Erlangung dieser Konzession legt. Der einzige Ausweg für die sibirische Eisenbahn ist zur Zeit die Ssamara-Slatoustbahn, deren Leistungsfähigkeit viel zu gering ist, um die ihr von der sibirischen Bahn zuströmenden Waaren fortschaffen zu können; es war daher unbedingt geboten, den von der sibirischen Bahn kommenden Waaren neue Schienenwege zu bauen, auf denen sie den Weg an die russischen und europäischen Märkte finden könnten. Der eine dieser Wege ist die bereits konzessionirte Linie Wjätka-Wologda-St. Petersburg (die sogen. Nordbahn), der andere ist die von der Moskau-Kasaner Eisenbahn gegenwärtig geplante Linie Moskau-Kasan-Kyschtym. Die Kosten dieser etwa 1 400 Werst (= 1 494 km) langen Linie würden sehr beträchtliche sein. Man schätzt sie vorläufig auf etwa 130 000 000 Rubel, nicht, wie die „Nowoje Wremjä“ meint, 110 000 000 R., welche im wesentlichen durch Obligationen aufzubringen sein würden. Es wird aber auch beabsichtigt, das Aktienkapital, das jetzt 10 000 000 R. beträgt, zu erhöhen.

Die Kommission für den Bau neuer Eisenbahnen hat nun, wie die „Handels- und Industriezeitung“ mittheilt, den Bau der Linie Moskau-Kasan-Kyschtym für nothwendig anerkannt; ferner hat die Kommission es für möglich erachtet, den Bau und den Betrieb dieser Linie der Gesellschaft der Moskau-Kasan-Eisenbahn zu übergeben, da diese Gesellschaft den Bau ohne jegliche Unterstützung seitens der Regierung zu übernehmen bereit ist; doch will die Kommission die Konzession zum Bau der Bahn nur unter der Bedingung ertheilen, dass der Bau der ganzen Linie gleichzeitig in Angriff genommen wird und nicht streckenweise, sowie dass die Gesellschaft sofort die nothwendigen Schienen und das rollende Material bei russischen Fabriken in Bestellung gibt.

Soweit die amtliche Quelle.

Wenn man sich in eine Eisenbahnkarte des europäischen Russlands die neuen Linien hineinzeichnet und deren Verlauf dann weiter über Moskau hinaus verfolgt, so findet man unter anderem auch, dass die projektirte Bahn und die bereits fast vollständig betriebsfertige Bahn Moskau-Kreuzburg-Riga bezw. Windau eine annähernd schnurgerade Eisenbahnverbindung zwischen Kyschtym und den beiden Hafenplätzen an der Ostsee herstellen. Wenn hierdurch schon der kürzeste Weg zwischen Sibirien einerseits und den Ausfuhrhäfen an der Ostsee andererseits angedeutet ist, so kommt endlich noch hinzu, dass die ganze lange Strecke von rund 2 500 km in der Hand von zwei Privatgesellschaften vereinigt ist. Das will in Russland was sagen, denn dort sind die Privatgesellschaften die weitaus rührigeren, die beim Heranziehen von Frachten findigeren und den betheiligten Interessenten gegenüber die entgegenkommendsten Frachtführer. Wenn hierzu noch das natürliche Interesse der beiden Gesellschaften kommt, die sibirischen Frachten möglichst weite Strecken auf ihren Bahnen durchlaufen zu lassen, so ergibt sich aus allem, dass die Aussichten für Moskau sowohl als auch für Riga und Windau auf lebhaften Eingang von sibirischen Gütern sehr günstige sind. Schon gegenwärtig tritt der Einfluss hervor, den das Zusammenarbeiten von Eisenbahn, Hafenplatz und Rhederei auf die Richtung, die der Waarenstrom nimmt, auszuüben vermag.

Der Hafenplatz Riga hat sich mit den modernsten Einrichtungen für die Erhaltung leicht verderblicher Ausfuhrartikel ausgerüstet, nachdem eine reiche Rhederei sich bereit erklärt hatte, die erforderlichen Schiffe, die mit Kühleinrichtungen usw. ausgestattet sein sollen, in den Dienst zwischen Riga und England zu stellen. Nachdem diese ersten Vorbedingungen gesichert waren, haben sich nun auch die Eisenbahnverwaltungen entschlossen, ihrerseits Vorkehrungen zu treffen, um auch den Transport vom Produktionsort in Sibirien: von Ob, Kainsk, Omsk, Kurgan usw. soweit möglich sicher zu stellen. Allwöchentlich am Donnerstag soll ein Eisenbahnzug mit erhöhter Geschwindigkeit im Bestande von 25 aussen weiss angestrichenen Spezialwagen mit Kühlvorrichtungen, deren jeder 450 Pud Butter fasst, von Ob über Tscheljäbinsk-Batraki-Russajewka-Moskau-Bologoje-Pskow-Walk befördert werden und in Riga am Donnerstag der dritten Woche um 5 Uhr Morgens ankommen; danach wird der Zug 4 194 Werst in 324 Stunden mit einer mittleren Geschwindigkeit von 12,95 Werst in der Stunde, inbegriffen das Halten auf den Stationen, zurücklegen. Im Rollen wird sich der Zug 193 Stunden 28 Minuten befinden, während der Aufenthalt auf den Stationen 130 Stunden 32 Minuten in Anspruch nehmen wird; die mittlere Fahrgeschwindigkeit schwankt zwischen 20,7 Werst (= 22,01 km) in der Stunde auf der sibirischen Bahn und 28,1 Werst (= 22,20 km) auf der Pskow-Bologojer Linie. Von Riga wird der Zug am Sonntag zurückbefördert. Sobald aber der Bau der Moskau-Kreuzburg-Eisenbahn beendet ist, wird der Verkehr der beschleunigten Züge auf diese, als die kürzeste Linie, verlegt werden und wird dann die Leitung von Moskau über Kreuzburg nach Riga stattfinden.

Zunächst ist in Aussicht genommen, auf die vordargestellte Weise im Laufe von drei Sommermonaten zur Beförderung zu bringen: von der Station Kurgan 10 000 Fässchen Butter, Petropawlowsk 1 000, Omsk 8 000, Tatarskaja 3 000, Karatschi 3 000 und Ob 10 000, im ganzen von den Stationen der sibirischen Bahn 35 000 Fässchen Butter im Gewichte von je 3,5—4 Pud (= 57—65 kg), zusammen also etwa 140 000 Pud (= 2 293 200 kg), was wöchentlich 11 600 Pud (= 190 000 kg) ausmacht.

Für die genannten Sonderzüge haben die Eisenbahnen 138 Wagen mit Kühlvorrichtung bauen lassen. Die Versorgung der Wagen mit frischem Eis wird auf verschiedenen Stationen der sibirischen und der anderen betheiligten Eisenbahnen erfolgen, zu welchem Zwecke die einzelnen Stationen Eiskeller erhalten haben, die im Winter mit dem erforderlichen Eis gefüllt werden.

Nach Eintreffen der Züge in Riga wird die Butter einer Besichtigung unterzogen und erforderlichenfalls für den Transport auf dem Dampfschiff neu verpackt. Für diesen Eilgütertransport werden neben Butter andere Gegenstände nur insoweit zugelassen, als nicht alle Wagen gefüllt sind oder die Möglichkeit vorliegt, dem Zuge noch andere Wagen anzuhängen.

Es zeigt sich hier, wie auch unter schwierigen, durch die Zahl der betheiligten Verwaltungen bedingten Verhältnissen ein immerhin achtbarer Erfolg durch das Zusammenwirken sich erreichen lässt. Sehr viel deutlicher wird aber der Erfolg in die Erscheinung treten, wenn einmal von der Grenze der sibirischen Bahn bis zum Ausfuhrhafen nur zwei Privat-Eisenbahngesellschaften betheiligt sind. Gerade dieser Umstand gibt dem Projekte der Moskau-Kasan-Eisenbahngesellschaft die grosse Bedeutung. Es wird der Verkehr ungemein erleichtert werden.

Aus dem Beschluss der Kommission für den Bau von neuen Eisenbahnen geht aber auch schon die Erkenntniss dieser Gefahr, die Petersburg durch das Projekt der Moskau-Kasan-Eisenbahngesellschaft erwachsen könnte, hervor, denn es soll die endgültige Genehmigung zum Bau der Bahn nach Kyschtym zu gleicher Zeit mit der Anweisung von Mitteln zum Bau der Nordbahn (Wjätka-Petersburg) erfolgen. Damit sollen offenbar Moskau und Riga nicht früher zu den verhältnissmässig kurzen Verbindungslinien mit Sibirien kommen als Petersburg.

Aber ein zweites fällt bei dem Beschlusse der Kommission auf, nämlich die weitere Bedingung, wonach die Gesellschaft den Bau in seiner ganzen Ausdehnung gleichzeitig in Angriff nehmen und die Schienen, das Eisenzeug und das Rollmaterial sofort in Bestellung geben soll.

Wenn man vor kurzer Zeit Gelegenheit hatte, die unendlich lange Reihe von Eisen-, Lokomotiv- und Wagenbauindustrien aufgezählt zu lesen, die durch den Rückgang der Geschäfte ungezählte Millionen Rubel verloren haben und mehr oder minder am Rande des Verderbens sich befinden, so geht man wohl nicht fehl, dass der Wunsch, diesen nothleidenden Unternehmungen durch Bestellungen zu helfen, bei dem Entschluss der Kommission eine erhebliche Rolle mitgespielt haben wird. Der Moskau-Kasan-Eisenbahngesellschaft scheint der Weg zur Erlangung der gewünschten Konzession durch diese Verhältnisse sehr erleichtert zu sein, wobei ihr dann wohl noch als weitere Folge die Verlängerung der Konzessionsdauer des gesammten Unternehmens zugefallen sein wird.

Nachdem dann in etwa 6 Jahren die Moskau-Kyschtym-Eisenbahn und die Nordbahn noch erbaut sein werden sowie endlich die Slatoust-Ssamara-Eisenbahn ein zweites Gleis erhalten haben wird, wird es an Eisenbahnverbindungen im europäischen Russland mit der sibirischen Bahn allerdings nicht mehr fehlen, dann wird es vielmehr darauf ankommen, ob die sibirische Bahn genügend Güter zuführen wird. Bis dahin kann sich Sibirien ja noch wirthschaftlich sehr heben; vielleicht ist die Gütermasse, die Sibirien dann nach Russland abgeben kann, gross genug, um die drei genannten und ausserdem

och die Perm-Kotlasbahn mit Gütern ausreichend zu verorgen. Die Moskau-Kyschtymbahn ist übrigens nicht nur auf den erkehr mit Sibirien angewiesen, sondern sie hat auch ein igenes Produktionsgebiet, denn sie durchschneidet auf ihrer anzen Länge ein Gebiet, das nicht unfruchtbar und verhältnissässig gut besiedelt, aber bisher von Eisenbahnen nicht berührt worden ist. Dazu kommt in Betracht, dass ausser der Wolga die schiffbare Wjätka, Kama, Belaja usw. von der Bahn überschritten werden, so dass an allen diesen Punkten Güter aus weitgelegenen Gebieten der Bahn zugeführt werden, wodurch das Zufuhrgebiet sehr weit ausgedehnt wird.

Ueber Erschütterungen durch die elektrische Centrallondonbahn

erichtet das „Centralblatt der Bauverwaltung" wie folgt:

„Bald nach Eröffnung dieser Untergrundbahn, welche von er Bank von England nach Shepherds Bush führt, machten ich merkliche Erschütterungen in den über der Strecke liegenen Häusern bemerkbar, ganz besonders in denen des Bayswater toad, der sich nördlich des Hydeparks entlang zieht. Störungen ieser Art kamen um so unerwarteter, als die Tunnel der Bahn ekanntlich über 20 m unter der Erdoberfläche liegen und der ondoner Untergrund aus dichtgefügtem Thon besteht. Inessen scheint nicht diese Bodenart, sondern der streckenweise ich findende Kies einer Uebertragung von Erschütterungen ntgegenzukommen. Sodann aber stellten sich auch in der Bauart und dem Betriebe der Bahn Umstände heraus, die geignet waren, Erschütterungen aussergewöhnlicher Art zu chaffen. In letzterer Beziehung machte sich zunächst das unemein grosse Gewicht der elektrischen Lokomotiven unheilvoll eltend. Jede derselben wiegt 42 t, ein Gewicht, dem nach achmännischer Ansicht vor allem der Oberbau der Bahn nicht ewachsen ist. Der letztere liegt auf einer nur niedrigen egmentförmigen Ausfüllung der 3,51 m im Durchmesser weiten usseisernen Tunnelröhren. Dazu kommt, dass die Achsen der okomotiven von den elektrischen Antriebmaschinen unmittelar (ohne Uebertragung) gedreht werden und die Lokomotiven hne jede Federung sind.

Alle diese Umstände wirkten zusammen, um in einer Anahl von Häusern bei jeder Zugfahrt solche Störungen hervorurufen, dass sich die Bewohner belästigt fühlten und Klage ührten. In einigen Häusern zeigten sich Risse an Decken und Wänden. Die Erregung wurde bald allgemein und machte sich n lauten Beschwerden und vor allem auch darin geltend, dass ich die Hausbesitzer, die sich geschädigt fühlten, zu gemeinsamem Vorgehen im Klagewege vereinigten. Für die Bahngesellschaft tauchte also das Gespenst hoher Schadenersatzansprüche auf, mit denen man in England in Fällen dieser Art nicht zurückhaltend zu sein pflegt.

Die genaue Untersuchung der mit den Erschütterungen m Zusammenhange stehenden Verhältnisse schien also von äusserster Wichtigkeit. Diese Einsicht führte dazu, dass vom englischen Handelsamte ein Ausschuss unter Vorsitz des bekannten Physikers Lord Rayleigh eingesetzt wurde, der die Frage untersuchen und darüber berichten sollte. Der Bericht st noch nicht erstattet, indessen gab der ständige Sekretär des Handelsamtes, Sir Courtenay Boyle, dieser Tage vor einem Parlamentsausschusse, der sich mit den weiteren Anträgen über den Ausbau des elektrischen Untergrundbahnnetzes in London beschäftigt, eine vorläufige Meinungsäusserung des Ausschusses kund. Danach haben sorgfältige Messungen und selbstzeichnende Erschütterungsmesser ergeben, dass wirkliche Missstände vorliegen. Ihre Ursache wird in dem grossen unabgefederten Gewicht der Lokomotiven und dem Mangel an Festigkeit des Schienenweges gefunden. Der Gesellschaft ist zunächst aufgegeben, Anordnungen zur Abstellung der Uebelstände zu treffen, die vor allem in der Verminderung des unabgefederten Gewichts der Lokomotiven und Einführung eines festeren Weges zu suchen sind. Im übrigen ist der Ausschuss auf Grund der erhaltenen Auskünfte der Ansicht, dass durch geeignete Mittel die Erschütterungen vermieden werden können, behält sich jedoch vor, über die Art dieser Mittel später, besonders nach Einführung der Verbesserungsmaassregeln auf der Bahn, zu berichten. Auf diese Weise ist wenigstens der Fortgang der Arbeiten in den übrigen, theils im Bau, theils in Vorbereitung befindlichen elektrischen Untergrundbahnen nicht geschädigt.

Die Centrallondonbahn ist seit einiger Zeit damit beschäftigt, einen Versuchszug zu bauen, der die Lokomotiven ganz vermeidet und dafür die Hälfte der Wagen des Zuges zu Triebwagen macht, so dass jeder solcher Wagen, dessen Endraum von der Antriebkammer eingenommen wird, einen gewöhnlichen Eisenbahnwagen zu ziehen haben wird. Dieser Zug soll aus acht Wagen, vier Triebwagen und vier gewöhnlichen Wagen, bestehen. Andererseits sind auch neue Versuchslokomotiven in Amerika bestellt worden, welche die Missstände der jetzigen vermeiden sollen, und gleichzeitig ist man im Begriff, eine neue Schiene einzuführen. Mit dem einen oder dem anderen dieser Auskunftsmittel hofft man zu besseren Erfolgen und damit zur Abstellung der Klagen zu gelangen. Vorläufig hat man die Geschwindigkeit der Züge etwas ermässigt, so dass der ganze Weg von der Bank nach Shepherds Bush jetzt in 30 statt in 22 Minuten zurückgelegt wird; auch hat man bisher aus den angeführten Gründen davon abgesehen, den Zweiminutenverkehr, das letzte Ziel der Betriebssteigerung, einzuführen. Für das junge Bahnunternehmen bedeutet der Eintritt der Erschütterungen eine schwere Prüfung, die zu überwinden die Gesellschaft alle Kräfte anzuspannen haben wird."

Soweit unsere Quelle.

Ehe die Centrallondonbahn eröffnet wurde, gab es schon zwei elektrische Untergrundbahnen in London, die unter ganz denselben Verhältnissen gebaut sind, wie die Centrallondonbahn. Auch ist die eine, die City- und Südlondonbahn, eröffnet im Jahre 1891, seit Anbeginn mit elektrischen Lokomotiven betrieben worden, ohne dass sich irgend welche Uebelstände der vorgedachten Art in der ganzen Zeit gezeigt hätten. Die zweite Bahn, die Waterloo- und Citybahn, wird mit elektrischen Motorwagen befahren und hat ebenfalls zu Klagen über etwaige Erschütterungen keinen Anlass gegeben. Die Bahnen haben die gleiche Tiefenlage wie die Centrallondonbahn und sind ebenso wie diese in eisernen Röhren geführt. Die Lokomotiven der City- und Südlondonbahn sind indessen wesentlich leichter, als die der Centrallondonbahn, und hierdurch sowie durch die beim Betriebe der Waterloo- und Citybahn und ebenso auch bei der Glasgower Kabelbahn — ebenfalls eine unterirdische Röhrenbahn — gemachten Erfahrungen wird die Ansicht, die ja auch der Ausschuss bereits äusserte, zur Gewissheit, dass bei der Centrallondonbahn die besonderen Umstände zu den Erschütterungen die Veranlassung gegeben haben, und dies ist von ausserordentlicher Bedeutung, da sich der zahlreichen neuen gleichartigen Unternehmungen, die in London im Bau oder in Bauvorbereitung sind, bereits grosse Sorgen bemächtigt hatten, die nun wohl behoben sind. Man wird auch weiterhin unter den schon angegebenen Vorsichtsmaassregeln als Bahnkörper für unterirdische Tunnelbahnen eiserne Röhren anwenden können, ohne Ueberraschungen wie bei der Centrallondonbahn befürchten zu müssen, und wird nicht nöthig haben, die Bahnen in gemauerte oder aus Beton hergestellte Tunnelkörper zu legen, die allerdings unter allen Umständen von Erschütterungen frei sind, wie ja genügsam von den alten Londoner und den Glasgower Untergrundbahnen sowie auch von der Budapester Untergrundbahn bekannt ist. Letztere hat bekanntlich den Berliner Untergrundbahnen zum Vorbild gedient.

Nachrichten.

Deutschland.

— Zusammensetzung des preussischen Landeseisenbahnraths. Auf Grund des § 10 des Gesetzes, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräthen und eines Landeseisenbahnraths für die Staatseisenbahnverwaltung, vom 1. Juni 1882 ist durch Allerhöchsten Erlass zum Vorsitzenden des Landeseisenbahnraths der Unterstaatssekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Wirkliche Geheime Rath Fleck und zum Stellvertreter des Vorsitzenden der Direktor in demselben Ministerium Wirkliche Geheime Oberregierungsrath Möllhausen für die Dauer der drei Jahre 1901, 1902 und 1903 ernannt worden.

Für denselben Zeitraum sind von den Ministern der öffentlichen Arbeiten, für Landwirthschaft, Domänen und Forsten, der Finanzen und für Handel und Gewerbe in den Landeseisenbahnrath berufen worden als Mitglieder: Arnhold, Kommerzienrath in Berlin, Ehlers, Stadtrath in Danzig, Heine, Oberamtmann, Klostergutsbesitzer in Kloster Hadmersleben (Regierungsbezirk Magdeburg), Hubbe, Kommerzienrath in Magdeburg, Graf v. Kanitz, Kammerherr und Rittmeister a. D., Rittergutsbesitzer in Podangen bei Liebstadt (Regierungsbezirk Königsberg), Kleine, Stadtrath, Bergwerksdirektor in Dortmund, Graf zu Limburg-Stirum, Wirklicher Geheimer Rath, Mitglied des Staatsrathes in Gross-Peterwitz (Kreis Neumarkt), Louis Röchling, Eisenhüttenbesitzer in Völklingen a. d. Saar, Stengel, Konsul a. D., Fabrikbesitzer in Stassfurt, Winkelmann, Landesökonomierath, Gutsbesitzer in Köbbing bei Hiltrup i. W.;

als Stellvertreter: Doms, Geheimer Kommerzienrath in Ratibor, Skene, Kommerzienrath in Klettendorf bei Breslau, v. Arnim, Rittergutsbesitzer in Kriewen bei Schwedt a. O., Alfred Gruschwitz, Kommerzienrath in Neusalz a. O., v. Oldenburg, Kammerherr in Januschau (Kreis Rosenberg, W.-Pr.), J. Andreae, Bankdirektor und Handelskammervorsitzender in Frankfurt a. M., v. Buch, Hauptritterschaftsdirektor, Oberpräsidialrath a. D. in Karmzow bei Prenzlau, Höter, Geschäftsinhaber der Diskontogesellschaft, Ministerialdirektor a. D. in Berlin, Gamp, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrath, Rittergutsbesitzer in Hebrondamnitz, Dr. Freiherr Grote, Rittergutsbesitzer in Jühnde bei Dransfeld.

Die Bezirkseisenbahnräthe haben nach dem durch königliche Verordnung vom 31. Dezember 1894 festgesetzten Vertheilungsplan und dem durch das Gesetz vom 16. Dezember 1896 bestätigten Staatsvertrag zwischen Preussen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vom 23. Juni 1896 folgende Mitglieder und Stellvertreter auf die Dauer der drei Jahre 1901, 1902 und 1903 in den Landeseisenbahnrath gewählt:

Aus den Kreisen der Landwirthschaft: Mitglieder: Seydel, Rittergutsbesitzer in Chelchen bei Duneyken, Aly, Okonomierath in Gross-Klonia (Kreis Tuchel), v. Saldern, Oberst a. D., Rittergutsbesitzer in Brallentin bei Dölitz i. P., v. Arnim, Rittmeister a. D., Rittergutsbesitzer in Güterberg bei Strasburg (Uckermark), v. Jordan, Amtsrath in Obisch bei Gramschütz (Kreis Glogau), Baron v. Langermann und Erlenkamp in Lubin bei Kriewen, v. Helldorf, Rittmeister a. D., Rittergutsbesitzer in Zingst bei Nebra a. U., Müller, Landesökonomierath in Scheessel (Kreis Rotenburg), Dr. Graf v. Landsberg-Velen, Engelbrecht, Hofbesitzer in Obendeich bei Glückstadt, F. W. Liewen, Gutsbesitzer in Hilden, v. Stockhausen, Rittergutsbesitzer in Abgunst bei Trendelburg, Wernher, Oekonomierath in Nierstein a. Rh.;

Stellvertreter: v. Schulzen, Major a. D., Rittergutsbesitzer in Gradtken bei Tollack (O.-Pr.), Holtz, Rittergutsbesitzer in Parlin, Vollmer, Regierungs- und Forstrath in Stettin, v. Rohr, Rittmeister a. D., Rittergutsbesitzer in Dannenwalde (Prignitz), Schirmacher, Oberforstmeister in Breslau, v. Bernuth, Rittergutsbesitzer in Borowo bei Czempin, Himburg, Amtsrath in Fienerode bei Genthin, Quaet-Faslem, Landesforstrath in Hannover, Ignatz Freiherr v. Landsberg-Velen-Steinfurt, königlicher Kammerherr in Drensteinfurt, Petersen, Oekonomierath in Twedt-Trögelsby bei Flensburg, Josef Pauli, Gutsbesitzer in Köln a. Rh., Hintz, Oberforstmeister in Cassel, Dr. Walther, Oberforstrath in Darmstadt.

Aus den Kreisen der Industrie: Mitglieder: van den Wyngaert, Direktor in Berlin, Frentzel, Geheimer Kommerzienrath in Berlin, Dr. Ritter, Justizrath, Generaldirektor in Schloss Waldenburg i. Schl., Nazary Kantorowicz, Fabrikdirektor in Posen, E. Voigt, Bergwerksdirektor in Bitterfeld, A. Haarmann, Kommerzienrath in Osnabrück, G. Weyland, Kommerzienrath in Siegen, A. Servaes, Kommerzienrath in Ruhrort, Ludwig Roth, Bergwerksdirektor in Wiesbaden, Michel, Geheimer Kommerzienrath in Mainz;

Stellvertreter: Schmidt, Amtsrath in Löhme bei Bernau (Mark), Dr. Max Weigert, Fabrikbesitzer und Stadtrath in Berlin, Bernhardi, Bergrath, Generaldirektor in Zalencze (Kreis Kattowitz), Ernst Schneider, Mühlenbesitzer in Lissa i. Posen, G. Schmidt, Kommerzienrath in Magdeburg, G. v. Cölln, Kommerzienrath in Hannover, H. Brauns, Kommerzienrath in Dortmund, E. Krabler, Geheimer Bergrath in Altenessen, Fehr-Flach, Kommerzienrath in Wiesbaden, Weintraud, Geheimer Kommerzienrath in Offenbach a. M.

Aus dem Handelsstande: Mitglieder: Teschendorff, Stadtrath a. D. in Königsberg i. Pr., Berenz, Kaufmann in Danzig, Wächter, Kommerzienrath in Stettin, Dr. Mugdan, Kaufmann und Handelsrichter in Breslau, Otto Pilet, Kaufmann in Magdeburg, C. Bertelsmann, Direktor, Vorsitzender der Handelskammer Bielefeld in Gladderbaum bei Bielefeld, Sartori, Geheimer Kommerzienrath in Kiel, C. Lueg, Gemeimer Kommerzienrath in Oberhausen, Haurand, Geheimer Kommerzienrath in Frankfurt a/M.;

Stellvertreter: Louis Müller, Konsul in Memel, Mitzlaff, Konsul in Elbing, Israël, Konsul in Stralsund, Louis Grünfeld, Kaufmann in Beuthen O.-S., L. Oppé, Fabrikant in Mühlhausen i. Th., Albert Meyer, Kommerzienrath, Vorsitzender der Handelskammer Minden in Porta i. W., Wörnert, Konsul in Altona, Wilh. Böddinghaus, Kommerzienrath in Elberfeld, Henrich, Kommerzienrath in Frankfurt a/M.

— **Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft.** Der „Reichs-Anz." vom 17. d. Mts. veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb vollspuriger Nebeneisenbahnen von Schöningen über Hötzum nach Gliesmarode und von Mattierzoll nach Hötzum innerhalb des preussischen Staatsgebietes.

— **Brölthaler Bahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1900 erbrachte der Personenverkehr 189 242 (+ 26 993) ℳ. und der Güterverkehr 412 291 (+ 29 164) ℳ. Die Liquidation der Heisterbacher Thalbahngesellschaft wird in nächster Zeit zur Ausführung kommen, worauf dann der Uebergang der Bahn in das Eigenthum der Gesellschaft erfolgen kann. Für die Neubaustrecke Herresbach-Rostingen werden die Vorarbeiten gemacht, nach deren Beendigung sogleich mit dem Bau dieser Linie vorgegangen werden soll; er wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 1901 fertiggestellt werden, ebenso die für den Betrieb sehr wichtigen und nothwendigen Erweiterungsbauten auf Bahnhof Beuel, welche schon vor längerer Zeit in Angriff genommen wurden, dann aber infolge der Verzögerung der Konzessionsangelegenheit wieder eingestellt werden mussten. Von der Erweiterungslinie Herresbach-Rostingen in Verbindung mit einer daran anschliessenden Abzweigung nach den Quarzitlagern der Rostinger Heide und den Steinbrüchen des Hühnerberges und mit der Sonnenscheinschen Anschlussbahn nach dem Himberg und Daxberg ist für das Unternehmen ein bedeutender Verkehrszuwachs zu erhoffen, dessen Erträgnisse voraussichtlich die erwarteten Ueberschüsse abwerfen dürften. Die Betriebsausgaben betrugen 386 544 ℳ. (i. V. 340 852 ℳ.). Es bleiben als Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben 263 775 ℳ. Hierzu tritt der Ueberschuss aus dem Betriebe der Heisterbacher Thalbahn mit 3 756 (6 119) ℳ. Es wird eine Dividende von 2,5 % vorgeschlagen.

— **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für 1900 brachte der Personenverkehr einschliesslich der Gepäckbeförderung mit Nebenerträgnissen im ganzen 233 351 ℳ. gegen 221 332 ℳ. im Vorjahre, also mehr 12 019 ℳ. gleich 5,4 %. Es wurden 418 082 Personen befördert gegen 390 534 im Vorjahre. Der Antheil der neu eröffneten Linie von Derenburg-Minsleben beträgt an dem gesammten Ertrage aus dem Personenverkehr 496 ℳ., an der Gesammtzahl der beförderten Personen 2 008 Personen. Die Anzahl der Personenkilometer ist von 6 404 512 im Jahre 1899 auf 6 882 713 im Jahre 1900, also um 478 201 Personenkm = 7,5 % gestiegen. Die befriedigenden Ergebnisse aus dem Personenverkehr lassen auch für die Zukunft gutes erwarten, umsomehr, als durch die neu eröffnete Linie von Derenburg nach Minsleben neben einer nicht unwesentlichen Verkürzung der Entfernung wesentliche Verbesserungen für den direkten Verkehr in der Richtung nach und von den am Nordostrande des Harzes gelegenen Städten und Ausflugsorten geschaffen sind, welche den Vergnügungsverkehr lebhaft fördern werden. Eine weitere belebende Wirkung vornehmlich auf den Ausflugverkehr steht von der Einführung den einzelnen örtlichen Verkehrsbedürfnissen entsprechend ermässigter Personentarifsätze, welche mit dem Sommerfahrplan in Aussicht genommen ist, zu erwarten. Im Güterverkehr wurden 442 832 t gegen 440 690 t im Vorjahre befördert. (Davon entfallen auf die neue Linie Derenburg-Minsleben 11 304 t.) Die geleisteten Tonnenkilometer betrugen 11 453 674 gegen 12 397 981 im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem gesammten Güterverkehr einschliesslich der Nebenerträgnisse betrugen: 666 270 ℳ. (davon entfallen auf die neue Linie Derenburg-Minsleben 8 069 ℳ.) gegen 706 480 ℳ. im Vorjahre. Der Rückgang des Ertrages aus dem Güterverkehr um 40 209 ℳ. ist ausschliesslich durch die Minderverfrachtung der an der Harzbahnstrecke gelegenen Kalkwerke hervorgerufen. Die Ursache ist vorwiegend in der erheblichen Verschlechterung der Absatzverhältnisse von Baukalk für Berlin und in dem Nachlassen der Bauthätigkeit im allgemeinen zu suchen. Die Gesammteinnahmen betrugen ausschliesslich des Uebertrages von 1899 und der den Erneuerungsfonds zufliessenden Antheile 1 050 020 ℳ. gegen 1 081 106 ℳ. im Jahre 1899, mithin weniger 31 086 ℳ. oder 2,88 %. Die Betriebsausgaben ausschliesslich der aus den Erneuerungsfonds zu bestreitenden Aufwendungen von zusammen 30 903 ℳ. betrugen 598 949 ℳ. gegen 608 878 ℳ. im Jahre 1899, mithin weniger 9 929 ℳ. oder 1,63 %. Der Anleihedienst erforderte infolge der Begebung des Restbetrages von 221 000 ℳ. 4 % Obligationen vom Jahre 1890 und infolge der erstmaligen Auslosung von Prioritätsobligationen der Anleihe vom Jahre 1895

14332 ℳ mehr, und zwar 215693 ℳ, gegen 201361 ℳ im Jahre 1899. Der von den Betriebseinnahmen nach Bestreitung der Betriebsausgaben und nach Deckung der zur Verzinsung und Tilgung der Anleihen und zu Rücklagen erforderlichen Beträge verbleibende Ueberschuss beziffert sich auf 202063 ℳ gegen 240510 ℳ im Vorjahre, mithin weniger 38477 ℳ. Hiernach verbleiben zur Verfügung der Generalversammlung 188413 ℳ, deren Verwendung in folgender Weise vorgeschlagen wird: 5 % Dividende auf das Aktienkapital 170000 ℳ, während diese im Vorjahr 6,5 % betrug. Im Hinblick auf den in den abgelaufenen ersten drei Monaten des laufenden Jahres gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres eingetretenen Rückgang der Verkehrseinnahmen im Betrage von rund 13000 ℳ, der gleichfalls auf Ausfälle in den Kalktransporten nach Berlin seinen Grund hat, erscheint es angezeigt, vorsichtigerweise grössere Rückstellungen zu machen. Zu dem Ende wird die Vertheilung keiner höheren Dividende als 5 % auf das Aktienkapital in Vorschlag gebracht.

— **Aufstellung von Fernsprechautomaten in Bahnhofsgebäuden.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat für den Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen genehmigt, dass Fernsprechautomaten auch ausserhalb der Bahnwirthschaften — ohne Erhebung von Platzmiethe — an geeigneten Stellen der Bahnhofsgebäude, da, wo dies ohne Störung oder Erschwerung des öffentlichen oder dienstlichen Verkehres angängig ist, aufgestellt werden dürfen. Die Zulassung ist jederzeit widerruflich.

— **Gründung eines Eisenbahnvereins in Schneidemühl.** Zum 12. Mai 1901 waren von den 5 Inspektionsvorständen in Schneidemühl die dort wohnenden Eisenbahnbediensteten zur Gründung eines Eisenbahnvereins eingeladen worden und in grosser Anzahl erschienen. Im Namen der Inspektionsvorstände begrüsste der Unterzeichnete die Versammlung und brachte zunächst ein Hoch auf Se. Majestät den Kaiser und König aus. Sodann trat er in die Tagesordnung ein und entwickelte die Zwecke und Ziele des zu gründenden Eisenbahnvereins. „Der Hauptzweck des Eisenbahnvereins", so führte er u. a. aus, „soll darin bestehen, alle Eisenbahnbediensteten, Beamte und Arbeiter, zu vereinen, in ihnen das Bewusstsein der Zusammengehörigkeit zu wecken und zu stärken und gute Kameradschaft zu pflegen. Die Eisenbahn, diese grosse Verwaltung, welche etwa ebenso viel Menschen beschäftigt, als zum stehenden Heere des Deutschen Reiches gehören, ist in verschiedene Dienstzweige getheilt. Da gibt es nun in Schneidemühl Beamte und Arbeiter in den Büros, im Stations-, im Kassen- und Abfertigungsdienste, im Lokomotiv- und Zugbetriebe, in dem Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienste, bei der Materialien- und Werkstattsverwaltung. Alle diese Dienstzweige sind nöthig; aber wie die Räder einer Uhr müssen sie zusammenpassen; ein Dienstzweig muss dem anderen gern und willig in die Hand arbeiten, soll das ganze Werk gut gedeihen. Naturgemäss aber fühlen sich nun die, welche täglich im gleichen Dienstzweige zusammenarbeiten, mehr zu einander hingezogen als zu den anderen Eisenbahnern; dazu kommt, dass die Bediensteten verschiedenen Inspektionen unterstellt sind und manche glauben, dass die Bediensteten einer Inspektion stets zusammenhalten müssten gegen die anderer Inspektionen. So bildet sich leider allmählich ein Gegensatz unter den verschiedenen Dienstzweigen heraus, und tritt bei einzelnen dann noch Eigendünkel hinzu, dass sie sich für mehr und besser halten, als die Bediensteten anderer Zweige, so ist es unausbleibliche Folge, dass Reibereien entstehen, dass einzelne Mitglieder verschiedener Zweige einander feindlich gegenübertreten oder gar einander schmähen und beleidigen und dadurch den so schon so schwierigen Dienst bei der Eisenbahn noch mehr erschweren. Einer solchen Ueberhebung, einer solchen Entfremdung und Befeindung soll der Verein entgegentreten, indem er die Beamten und Arbeiter aller Dienstzweige zusammenfasst, sie in gemeinsamen Versammlungen und Berathungen, bei gemeinsamen Vergnügungen zusammenführt und dadurch einander näher bringt, dass er in allen Eisenbahnern die Ueberzeugung weckt: ‚Ein jeder von uns ist nur Zahn an den Rädern des gewaltigen Eisenbahngetriebes; der eine ist so nöthig wie der andere zum Wohle des ganzen und es ist daher unser aller Pflicht und Schuldigkeit, dass wir alle zusammen getreulich an einem Strange ziehen.'

Ausserdem bezweckt der Verein, durch gemeinnützige Einrichtungen die geistige und wirthschaftliche Lage der Mitglieder zu heben und zu verbessern. Von anderen Eisenbahnvereinen sind die verschiedensten Einrichtungen getroffen worden; meist alle haben durch Büchereien für ihre Mitglieder einen guten und gesunden Lesestoff besorgt und einen Vereinsbeirath zur Ertheilung von Rath in schwierigen Angelegenheiten eingesetzt; zur Verbesserung der wirthschaftlichen Lage ihrer Mitglieder haben einzelne Spar- und Darlehnskassen, Kohlenverkaufsstellen, andere haben Vorschuss- oder Konsumvereine, Kantinen, Sanitätsabtheilungen gebildet, oder Kassen zur Unterstützung in Krankheits- und Todesfällen, zur Weihnachtsbescheerung hinterbliebener Eisenbahnwaisen und dergleichen eingerichtet.

Wir können natürlich nicht alles auf einmal einführen. Wir wollen bescheiden anfangen und den Zweck des Vereins vorerst beschränken auf: 1. Bildung eines Vereinsbeirathes, 2. Einrichtung einer Vereinsbücherei und 3. Veranstaltung geselliger Zusammenkünfte. Hat der Verein dann erst ein festes Gefüge erhalten und ist er genügend erstarkt, so wird dann zunächst weiter in Aussicht zu nehmen sein, hoffentlich noch im Laufe des ersten Vereinsjahres: eine Spar- und Darlehnskasse zu gründen, um den Sparsinn zu wecken und den Bedrängten durch Darlehen beizuspringen, und eine Kohlenbeschaffungs- und -Verkaufsstelle einzurichten, von welcher jedes Vereinsmitglied gute Kohlen billig beziehen kann."

Diese Ziele, so schloss der Redner, könnten durch keine der vorhandenen Vereine erreicht werden, dazu sei die Gründung eines Eisenbahnvereins nöthig.

Durch Abstimmungen wurde nunmehr von der Versammlung die Gründung eines Eisenbahnvereins in Schneidemühl einstimmig beschlossen, ein Vorstand, bestehend aus sechs Beamten und sechs Arbeitern, gewählt, ein Vereinsbeirath von 10 Mitgliedern eingesetzt und die Vereinssatzungen angenommen.

Der Vorsitzende schloss nunmehr die Versammlung mit dem Wunsche, dass der neue Verein wachsen, blühen und gedeihen möge. E. Jeran, Regierungs- und Baurath.

— **Personalnachrichten.** Dem grossherzoglich hessischen Geheimen Ober-Baurath Gustav Mayer, seither vortragendem Rath im grossherzoglich hessischen Ministerium der Finanzen, ist die Stelle des hessischen vortragenden Raths im Ministerium der öffentlichen Arbeiten verliehen. An Stelle des am 1. Juli d. J. in den Ruhestand tretenden Oberbauraths Dr. zur Nieden ist die Wahrnehmung der Stellung des Oberbauraths bei der Eisenbahndirektion Berlin dem Geheimen Baurath Goepel, bisher Mitglied der Eisenbahndirektion in Hannover, seit 16. Mai d. J. übertragen. — Den Rechnungsdirektoren Quicker in Berlin und Urner in Altona ist der Charakter als Eisenbahndirektor verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Ausgestaltung der österreichischen Ausfuhrtarife.** Der Staatseisenbahnrath ist für den 7. Juni zu seiner diesjährigen Frühjahrssitzung einberufen worden. Auf der Tagesordnung steht unter anderem auch der Bericht des Ausschusses zur Vorberathung eines Programmes für die Ausgestaltung der Ausfuhrtarife hinsichtlich der Artikel: Getreide, Mahlprodukte, Malz, Sämereien, Bier, Wein, Obst, Eier, Mineralwässer, Zucker und Spiritus. Was die übrigen Gruppen anbelangt, so sind seit der letzten Sitzung des Staatseisenbahnrathes schon einige Tarifbegünstigungen mit Erfolg zur Einführung gelangt, so unter anderem für Cement. Auch für Glas steht die Einführung von Begünstigungen zur Förderung der Ausfuhr in Aussicht.

— **Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich.** Die Ausweise der letzten drei Monate über die Länge der im Bau befindlichen Eisenbahnlinien zeigen den beklagenswerthen Stillstand, welcher auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues in Oesterreich herrscht. In den Monaten Januar bis einschliesslich März stand nicht eine einzige Hauptlinie im Bau. Was die im Bau befindlichen Bahnen niederer Ordnung betrifft, so ist deren Länge gleichfalls eine geringe. Es standen Ende Januar 504,6 km, Ende Februar 539,1 km und Ende März 553,5 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung (Ende März des Vorjahres waren 7,1 km Haupt- und 575,9 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau).

— **Leoben-Vordernberger Eisenbahn.** Bekanntlich sind die Verhandlungen anlässlich der an diese Eisenbahn von dem Eisenbahnministerium gerichteten Aufforderung zur Legung des zweiten Gleises auf der ganzen Linie erfolglos geblieben. Die Verwaltung hat nun in den jüngsten Tagen dem Eisenbahnministerium neue Vorschläge unterbreitet, welche zu einer Verständigung führen dürften. Die Vorschläge gipfeln im wesentlichen darin, dass sich die Gesellschaft zur sofortigen Legung des zweiten Gleises in der Strecke Leoben-St. Peter-Freienstein verpflichtet, dass ferner die Bedingungen für die Legung des zweiten Gleises auf der restlichen Strecke der gesellschaftlichen Linie schon jetzt festgelegt werden und dass endlich auch der Bau der Verbindungsbahn zwischen der gesellschaftlichen Linie und dem Bahnhofe der Staatsbahnen in Leoben gesichert wird.

— **Prag-Duxer Bahn.** In der dieser Tage in Prag stattgehabten Generalversammlung dieser Bahn wurde nach Genehmigung des Geschäftsberichtes folgende Resolution einstimmig angenommen: Da vom Staate das Einlösungsrecht in Betreff der Prag-Duxer Bahn bereits am 8. Januar 1892 ausgeübt wurde, die Gesellschaft seit dieser Zeit nur noch ein Scheindasein führt und hierdurch den Aktionären die Vermehrung des gesellschaftlichen Besitzes und der gesellschaftlichen Forderungen vorenthalten wird, so fordert die Versammlung die Regierung dringendst auf, zum Zwecke der Auflösung der Gesellschaft das Recht auf Uebernahme der gesellschaftlichen Prioritätsobligationen als Selbstschuldner nach Maassgabe der diesfalls im Jahre 1892 getroffenen Vereinbarungen endlich zur Ausübung zu bringen.

— **Galizische Lokalbahnen.** Der galizische Landeseisenbahnrath entschied sich in der dieser Tage abgehaltenen Sitzung für den Bau folgender Lokalbahnen, deren Unterstützung aus Landesmitteln dem Landtage empfohlen werden soll: 1. Neu-Sandec-Szczawnica; 2. Truskawiec-Boryslaw; 3. Tarnow-Szczucin; 4. Tarnopol-Zbaraz; 5. Podgorze-Myslenice-Lubien und 6. Janow-Jaworow.

— **Umbau des Laibacher Südbahnhofes.** Das Eisenbahnministerium hat das ihm vom Verwaltungsrathe der Südbahngesellschaft vorgelegte allgemeine Projekt für den Umbau des Südbahnhofes in Laibach und für die Errichtung eines neuen Güter- und Rangirbahnhofes daselbst nach vorgenommener Prüfung im allgemeinen als entsprechend befunden. Um der Stadtgemeinde Laibach und den sonstigen zur Wahrung der öffentlichen Interessen berufenen Körperschaften Gelegenheit zu bieten, noch vor der Verfassung des Einzelprojektes zu der in Aussicht genommenen Lösung der Laibacher Bahnhoffrage Stellung zu nehmen, wurde das gedachte Projekt im Sinne der schon früher mit Bezug hierauf ergangenen Ministerialerlässe an die Landesregierung in Laibach zur Durchführung einer Stationskommission nach Maassgabe der Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 25. Januar 1879 geleitet. Das Eisenbahnministerium hat sich hierbei vorbehalten, nach Durchführung dieser Stationskommission auf die Frage der Auftheilung der Baukosten, der Reihenfolge der Herstellungen und gewisse Einzelheiten der Gleisanlagen zurückzukommen.

— **Ausbau des bosnischen Eisenbahnnetzes.** Der ungarische Ministerpräsident reichte in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. d. Mts. einen Gesetzentwurf über den Ausbau der bosnischen Bahnen ein. Ein gleichlautender Gesetzentwurf ist als Regierungsvorlage dem Präsidium des österreichischen Abgeordnetenhauses am 18. d. Mts. zugekommen. Wir werden nicht ermangeln, auf diese wichtige Gesetzvorlage noch des näheren zurückzukommen.

— **Budapester Personenverkehr von 1886—1900.** Nach den Mittheilungen des Budapester hauptstädtischen statistischen Büros hat sich der Personenverkehr der Budapester örtlichen Verkehrsunternehmungen, welcher sich im Jahre 1886 auf 30 090 912 Personen belaufen hatte, bis zum Schlusse des Jahres 1900 auf 92 475 450 Personen und die Einnahme von 4 267 644 Kr. auf 12 572 500 Kr. gesteigert. In den letzten 14 Jahren betrug also die Steigerung, sowohl was die Anzahl der beförderten Personen, als auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrifft, nahezu das Dreifache oder durchschnittlich etwa 21 % im Jahre. Dabei kann nicht unerwähnt gelassen werden, dass der Fortschritt auch in den letzten zwei Jahren, da der allgemeine schlechte Geschäftsgang bereits fühlbar zu werden begann, anhielt. Es steigerte sich nämlich der Personenverkehr von 1898 auf 1899 um etwa 1 500 000 Personen und von 1899 auf 1900 um 1 300 000 Personen. Der grösste Theil dieses Verkehres entfällt auf die Budapester Strassenbahn und die Budapester elektrische Stadtbahn, welche zusammen von den 92 400 000 Personen des Jahres 1900 nicht weniger als 62 800 000 Personen, also mehr als zwei Dritttheile beförderten.

Uebrige europäische Länder.

— **Belgische Staatsbahnen.** Der Chefingeniör und Betriebsdirektor der belgischen Staatsbahnen, C. H. van Mierlo, ist im Alter von 57 Jahren gestorben. Belgische Blätter widmen der Thätigkeit des Verstorbenen warme Nachrufe.

— **Beschaffung von Rollmaterial für die französischen Eisenbahnen und die Industrie in Frankreich.** Nach einer halbamtlichen Darlegung in Pariser Blättern hat die Krise, welche gegenwärtig im Gegensatz zu der Arbeitsüberhäufung der beiden vergangenen Jahre in der französischen Eisenindustrie herrscht, die Aufmerksamkeit der öffentlichen Gewalten auf sich gezogen. In der Gesammtheit der industriellen Erzeugung spielen die Bestellungen der Eisenbahnen eine grosse Rolle. Da letztere vor der Weltausstellung plötzlich sich genöthigt sahen, einem beträchtlichen Anwachsen des Verkehrs Stand zu halten, wandten sie sich vergeblich an die französische Industrie, welche, damals schon zu viel in Anspruch genommen, übermässige Lieferfristen verlangte. Dadurch entgingen der heimischen Industrie bedeutende Aufträge, die, wenn regelmässig über einen längeren Zeitraum vertheilt, den später eingetretenen Beschäftigungsmangel hätten mildern können. Um solchen Vorkommnissen abzuhelfen, gedenkt der Minister der öffentlichen Arbeiten einen Ausschuss mit der Untersuchung der zu ergreifenden Mittel zu betrauen. Seine Aufgabe würde sein, allgemeine Regeln aufzustellen, welche bei den Bestellungen von rollendem Material durch die Eisenbahngesellschaften anzuwenden wären. Das Ministerium hat insofern schon eine Handhabe zum Einschreiten, als die bestehenden Bestimmungen ihm das Recht zuschreiben, die Ermächtigung zu solchen Bestellungen zu ertheilen. Bekanntlich leistet in Frankreich der Staat den Eisenbahngesellschaften eine Zinsgarantie und hat seinerzeit bei der Uebernahme der Eisenbahnen das rollende Material zu bezahlen, so dass eine starke Vermehrung desselben nicht im rein fiskalischen Interesse liegt. Die halbamtliche Mittheilung schliesst mit der Bemerkung, dass die Regierung bei einer regelmässigen Vertheilung der Bestellungen zugleich die betreffenden Industriellen zu Verbesserungen und Erleichterungen anhalten können, während ihnen der Wettbewerb der ausländischen Industrie besser ferngehalten würde. Bekanntlich sind die preussischen Staatsbahnen schon seit einer Reihe von Jahren zu einem solchen System der möglichst regelmässigen zeitlichen Vertheilung der Anschaffungen übergegangen, welches sich für beide Theile, die nationale Industrie und die Eisenbahnverwaltung, nützlich erwiesen hat.

— **Pariser Stadtbahn.** Der Polizeipräfekt von Paris hat zum Besten des die Stadtbahn benutzenden Publikums soeben eine Verordnung erlassen, durch welche sowohl das Besteigen von Wagen, welche schon mit der polizeilich festgesetzten höchsten Personenzahl besetzt sind, als auch ganz allgemein das Rauchen und Ausspucken in den Wagen verboten wird. Ferner ist das Betreten der Bahnhöfe, Stationen und Wagen nicht allein jedem Betrunkenen, sondern auch allen unsauber oder in lästigfallender Weise gekleideten Personen (vêtues d'une manière malpropre ou incommode), weiter allen denjenigen, die Feuerwaffen oder solche Packete tragen, welche durch ihre Beschaffenheit, ihren Umfang oder Geruch die Mitreisenden beschmutzen oder belästigen könnten, untersagt — Bestimmungen, die natürlich sehr verschiedener Auslegung fähig sind und zu zahlreichen Erörterungen Anlass geben werden.

— **Pariser Stadtbahn.** Der Ausschuss der Stadtvertretung für den „Métropolitain" hat dieser Tage die zweite Linie des Netzes, den sogenannten „Nordring" (circulaire nord), besichtigt, der im ganzen 10 km Länge haben wird. Auf allen neun Loosen ist man in voller Thätigkeit, der Tunnel ist fast zur Hälfte durchgeschlagen und auf 3 km bereits gewölbt. Es heisst, dass die Erdarbeiten im nächsten Frühjahr beendigt werden und die Linie gegen Ende Sommer 1902 in Betrieb gesetzt werden soll. Nebenbei bemerkt, hat sich die Eröffnung der ersten Linie, Vincennes-Port Maillot, vorigen Sommer um mehrere Monate verzögert. Das durch Gesetz vom 30. März 1898 als „von öffentlichem Nutzen" erklärte Netz des „Metropolitain" umfasst sechs Linien: Porte Vincennes-Porte Maillot, Ringbahn über die alten äusseren Boulevards, Boulevard Courcelles-Menilmontant, Porte Clignaucourt-Porte d'Orléans, Boulevard Strassburg-Austerlitzbrücke, Cours de Vincennes-Place d'Italie. In dem Konzessionsvertrag, der jenem Gesetze angefügt ist, hatte sich die Stadt das Recht vorbehalten, auf die drei letzten Linien zu verzichten; aber die Betriebsergebnisse der ersten Linie haben sie veranlasst, die Herstellung des ganzen Programms zu fordern. Zunächst werden Vorarbeiten für den Südring auf dem linken Seineufer gemacht. Der Konzessionsvertrag hatte als gegebenenfalls zu errichten zwei weitere Linien vom Palais royal zum Donauplatz und von Auteuil zur Oper bezeichnet. Die Stadt Paris verfolgt nun die Erklärung dieser beiden Strecken als „von öffentlichem Nutzen"; sie sind 6,4 bezw 6,8 km lang. Zu alledem ist jetzt schon ein Ergänzungsnetz vom Pariser Stadtrath in Aussicht genommen. Die Vororte verlangen noch weitere Anschlüsse. So hatten Neuilly und Levallois von den Ingeniören der Stadtbahn die Verlängerung verlangt. Nachdem diese abgelehnt, haben nun die Stadtvertretungen von Vincennes, Saint Mandé, Fontenay und Montreuil die Anregung zur Gründung einer neuen Gesellschaft gegeben, welche unterirdische Anschlüsse an die Pariser Stadtbahn schaffen soll. Der Generalrath des Seinedepartements wird sich nächstens mit dem Plane zu befassen haben. Unter

ssen wurde in der Generalversammlung der Pariser Stadtbahn kannt gegeben, dass das gegenwärtige Aktienkapital von 000 000 Fr. nicht ausreiche, um die ersten 42 km zu vollenden. ie Monatseinnahmen sind im weiteren Steigen; sie betrugen n Dezember 629 601 Fr., im April 759 832 Fr.; die Abgaben an ie Stadt betrugen 12,2 % des Reingewinnes der Gesellschaft. er Betriebskoeffizient hielt sich zwischen 40 und 44 %.

— **Bewegung zu Gunsten der Ruhezeit und des Ruheehalts der französischen Lokomotivführer und Heizer.** amens des Verbandes der Lokomotivführer und Heizer von rankreich und Algier hat der Vorsitzende Guimbert an die ranzösischen Zeitungen ein Schreiben gerichtet, um deren Aufnerksamkeit auf die Lage dieser Bediensteten zu lenken, wähend der Senat mit einem sie betreffenden Gesetzentwurf beschäftigt ist. Das Schreiben hebt hervor, dass sie sich bisher eder Versuchung des Ausstandes entgegengestellt hätten, aber olgendes verlangen: Solche Arbeits- und Ruhedauer, dass sie ich stets im Vollbesitz ihrer Fähigkeiten befinden, um mit icherheit die Millionen ihrer Wachsamkeit anvertrauten Reienden befördern zu können; alle 10 Tage die Ruhezeit, welche llwöchentlich allen Arbeitern Frankreichs und insbesondere den eamten der Eisenbahngesellschaften gewährt sei, obwohl etztere unter weniger gefährlichen Bedingungen arbeiteten; ass der von der Mehrzahl der Gesellschaften jährlich ertheilte 2tägige Urlaub ihnen gewährleistet werde; dass eine Pension Höhe der Hälfte der Besoldung nach 25 jähriger Dienstzeit hne Altersgrenze erlangt wird und von Rechtswegen mit dem 0. Lebensjahre zufällt, zum Nutzen der öffentlichen Sicherheit, enn die Lokomotivführer sähen bei diesem Alter infolge ihrer arten Arbeitsbedingungen die Zeit der geringeren Leistungsähigkeit beginnen. Das Schreiben schliesst halb drohend, halb ittend: „Die Lokomotivführer und Heizer haben, trotz ihrer uhigen Haltung, das Bewusstsein ihrer Kraft. Sie wissen, dass, enn man andere Klassen von Bediensteten rasch ersetzen ann, es Monate und sogar Jahre der Lehre und Erfahrung raucht, um ihre Leistungen zu versehen; aber, besorgt um die hrem Amt innewohnende Verantwortlichkeit und ergeben der epublik und der nationalen Vertheidigung, wünschen sie nur riedliche und gesetzliche Mittel anzuwenden, um Genugthuung u erhalten."

— **Eisenbahnverbindung Paris-London.** Der Vertreter der nglischen Eisenbahnen in Calais hat Pariser Blättern zufolge orgeschlagen, um die Fahrzeit zwischen London und Paris zu erkürzen, eine neue Linie zu schaffen, die von Calais nach miens über Lumbres und Saint-Pol gehen und den erheblichen mweg über Boulogne und Abbeville vermeiden würde. Der nglische Vizekonsul in Calais unterstützt diese Idee, die von ranzösischen Ingenieuren vorerst nur summarisch untersucht orden ist. Die Nordbahn hat sich bisher nur daran gehalten, ie Fahrzeit auf der bisherigen Linie möglichst zu verkürzen. ach neueren Versuchen soll bei dem guten Zustand der Linie och eine weitere Beschleunigung möglich sein.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Auf Anregung des errn v. Arx in der Verwaltungsrathssitzung erklärte sich irektionspräsident Weissenbach einverstanden, sobald die eneraldirektion in Amtsthätigkeit sei, ein Arbeitsprogramm, ine Geschäftsordnung für die Generaldirektion und für die reisdirektionen, Bestimmungen für die Kreiseisenbahnräthe, ie Tarife, Fahrpläne usw. auszuarbeiten. — Der Bundesrath hat u Mitgliedern der Kreisdirektion Basel für die Amtsauer vom 1. Januar 1902 bis 31. März 1906 gewählt: Forster, izepräsident des Obergerichts in Bern (als Vorsitzenden), Frey, aschinenmeister der Gotthardbahn, und J. Hui, Direktor der entralbahn in Basel. E. Vogt, derzeit Ingeniör der Centralbahn, urde zum Oberingeniör bei der Generaldirektion gewählt.

— **Bahnumführung bei Basel.** Am Sonntag, den 12. Mai ind die ersten vom Elsass kommenden Züge auf der neuen inie, welche von der Landesgrenze in grossem Bogen und heilweise unterirdisch nach dem im Umbau begriffenen Centralahnhof führt, und deren bahnpolizeiliche Abnahme wir in Nr. 39 . 623 meldeten, dort eingetroffen.

— **Elektrische Schmalspurbahn Zinal-Zermatt.** Bisher ührt nach Zermatt, von wo die höchste Bergbahn Europas auf en 3136 m hohen Gornergrat gegenüber Monte Rosa und Matterorn in die grossartigste Gletscherwelt aufsteigt, eine Bergbahn on Visp im Rhonethal aus. Der schweizerischen Bundesbeörde liegt nun das Gesuch für eine Bahn von Zinal nach Zeratt vor, als Fortsetzung der schon konzessionirten Bahn iders-Zinal. Es wird das eine hochinteressante Bergbahn weren. In der Höhe von 2670 bis 2850 m ist ein Tunnel durch as obere Gabelhorn projektirt. Die Länge der Bahn soll 25 km, ie höchste Steigung 20 % betragen. Die Kosten sind auf 000 000 Fr. veranschlagt. Der Bundesrath beantragt bei der undesversammlung die Ertheilung dieser Konzession.

— **Schweizerischer Zugpersonalverein.** In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung wurden die nun schon seit mehreren Jahren dauernden Angriffe gegen den Generalsekretär und seit 1896 höchst beliebten Hauptführer der schweizerischen „Eisenbahner", Dr. Sourbeck, von radikal-sozialdemokratischer Seite wiederholt, und führten zum ersten Male zum Siege insofern, als mit 40 gegen 36 Stimmen der Austritt aus dem Allgemeinen Verbande des Personals schweizerischer Transportanstalten beschlossen wurde. In der Debatte suchte die Gegnerschaft Sourbeck als „Papst" zu verunglimpfen; man warf sich untereinander vor, dass Eisenbahner gegen Eisenbahner verhetzt würden usw. Schliesslich kam doch wieder eine besonnere Strömung zur Oberhand, wonach der beschlossene Austritt vielleicht nicht verwirklicht wird.

— **Neubauten auf dem Bahnnetz der Südost- und Chathambahn.** Wir haben bereits im Jahre 1899 auf verschiedene Verkehrserleichterungen, wie die Einführung austauschbarer Fahrscheine usw., hingewiesen, welche die vereinigten Südost- und Chathambahnen eingeführt haben, und bei dieser Gelegenheit auch eine Reihe in Aussicht genommener Neubauten erwähnt. Die beiden Linien bilden in ihrer Vereinigung ein ausgezeichnetes Bahnnetz für die Grafschaft Kent, das nach Durchführung verschiedener Erweiterungsbauten auf eine lange Reihe von Jahren den Verkehrsbedürfnissen der Grafschaft genügen dürfte. Wie bei allen Bahnen der Hauptstadt, so besteht auch hier die Hauptschwierigkeit für den Betrieb darin, die Züge rechtzeitig und glatt in die meist weit im Innern der Stadt liegenden Bahnhöfe hereinzubekommen und unfreiwillige Aufenthalte vor diesen zu vermeiden. Solcher im Innern liegender Bahnhöfe besitzt die Südost- und Chathambahn fünf. Wenn auch dieser Ueberfluss an Bahnhöfen in London den Gesellschaften dauernd einen grossen Vortheil gegenüber den Nordbahnen sichert, so ist er andererseits mit vielen Schwierigkeiten für den Betrieb verknüpft. Die meisten Züge der Hauptlinien beispielsweise fahren getheilt, und zwar der eine Theil vom Westend, der andere von der City ab, und vereinigen sich zu einem Zuge erst in Herne Hill, wo die Zusammensetzung der Zugtheile mitten in dem sehr lebhaften Vorortverkehr hergestellt werden muss. Zur Beseitigung dieser und anderer Betriebsschwierigkeiten hat die Gesellschaft namhafte Erweiterungen ihrer Anlagen vorgenommen und die Catford-Schleifenlinie gebaut, durch welche die Abwickelung des Verkehres wesentlich erleichtert worden ist; zur Bewältigung sowohl des Fernverkehres als des äusseren Vorortverkehres sind indessen noch bedeutend mehr Vorkehrungen zu treffen. Damit die Gesellschaften den vollen Nutzen aus ihrer Vereinigung ziehen, ist auch ein Zusammenschluss ihrer Schienennetze in einem abgelegeneren und weniger verkehrsreichen Punkte unbedingt geboten. Ein derartiger Punkt war jenseits der beiderseitigen Stationen Chislehurst und Bickley, etwa an der Kreuzungsstelle der Südost- mit der Chatham- und Doverlinie gegeben, wo der Höhenunterschied der Linien sehr gering und ihre Verbindung durch eine Reihe von Schleifen ohne Schwierigkeiten bewerkstelligt werden konnte. Diese Arbeiten sind im Januar 1900 in Angriff genommen worden und bereits weit fortgeschritten. Man hat so reichlichen Grundbesitz dort angekauft, dass auch für die Bedürfnisse einer späteren Zeit, selbst für den Fall, dass das gegenwärtige Verkehrssystem durch das elektrische verdrängt wird, Vorsorge getroffen ist. Die genannten Schleifen gestatten den Uebergang der Züge vom Netz der Südostbahn auf die Gleise der Chatham- und Doverlinien und umgekehrt ohne jegliche Gefahr, wobei zugleich die Entfernung zwischen London und einigen Punkten der vereinigten Bahnen erheblich verkürzt wird.

— **Die Wagen mit Seitengang in England.** Wie in Deutschland, macht sich auch in England gegen die dort seit einiger Zeit vielfach gebräuchlich gewordenen Wagen mit Seitengang eine Art Gegenbewegung geltend. „Railway Times" berichtet, dass Umfragen in Manchester und London die Thatsache zu Tage gefördert hätten, dass es ebenso viele Gegner als Anhänger dieser Wagengattung gebe. Das Blatt meint daher, dass die Gesellschaften, die jetzt so geneigt seien, für Fahrten auf grosse Entfernungen die alte Wagengattung so schnell als möglich zu Gunsten der neuen aufzugeben, doch klüger thäten, sich damit etwas weniger zu beeilen, und wenigstens jedenfalls einige Wagen mit Abtheilen beizubehalten und in die Züge mit Durchgangswagen, auf die sie jetzt so stolz seien, einzustellen, damit konservativere Naturen die Vortheile eines verhältnissmässigen Alleinseins geniessen könnten. Derjenige Theil des Zuges, der aus Wagen mit Seitengängen bestände, bliebe dann für die nervösen Menschen, die sich dort für sicherer hielten, für die Unermüdlichen, welche dort unstet umherwandern könnten, für die Zudringlichen, welche ihre Nachbarn beobachten wollen. Tout comme chez nous!

Fremde Welttheile.

— **Eine bemerkenswerthe Beurtheilung der Eisenbahnbauten in der chinesischen Provinz Schantung** bringt der North-China-Herald vom 30. April. Das in Schanghai erscheinende amtliche Blatt lässt darin der deutschen Arbeit volle Anerkennung zu theil werden und führt unter dem Kennwort: „Ein Stück gediegener Arbeit“ im einzelnen folgendes aus. Die Ausrüstung der Schantungbahn zeigt, dass die Deutschen sehr gründlich arbeiten. Jede kleinere europäische oder amerikanische Stadt könnte mit Eisenbahnanlagen wie denjenigen von Tsingtau Ehre einlegen, und die Stationsgebäude sowie die Büros und Werkstätten dieser Stadt würden auch jeder anderen zur Zierde gereichen. Das Bettungsmaterial der Bahn besteht aus Kleinschlag; Lokomotiven und Wagen sind von gediegenster Ausführung. Der Artikel schliesst mit der Bemerkung, dass, sofern diese Arbeiten mit der gleichen Vollkommenheit wie bisher sowohl in baulicher als anderer Beziehung weitergeführt werden, dem Reiche der Mitte aus der Thätigkeit der Deutschen nur der grösste wirthschaftliche und moralische Nutzen erwachsen könne.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Klasse Ergolding ist am 20. Mai d. J. auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewicht von höchstens 250 kg eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen, Aenderung von Stationsnamen und Schliessung von Stationen.

Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke der Debreczen-Füzesabonyer Lokalbahn zwischen den Stationen Balmoz-Ujváros und Nagy Hortobágy gelegene Verladestelle Kónya puszta, welche bisher nur für den beschränkten Wagenladungs-Frachtgutverkehr gedient hat, ist am 15. April d. J. als Halte- und Verladestelle auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Gleichzeitig wurde der Name dieser Halte- und Verladestelle von Kónya puszta auf Konya und die zwischen den oben genannten Stationen gelegene, bisherige Haltestelle Kónya aufgelassen.

Wiedereröffnung von Stationen für den Gesammtverkehr.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die am 1. März d. J. in den Abfertigungsbefugnissen eingeschränkte Station Unter-Wików der Linie Hadikfalva-Brodina der neuen Bukowinaer Lokalbahngesellschaft ist vom 16. April d. J. ab für den Gesammtverkehr wieder eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1849 vom 8. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die königliche Eisenbahndirektion Münster, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 13. Mai d. J.).

Nr. 1855 vom 8. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Errichtung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Paris (abgesandt am 13. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Ziederthal-Eisenbahn.

Die Eröffnung des Personenhaltepunktes Klein-Zieder findet nicht am 20. Juni cr., sondern am 20. Mai cr. statt.

Berlin, 19. Mai 1901. (1248)

Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Juni l. J. erhält die Station „bei Rheinfelden“ die Bezeichnung „Badisch-Rheinfelden“.

Karlsruhe, den 15. Mai 1901. (1249)

Grossh. Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. treten die Nachträge VIII zum Gütertarif, Hefte 1—4 und 6 in Kraft.

Dieselben enthalten:

1. anderweite Abgrenzung einzelner Direktionsbezirke,
2. Aufhebung von Frachtsätzen für den Verkehr mit den preussisch-sächsischen Wettbewerbs- und Gemeinschaftsstationen aus Anlass des Ueberganges dieser Stationen in den sächsisch-südwestdeutschen Verbandsgütertarif, Heft 1,
3. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
4. Aenderung von Stationsnamen,
5. Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Schönholz und Wustermark (Bezirk Berlin), Friedland Ndr.-Schles. (Bezirk Breslau), Mellenbach-Glasbach, Niedertrebra, Schkölen, Schwarzburg (Bezirk Erfurt), Storkow, Schönefeld bei Leipzig (Bezirk Halle), Bodenteich, Neudorf-Platendorf, Wittingen (Bezirk Magdeburg), Niederfinow (Bezirk Stettin), Einsiedlerhof, Heiligenstein i. d. Pfalz, Kapellen-Niederhorbach, Mörlheim und Tiefenthal der pfälzischen Eisenbahnen, Brumath der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Heilbronn Südbhf., Roigheim und Sontheim a. Neckar der württembergischen Staatseisenbahnen,
6. ermässigte Entfernungen für die Stationen Greifenhagen, Königsberg N.-M. und Wriezen a. O. (Bezirk Stettin),
7. Schliessung von Berlin Potsd. Bhf. für den Kohlen- und Koksverkehr ab 1. Juli d. J.,
8. Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen,
9. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife,
10. Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 17. Mai 1901. (1250)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

(Fortsetzung vom Güterverkehr siehe nebenstehende Seite.)

4. Fahrplanbekanntmachungen.

Reinickendorf-Liebenwalde-Gross=Schönebecker Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Am 21. d. Mts. wird unsere Gesammtstrecke Reinickendorf über Basdorf nach Liebenwalde und Gross=Schönebeck für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Züge verkehren nach folgendem Fahrplan:

F a h r p l a n. Gültig vom Tage der Betriebseröffnung ab.

						Stationen							
7.40	12.30	4.40	9.35	—	ab	Berlin, Stett. Vor.-Bhf.	an	7.30	7.40	12.20	5.15	9.55
7.46	12.36	4.46	9.41	—	↓	Gesundbrunnen	↑	7.24	7.34	12.14	5.09	9.49
7.52	12.42	4.52	9.47	—		Pankow (Nordb.)		7.18	7.28	12.08	5.03	9.43
7.55	12.45	4.55	9.50	—		Schönholz (Reinickendorf)		7.14	7.24	12.04	4.59	9.39
7.59	12.49	4.59	9.54	—	an	Reinickendorf=Rosenthal	ab	7.10	7.20	12.00	4.55	9.35

Reinickendorf=Rosenthal-Liebenwalde						1.		Liebenwalde-Reinickendorf=Rosenthal			
Zug 1 2.—3. Kl.	Zug 3 2.—3. Kl.	Zug 5 2.—3. Kl.	Zug 7 2.—3. Kl.	Entfernung in km		Stationen		Zug 2 2.—3. Kl.	Zug 4 2.—3. Kl.	Zug 6 2.—3. Kl.	Zug 8 2.—3. Kl.
8.05	12.55	5.05	10.00	0	ab	Reinickendorf=Rosenthal	an	7.00	11.50	4.40	9.20
8.13	1.01	5.13	10.06	2,6	↓	Rosenthal	↑	6.55	11.45	4.33	9.13
8.20	1.06	5.20	10.11	4,5		Blankenfelde		6.50	11.40	4.26	9.06
8.27	1.12	5.27	10.17	6,9		Schildow		6.44	11.34	4.19	8.59
8.36	1.20	5.36	10.25	10,1		Mühlenbeck		6.36	11.26	4.10	8.50
8.45	1.27	5.45	10.32	13,2		Schönwalde		6.29	11.19	4.01	8.41
8.55	1.35	5.55	10.40	17,4	an	Basdorf (2)	ab	6.20	11.10	3.50	8.30
9.00	1.40	6.00	10.45	—	ab		an	6.15	11.05	3.45	8.25
9.07	1.46	6.07	10.51	20,3	↓	Zühlsdorf (Halten nach Bedarf)	↑	6.09	10.59	3.38	8.18
9.14	1.52	6.14	10.57	23,0		Wensickendorf		6.04	10.54	3.32	8.12
9.24	2.00	6.24	11.05	26,4		Zehlendorf		5.56	10.46	3.22	8.02
9.39	2.12	6.39	11.17	32,4		Kreuzbruch		5.44	10.34	3.07	7.47
9.49	2.20	6.49	11.25	36,3	an	Liebenwalde	ab	5.35	10.25	2.56	7.36

Basdorf-Gross=Schönebeck						2.		Gross=Schönebeck-Basdorf			
Zug 9 2.—3. Kl.	Zug 11 2.—3. Kl.	Zug 13 2.—3. Kl.	Zug 15 2.—3. Kl.	Entfernung in km		Stationen		Zug 10 2.—3. Kl.	Zug 12 2.—3. Kl.	Zug 14 2.—3. Kl.	Zug 16 2.—3. Kl.
9.01	1.39	6.01	10.46	0	ab	Basdorf (1)	an	6.14	11.06	3.47	8.27
9.10	1.48	6.12	10.55	4,0	↓	Wandlitz	↑	6.06	10.58	3.39	8.19
9.21	1.59	6.26	11.06	9,4		Klosterfelde		5.55	10.47	3.28	8.08
9.36	2.14	6.44	11.21	16,8		Zerpenschleuse		5.40	10.32	3.13	7.53
9.45	2.23	6.55	11.30	20,9		Klandorf		5.31	10.23	3.04	7.44
9.52	2.30	7.03	11.37	24,1	an	Gross=Schönebeck	ab	5.23	10.15	2.56	7.36

Die Preise für die Personenbeförderung sind in allen dem Personenverkehr dienenden Räumen zum Aushang gebracht.

Berlin, den 17. Mai 1901. (1251)

Die Direktion.

(Fortsetzung vom Güterverkehr.)

Am 1. Juni d. J. wird die an der Bahnstrecke Danzig-Neufahrwasser gelegene Haltestelle N e u s c h o t t l a n d, welche gegenwärtig nur dem Personenverkehr dient, a u c h f ü r d e n S t ü c k g u t v e r k e h r e r ö f f n e t w e r d e n.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, Leichen und Sprengstoffen, sowie von solchen Stückgütern, deren Auf- und Abladen durch den Versender bezw. Empfänger verlangt werden kann, ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wird die Haltestelle Neuschottland in den Gruppentarif I (Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg), die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und den oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Gütertarif einbezogen.

Die Entfernung zwischen Neuschottland einerseits und Neufahrwasser Zollinland und Freibezirk andererseits beträgt 5 km und zwischen Neuschottland und Danzig Olivaer Thor 2 km. Im übrigen werden Fis zur Ausgabe von Tarifnachträgen der brachtberechnung die Entfernungen von Danzig Olivaer Thor mit einem Zuschlage von 2 km zu Grunde gelegt.

Danzig, den 17. Mai 1901. (1252)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-bayerischer Verkehr.

Für Holz nach Maastricht, Meersen, Simpelveld, Valkenburg und Wylré-Gulpen sind am 16. Mai d. J. direkte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gelangt, worüber die Abfertigungsstellen nähere Auskunft ertheilen.

München, den 18. Mai 1901. (1253)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirksamkeit vom 14. Mai l. J. ist die Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim für den gesammten Güterverkehr eröffnet worden.

Von genanntem Zeitpunkt ab treten die im Nachtrag X zum Gütertarif badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Karlsruhe, den 16. Mai 1901. (1254)

Grossh. Generaldirektion.

Russisch-westpreussischer Verkehr über Mlawa.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 tritt zum Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält neue Bestimmungen über die Beförderung in loser Schüttung, eine Bestimmung über die Frachtberechnung zu Sendungen von Schmalspurbahnen, welche, in Säcken aufgegeben, auf den breitspurigen Strecken lose weiterbefördert werden, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Druckstücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Empfangsstationen sowie bei unserem Tarifbüreau unentgeltlich zu haben.

Danzig, den 17. Mai 1901. (1255)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Bahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit dem 1. Juli d. J. scheidet Algier als Anlaufhafen aus dem Verbande aus. Vom genannten Tage ab können daher Sendungen nach Algier, ferner nach Arzew, Bona, Bougie, Dellys, Djadjelli, Oran und Philippeville nur noch mit Umladung in Malta und Güter nach den Häfen Mostaganen und Tenis überhaupt nicht mehr angenommen werden. Ueber die ab Malta nach den erstgenannten Häfen zu erhebende Weiterfracht geben die Verbandsverwaltungen, einschliesslich der deutschen Levantelinie in Hamburg, sowie die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Altona, den 17. Mai 1901. (1256)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(K l a s s e n t a r i f T h e i l II, H e f t 1 v o m 1. F e b r u a r 1897.)

Mit Gültigkeit vom 1. J u n i l. J. werden die württembergischen Stationen A a l e n, F r i e d r i c h s h a f e n und G ö p p i n g e n mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 44 für Eisen und Stahl, alt, abgängig etc. (Seite 178 des Tarifs) einbezogen:

Nach oder von	Aalen		Friedrichshafen		Göppingen	
	Abtheilung					
	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Station der k. k. österr. Staatsbahnen						
Assling . .	1,80	1,67	1,82	1,51	1,86	1,73

München, den 15. Mai 1901. (1257)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die in den Heften 1 und 5 des Verbandsgütertarifs vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 17 für Cement und Cementwaaren im Verkehr von Strassburg, Ludwigshafen a/Rh., Mannheim, Mannheim Industriehafen, Rheinau und Kehl nach den deutsch-schweizerischen Uebergangsstationen werden vom 15. Mai 1901 ab auch in umgekehrter Richtung für Sendungen nach dem Zollauslande im Rückvergütungswege gewährt. (1258)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 3 vom 1. August 1900.

(Böhmisch-bayerischer Holzverkehr.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1901 werden von verschiedenen österreichischen Stationen direkte Frachtsätze für Schleifholz nach Hof eingeführt.

München, den 18. Mai 1901. (1259)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit dem 25. Mai l. J. wird die Station Strassburg Rheinhafen mit den für Strassburg Centralbahnhof bestehenden Entfernungen und Frachtsätzen für den Wagenladungsverkehr in das südwestdeutsch-schweizerische Tarifheft II B einbezogen.

Karlsruhe, den 15. Mai 1901. (1260)

Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.

Theil II vom 1. Januar 1899.

Am 1. Juni l. J. gelangt der Nachtrag II zur Einführung, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und des Nachtrags I hinsichtlich der Bestimmungen über die Anwendung des Tarifs, der Artikelverzeichnisse für die Ausnahmetarife 1—3 (Eisen usw.) und der Tariftabellen.

München, den 15. Mai 1901. (1261)

Generaldirektion der k. b.. Staatseisenbahnen.

Gütertarif der Gruppe V und Wechselverkehre mit der Gruppe V, Militärbahn-Staatsbahntarif, Magdeburg-Halle-bayerischer Gütertarif, Magdeburg - Halle-sächsischer Gütertarif, Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Gütertarif, niederdeutscher Verbandsgütertarif, mitteldeutscher Privatbahnverkehr, ostdeutscher Privatbahnverkehr, westdeutscher Privatbahnverkehr, süddeutscher Privatbahnverkehr, Staatsbahnthiertarif, niederdeutscher Thiertarif.

Vom 1. Juli d. J. ab treten folgende Aenderungen in Kraft:

a) Auf den Stationen Halbendorf, Simmersdorf und Kodersdorf ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, welche nur von der Stirnseite des Wagens ver- oder entladen werden können, ausgeschlossen.

b) Auf Station Lützen kann die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen aller Art erfolgen.

c) Auf Station Grüna kann Vieh in Etagewagen weder ver- noch entladen werden.

Halle a/Saale, den 13. Mai 1901. (1262)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch - österreichischer Verband.

Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 1. Juni 1901 treten für Glassand, unverpackt, im obengenannten Tarifhefte unter den im Ausnahmetarif Nr. 14 enthaltenen Bedingungen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von / nach	Strassgräbchen	Wiednitz
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
Podêbrad Oe.N.W.B.	68	69
Radnitz K. K. St. B.	74	75
Smichow K. K. St. B.	68	69
Wien, Floridsdorf. Wien Donauuferbhf. K. F. N. B.; Wien, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg, Stockerau Oe. N. W. B.; Wien, Stadlau St. E. G.; Wien K. F. J. Bhf., Klosterneuburg-Weidling, Wien Donaukaibhf., Nussdorf K.K.St.B.	112	113

Breslau, den 14. Mai 1901. (1263)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 21. Mai d. J. werden in den Ausnahmetarif Nr. 29 für Wegebaumaterialien folgende Frachtsätze aufgenommen:

Von und nach	Frachtsätze für 1 000 kg in Francs		
	Lobberich		
	Uebergang	10 t	50 t
Anseremme	V V	6,19	5,79
Spontin	„	6,11	5,71
Yvoir N. B.	„	6,15	5,75

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 18. Mai 1901. (1264)

Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn.

(Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen.)

Am 1. Juni 1901 tritt an Stelle des bisherigen Tarifs vom 10. April 1891 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft, der neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch theilweise Frachterhöhungen in sich schliesst. Soweit letzteres der Fall ist, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1901 in Kraft.

Der Tarif ist durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 18. Mai 1901. (1265)

Königl. Generaldirektion der sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Juni d. Js. tritt für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der holländischen Eisenbahngesellschaft und der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinand-Nordbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen, der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, der k. priv. österr. Nordwestbahn und süd - norddeutschen Verbindungsbahn sammt Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, ferner der kgl. ungarischen Staatsbahnen, der Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Eisenbahn, der Torontaler Lokalbahnen, der Vinkovc-Brckaer Lokaleisenbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Lin.) andererseits ein neuer Tarif, Theil II, mit der seitherigen Eintheilung in Heft 1 - 4 in Kraft.

Durch den neuen Tarif werden die Tarifhefte 1—4 vom 1. April 1895 nebst Nachträgen aufgehoben.

Gleichzeitig kommen die zu den bisherigen Heften herausgegebenen Anhänge, enthaltend Kursdifferenzen, in Wegfall.

Soweit Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen durch den neuen Tarif herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen Frachsätze noch bis zum 15. Juli d. Js. in Wirksamkeit.

Die einzelnen Tarifhefte sind durch die Endverwaltungen und deren Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 22. Mai 1901. (1266)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch - südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juni 1901 treten neue Tarife in Kraft, die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen und den Stationen Elsterwerda (Oberl. Bf.), Gera (Reuss), Gera (Reuss) Schlachthof, Görlitz i. Schles., Grosszschocher, Kamenz, Leipzig (Berliner, Eilenburger, Magdeburger und Thüringer Bf.), Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau, Schönefeld b. Leipzig, Weida, Zeitz und Zwötzen der preussischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der pfälzischen Eisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn, der badischen Staatseisenbahnen, der Bregthalbahn und der Kaiserstuhlbahn andererseits enthalten.

Durch diese Tarife werden bezüglich der Stationsverbindungen, für die sie Bestimmungen und Frachtsätze enthalten, nachverzeichnete Tarife nebst den dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben:

a) die sächsisch-südwestdeutschen Verbandsgütertarife Heft 2—4 vom 1. März 1891;

b) die ost-mittel-südwestdeutschen Verbandsgütertarife Heft 2—4 vom 1. Mai 1897;

c) der Tarif für den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr vom 1. Oktober 1898;

d) der Ausnahmetarif für die Beförderung phosphorhaltiger Konverterschlacken usw. im Verkehre von Deutsch-Oth usw. nach Stationen der preussischen Staatseisenbahnen usw. vom 1. August 1899.

Gleichzeitig werden die im Heft 4 des

ost-mittel-südwestdeutschen Verbandsgütertarifs vom 1. Mai 1897 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die badischen Stationen Buchen, Eppingen, Heidelsheim, Malsch und Waibstadt im Verkehre mit den obengenannten Stationen der preussischen Staatseisenbahnen ohne Ersatz aufgehoben.

Durch die neuen Tarife werden neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch theilweise Frachterhöhungen herbeigeführt. Soweit letzteres der Fall ist, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1901 in Kraft.

Die in den seitherigen Tarifheften bestehenden Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Mineralölrückständen von Godramstein nach einigen sächsischen Stationen werden mangels Bedürfnisses nicht wieder erneuert. Ferner sind die bisherigen Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Maschinentheilen (nach Spanien bestimmt) von Chemnitz und Altmünsterol in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen worden; die Abfertigung derartiger Sendungen erfolgt fortan auf Grund der Frachtsätze des sächsisch-preussisch-südfranzösischen Tarifs vom 1. Juni 1900. Dagegen werden neue Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Dolomit-Muschelkalkmehl, von Obst, frischem, und von verschiedenen Artikeln der Spezialtarife I und II eingeführt.

Die in den neuen Tarifheften enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Beiern-Langenleuba, Burgstädt, Cossen, Ehrenhain, Köttwitzsch, Kotteritz, Langenleuba-Oberhain und Narsdorf treten erst mit dem Tage der Eröffnung der neuen Strecke Altenburg-Langenleuba in Kraft. Bis dahin werden für diese Stationen, soweit sie bereits in den direkten Verkehr einbezogen waren, die seitherigen Frachtsätze angewendet.

Ferner werden die neuen Frachtsätze für die Stationen Saargemünd und Scheidt der pfälzischen Eisenbahnen gleichzeitig auch für die gleichnamigen Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken im rheinisch-frankfurt-sächsischen Verkehre angewendet.

Das bisherige Heft Nr. 1 des sächsisch-südwestdeutschen Verbandsgütertarifs vom 1. März 1891, welches Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz enthält, bleibt noch bis auf weiteres bestehen und erhält die Nr. 1a.

Abdrücke der neuen Tarife sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, am 17. Mai 1901. (1267)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juni d. J. tritt zu dem besonderen Ausnahmetarife für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth etc. vom 1. August 1899 der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung und Ergänzung des Vorwortes;
2. Aufhebung von Frachtsätzen für die Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen aus Anlass des Ueberganges derselben in den sächsisch-südwestdeutschen Verbands-Gütertarif;
3. Abänderung eines Stationsnamens;
4. Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Grabig, Rückenwaldau des Eisenbahndirektionsbezirk Breslau, Hohenau i. P. des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg, Krölpa (Grossherzogthum Sachsen) des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, Ortrand des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. und Ottendorf und Saborwitz des Eisenbahndirektionsbezirks Posen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei denen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 18. Mai 1901. (1268)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Vom 20. Mai d. J. ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember d. J. gelangt für Steinkohlen-, Koks- und Brikettsendungen nach Station Policka (k. k. österreichische Staatsbahnen) an Stelle des auf Seite 9 des Tarifs enthaltenen Theilfrachtsatzes von 86 nur ein solcher von 85 Heller für 100 kg zur Berechnung.

Breslau, den 14. Mai 1901. (1269)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf von Königsberg und Elbing.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. wird die Station Soest des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel in den oben genannten Tarif einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 14. Mai 1901. (1270)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V).

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1901 wird der Nachtrag 3 herausgegeben. Er enthält den Ausnahmetarif 20 für Holz, Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben, Wegebaumaterialien, Steinkohlen, Braunkohlen und Torf in Wagenladungen von 5000 oder 10000 kg im Umkartirungsverkehr von und nach der Polkwitz-Raudtener Kleinbahn. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Druckstücke des Nachtrags zu haben sind.

Magdeburg, den 15. Mai 1901. (1271)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Einführung eines neuen Tarifes, Theil II.

Mit 1. Juli 1901 tritt für den oben genannten Eisenbahnverband ein neuer Tarif, Theil II in Kraft.

Gleichzeitig wird der Tarif, Theil II vom 1. Januar 1894 nebst sämmtlichen Nachträgen, sowie der Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Kohlen etc., gültig vom 1. September 1893, sammt allen Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind zum Preise von 6 Kr. durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Der Separatabdruck des nunmehr in den allgemeinen Tarif aufgenommenen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Kohle etc. kann durch die an diesem Ausnahmetarife betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 Hellern für das Exemplar bezogen werden.

Wien, am 16. Mai 1901. (1272)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der betheiligten
Verwaltungen.

---

5. Dividende.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Gemäss § 20 des Statuts wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die für das Verwaltungsjahr 1900 zu zahlende Dividende auf 37,50 ℳ für die Aktien Nr. 1 bis 30790 über 200 Thaler (600 ℳ) und auf 75 ℳ für die Aktien mit Doppelnummern 30791 bis 34650 über 1 200 ℳ festgesetzt ist.

Lübeck, den 20. Mai 1901.
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die oben bezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der Dividendenscheine für 1900 bei der Hauptkasse der Gesellschaft im hiesigen Bahnhofsgebäude vom 21. d. Mts. ab an allen Werktagen Vormittags in Empfang zu nehmen.

In der Zeit vom 22 d. Mts. bis 30. Juni d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch

in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft,
in Hamburg bei der Norddeutschen Bank und der Hamburger Filiale der Deutschen Bank,
in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank

in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 20. Mai 1901. (1273)
Die Direktion.

---

6. Generalversammlungen.

Die 31. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf
Sonnabend, den 22. Juni d. J.,
12 Uhr Mittags,
in das Dienstgebäude der königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1900 und Beschlussfassung über dieselbe.
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Wahl von zwei Mitgliedern des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 15. Mai 1901. (1274)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsraths der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

---

7. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Düren soll vergeben werden. Bedingungen und die Zeichnungen 33—41 sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ ohne Zeichnungen

zu 1,50 ℳ von der unterzeichneten Inspektion zu beziehen oder daselbst einzusehen.

Angebote sind verschlossen, postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Lokomotivdrehscheibe" versehen, zu dem auf Montag, den 3. Juni 1901, Vorm. 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Aachen, den 13. Mai 1901. (1275)

Kgl. Eisenbahn-Maschineninspektion.

Die Ausführung der Erd-, Rodungs- und Böschungsarbeiten einschliesslich Lieferung von rund 200000 cbm Sandboden für die Anlage der Vorortgleise der Nordbahn auf der Strecke Schönholz-Reinickendorf-Rosenthal zwischen Km. 4,0 und 5,6 soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 8. Juni 1901, Mittags 12 Uhr, postfrei, versiegelt und mit Aufschrift „Erdarbeiten an der Nordbahn" versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Profilzeichnung sind in unserem technischen Büreau, Zimmer 348, einzusehen bezw. vom Centralbüreau, Zimmer 420, gegen bestellgeldfreie Einsendung von 15,00 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1,00 ℳ für das Stück.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 8. Mai 1901. (1276)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Erd-, Maurer- und Absteifungsarbeiten etc. einschliesslich theilweiser Materiallieferung für die Herstellung der Unterführung der Hohenzollernstrasse im Zuge der inneren Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 28. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Verdingungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen nebst zugehörigen Zeichnungen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, den 18. Mai 1901. (1277)
(Brüderstrasse 32.)

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Eisenbahn Bütow-Lauenburg i/P.

Die Lieferung von 629000 kg Portlandcement in Tonnen zum Bau von Brücken und Durchlässen soll verdungen werden. Angebotsbogen nebst Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in baar vom Unterzeichneten zu beziehen.

Die Angebote sind spätestens bis zum Eröffnungstermin den 8. Juni, Vorm. 10½ Uhr, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Cementlieferung" versehen an den unterzeichneten Vorstand der Bauabtheilung einzureichen. Die Zuschlagsfrist beträgt drei Wochen.

Lauenburg i/P., 15. Mai 1901. (1278J)

Der Vorstand der Eis.-Bahnbauabtheilung.

Die Ausführung der Weissbinder- und Anstreicherarbeiten in den Dienst- und Wohngebäuden in dem Bezirke der Betriebsinspektion 1 zu Frankfurt a/M. sollen öffentlich verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (durch Postanweisung) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin

Freitag, den 31. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr,

gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 18. Mai 1901. (1279J)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Das Anstreichen von 224 Signalmasten mit 225 Flügel, 120 Wegeschranken, 103 Warnungstafeln und 8 Läutetafeln in dem Bezirke der Betriebsinspektion 1 zu Frankfurt a/M. soll öffentlich verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (durch Postanweisung) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin

Freitag, den 31. Mai d. J., Vormittags 11½ Uhr,

gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 18. Mai 1901. (1280J)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft beabsichtigt, die Lieferung von etwa 250 t Schmelz-Würfelkoks für die Zeit vom 15. Juli bis 31. Dezember 1901 im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Lieferung hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und spezielle Lieferungsbedingnisse zu erfolgen, welche bei der

Abtheilung für Materialwesen

der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, 10/2. hintere Südbahnstrasse Nr. 1, an Werktagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben beziehungsweise gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind

a) für preuss.-niederschles. Koks = franko loko Station Halbstadt der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft und
b) für preuss.-oberschles., Ostrauer und Karwiner Koks = sowohl franko loko der bezüglichen Abfertigungsstation, als auch franko loko Station Olmütz der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft

zu notiren.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kuvert versiegelt längstens bis zum 31. Mai 1901, 12 Uhr Mittags, beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, einzubringen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten (oder welchen keine Muster beigegeben sind), bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis inklusive 15. Juli 1901 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Wien, im Mai 1901. (1281)

Die Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Wagen und Wagenuntergestellen.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes II, eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Wagen etc." versehene Gebote sind bis zum 30. Mai 1901, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzusenden. (1282)

Ende der Zuschlagsfrist 13. Juni d. J.

St. Johann-Saarbrücken, 14. Mai 1901.

Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn.

In der Centralwerkstätte in Darmstadt stehen 2 für den Dienst nicht mehr geeignete dreiachsige, zweifach gekuppelte Personenzuglokomotiven nebst Tender und ein alter Lokomotivkessel, in der Betriebswerkstätte in Heidelberg eine gleichfalls für den Dienst ungeeignete dreiachsige Personenzuglokomotive nebst Tender zum Verkauf als Altmaterial bereit.

Die Verkaufsbedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken erhältlich. Die betreffenden Maschinen bezw. der Kessel können in der Centralwerkstätte hier bezw. Betriebswerkstätte Heidelberg eingesehen werden.

Die Angebote sind längstens bis 4. Juni l. J. mit der Aufschrift „Verkauf alter Lokomotiven" verschlossen und portofrei an meine Adresse einzusenden. Dieselben müssen das Anerkenntniss der Bedingungen enthalten.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (1283)

Der Maschineningenieur.

---

9. Vermischte Bekanntmachungen.

Eine $^2/_2$ gekuppelte, normalspurige Tenderlokomotive von 24 t Dienstgewicht und 6 t Raddruck, im Jahre 1896 geliefert und sehr gut erhalten, ist für mehrere Monate zu vermiethen.

Gefl. Offerten an die Expedition d. Bl. unter N. G. 4 erbeten. (1284)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 41. 25. Mai 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 15 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Wegen der Pfingstfeiertage erscheint die nächste Nummer erst am 1. nächsten Monats.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Der „Economiste français" enthält aus der Feder von Pierre Leroy-Beaulieu einen Aufsatz über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika, der sich auf zuverlässige amerikanische Quellen stützt und eine Reihe von Beobachtungen und Mittheilungen enthält, die auch für unsere Leser von Interesse sein werden. Wir theilen aus ihm nachstehend das Wichtigste mit:

Die Eisenbahnen spielen und haben im wirthschaftlichen Leben der Vereinigten Staaten eine viel bedeutendere Rolle als irgendwo anders gespielt. Sie haben sich bei ihrem Entstehen nicht darauf beschränkt, einen schon vorhandenen Verkehr zu erweitern und zu heben, sondern sie haben zum grössten Theil den Verkehr selbst erst geschaffen; sie bestanden schon, ehe die Einwanderung nach Amerika begann, sie haben die Bebauung und Nutzbarmachung der jungfräulichen Länder jenseits des Mississipi ermöglicht. Die Verschiedenheit der durch sie zu befriedigendem Bedürfnisse, die zwingende Nothwendigkeit, über ungeheure Entfernungen geringwerthige Sperrgüter schnell und billig befördern zu müssen, der Wettbewerb der verschiedenen Linien, die unumschränkte Selbständigkeit, deren sie sich erfreuen, haben die amerikanischen Bahnen dahin geführt, für ungezählte und verschiedenartige Verbesserungen und Vervollkommnungen, die sich dann über den ganzen Erdball verbreitet haben, den ersten Anstoss zu geben.

Ihre Gesammtlänge betrug zu Beginn des 20. Jahrhunderts 314 000 km, gegen ungefähr 270 000 km des gesammten europäischen Netzes. Sie beträgt mehr als 40 % des Eisenbahnnetzes der ganzen Welt, das sich nach den neuesten Angaben auf einige 730 000 km beläuft. (Nach den Ermittelungen des „Archivs für Eisenbahnwesen" Ende 1899 772 159 km; vergl. Nr. 37 S. 585 d. Ztg.) Dass die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten alle europäischen Länder in dem Verhältniss ihrer Länge zur Einwohnerzahl übertreffen — es entfallen in den Vereinigten Staaten nämlich 41 km Eisenbahnen auf 10 000 Einwohner —, ist ganz natürlich, da letztere über weite Länderstrecken vertheilt wohnen; doch überraschend ist es, dass sie auch Europa in dem Verhältniss ihrer Länge zu der Oberfläche des Landes übertreffen; in den Vereinigten Staaten kommen nämlich 4 km, in Europa 2,8 km Eisenbahnen auf 100 qkm. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten befinden sich in beständigem Wachsthum; so sind im Jahre 1900 7 000 km, im Jahre 1899 7 400 km neue Bahnen hinzugekommen.

Dem letzten Jahresbericht der Interstate Commerce Commission, welcher sich auf die Zeit vom 1. Juli 1898 bis 30. Juni 1899 beläuft, entnimmt unsere Quelle die Angaben über das rollende Material der Bahnen in den Vereinigten Staaten. Danach gab es zu dieser Zeit 36 703 Lokomotiven, 33 850 Personenwagen, 1 295 000 Güterwagen und 47 000 andere Wagen. Ein Vergleich mit dem Bestand des rollenden Materials auf den 6 grossen französischen Eisenbahngesellschaften um dieselbe Zeit ergibt, dass die Vereinigten Staaten darin verhältnissmässig gegen Frankreich weit zurückstehen. Ihr Eisenbahnnetz ist neunmal so gross, als dasjenige der 6 grossen französischen Gesellschaften, und besitzt kaum das vierfache an Lokomotiven, das fünffache an Güterwagen und kaum 30 % mehr an Personenwagen. Das Missverhältniss in der Anzahl der Güterwagen ist durch den sehr bedeutenden Unterschied in der Tragfähigkeit (20 bis 50 t gegen 10 t in Europa) der ungeheuer grossen

amerikanischen, mit Drehgestell ausgestatteten Güterwagen ausgeglichen. Ebenso sind die amerikanischen Lokomotiven viel zugkräftiger; dazu kommt, dass Tausende von Kilometern Eisenbahn, welche durch wenig bevölkerte Gegenden der Felsengebirge Nordamerikas führen, täglich nur von einem Personenzuge und selten von Güterzügen durchfahren werden und infolge dessen nur wenig rollendes Material brauchen. Der Nordosten der Vereinigten Staaten mit seinem regen Eisenbahnverkehr besitzt natürlich ein weit bedeutenderes rollendes Material als die übrigen Theile der Union und als selbst Frankreich. So kommen in den Staaten Newyork, New-Jersey, dem grössten Theil von Pensylvanien, Maryland und Delaware, die die Interstate Commerce Commission in ihrer Statistik als Gruppe 2 aufführt, auf 100 km Eisenbahn 28 Lokomotiven, 30 Personenwagen, 1 121 Güterwagen. Das rollende Material für die gesammte Union hat sich im Jahre 1899 um 469 Lokomotiven und 50 000 Wagen jeder Art vermehrt.

Das im Eisenbahnbetriebe beschäftigte Personal belief sich am 30. Juni 1899 auf 928 924 Personen und übersteigt jetzt sicherlich 1 000 000. Von diesen waren in den Centralverwaltungen 34 000, auf der Strecke 287 000, bei der Materialienunterhaltung 181 000, im Transportdienst 417 000 und bei verschiedenen anderen Arbeiten 10 000 Personen beschäftigt. An Gehältern wurden in der Zeit vom 1. Juli 1898 bis 30. Juni 1899 2 Milliarden 700 Millionen gezahlt. Interessant ist es, die einzelnen Schwankungen im Bestand des Personals und in den Gehältern während der letzten Jahre zu beobachten, da sie die verschiedenen Phasen des Auf- und Niederganges im wirthschaftlichen Leben der Union wiederspiegeln. Dabei begegnen wir einem Zuge, der die amerikanische Industrie am besten kennzeichnet, nämlich der Schnelligkeit, mit der sie sich den Umständen anzupassen und den Aufwand mit den gewonnenen Ergebnissen in Einklang zu bringen weiss. So beschäftigten die amerikanischen Bahnen im Jahre 1890 749 000, im Jahre 1893 873 000, 1894 nur 779 000, 1897 823 000, im Jahre 1899, wie schon erwähnt, 928 924, also über 100 000 Personen mehr. Derselben Bewegung folgen die Gehälter, aber in noch stärkerem Auf und Nieder, denn der Durchschnitt der Einzelgehälter ist in Jahren wirthschaftlichen Niederganges viel geringer als in guten Jahren. Es ist interessant, die einzelnen Klassen von Beamten, deren Zahl bei Ausbruch der Krisis von 1893/1894 verringert wurde, zu betrachten. Die Gesammtverminderung betrug von 1893 bis 1894 11 %; bei den bei der Centralverwaltung Beschäftigten belief sie sich ebenfalls auf 11 %, bei den auf der Strecke Beschäftigten auf 16 %, bei den mit der Materialienunterhaltung Betrauten auf 13 % und bei den im Transportdienst Bediensteten auf nur 8 %. Man sieht daraus, das die amerikanischen Gesellschaften in schlechten Jahren grosse Ersparnisse in der Bahnunterhaltung machen, was natürlich nicht immer ohne Gefahr ist.

Der Gesammtgüterverkehr der Bahnen in den Vereinigten Staaten wird im Jahre 1899 auf 510 000 000 t geschätzt, von denen mehr als die Hälfte, nämlich 227 500 000 t, auf Kohlen- und Erztransporte entfallen, trotzdem noch eine andere ungeheure Menge von Eisen- und Kupfererzen auf dem Wasserwege der grossen Seen befördert wird. Alle diese statistischen Angaben beziehen sich auf den Gesammtbetrag der von den einzelnen Gesellschaften verladenen und beförderten Tonnen; diejenigen Güter, die zur Erreichung ihres Bestimmungsortes Netze verschiedener Gesellschaften benutzen müssen, sind nur einmal gezählt. Anders steht es mit der Personenbeförderung, die sich nur auf die Bruttoziffer von 523 000 000 feststellen lässt, wobei aber die Reisenden, die zur Erreichung ihres Zieles beispielsweise über 2 oder 3 verschiedene Netze fahren müssen, doppelt und dreifach gezählt worden sind. Mit Sicherheit lässt sich aber die Zahl der durchfahrenen Personen- und Tonnenkilometer feststellen; die amerikanischen Bahnen haben im Jahre 1898/1899 23 Milliarden 200 Millionen Personen- und 196 Milliarden 600 Millionen Tonnenkilometer zurückgelegt, also 15 ½ Milliarde Tonnen- und 2 Milliarden Personenkilometer mehr als im Jahre 1897/1898, wo auch schon ein Mehr von 30 Milliarden Tonnen- und 1 800 Millionen Personenkilometern gegen das Vorjahr zu verzeichnen war. Das Jahr 1893/1894, als das Jahr stärksten wirthschaftlichen Niederganges, brachte einen Niedergang auf 128 Milliarden Tonnen- und 19 Milliarden Personenkilometer, der Aufschwung im Güterverkehr ist also seitdem grösser als im Personenverkehr gewesen. Die amerikanischen Bahnen haben im Jahre 1898/1899 1 Milliarde 370 Millionen Kilometer zurückgelegt, davon entfallen 563 000 000 auf die Personen- und 800 000 000 auf die Güterzüge. Während die Zahl der Tonnenkilometer seit 1892/1893 um 30 % gewachsen ist, hat sich die Zahl der von den Güterzügen zurückgelegten Kilometer in diesem Zeitraum nicht vergrössert, und zwar hat das seinen Grund in einer besseren Ausnutzung des rollenden Materials und in der Indienststellung schwererer Züge. So befördert jeder Güterzug jetzt im Durchschnitt 243 t gegen 184 im Jahre 1892/1893, und das ist ein grosser Fortschritt.

Zum Schluss noch einiges über die finanziellen Ergebnisse der amerikanischen Bahnen, bei denen sich nach der Statistik der Interstate Commerce Commission die Gesammtreineinnahme auf 2 Milliarden 360 Millionen Franken beläuft. Der Betriebskoeffizient beträgt 66 %, gegen 56 % in Frankreich, doch war derselbe in den Vereinigten Staaten infolge der Krisis von 1893 erheblich gestiegen und überstieg damals 70 %. Wenn nun der Betriebskoeffizient ein noch grösserer ist als in den meisten grossen europäischen Ländern, so hat das theilweise seinen Grund darin, dass die kilometrischen Roheinnahmen in den Vereinigten Staaten geringer sind als in den alten, reichen, dichtbevölkerten Ländern der alten Welt. In Frankreich belief sich die kilometrische Bruttoeinnahme für die 6 grossen Gesellschaften im Jahre 1899 auf 41 000 Fr., in den Vereinigten Staaten, wo auf den Kopf das fünffache an Eisenbahnen kommt, im Jahre 1899 auf 21 700 Fr., im Jahre 1897 auf 19 000 Fr., im Jahre 1895 auf 18 750 Fr.

Wenn auch im Jahre 1899 die Folgen der wirthschaftlichen Krisis noch nicht überwunden waren, so sind sie es jetzt, denn in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1900 haben sich die Roheinnahmen von 280 000 km Eisenbahn (der Gesammtbestand beläuft sich auf 314 000 km) nach der Commercial and Financial Chronicle von Newyork auf 7 Milliarden 930 Millionen Franken oder auf 28 300 Fr. für das Kilometer belaufen. Ohne Zweifel sind die Ergebnisse der nicht mit einberechneten 34 000 km Eisenbahn geringere, gehen aber sicher nicht unter 27 000 Fr. für das Kilometer. Das ist ein glänzendes Ergebniss, wenn man die Ausdehnung des amerikanischen Eisenbahnnetzes im Verhältniss zur Bevölkerung betrachtet. Der Betriebskoeffizient beläuft sich für das Jahr 1900 infolge der theuren Kohlen- und Eisenpreise auf 67 ½ %, aber er lässt noch 2 ½ Milliarden Reineinnahmen übrig.

Diese Ergebnisse sind die Folge niedriger Tarife, wenigstens was die Güter betrifft, für welche durchschnittlich auf das Tonnenkilometer nur 2⅓ Centimes (= 1,86 ₰) erhoben werden. Der Personentarif ist dagegen erhöht worden und beläuft sich auf 6 Centimes (= 4,86 ₰) für das Personenkilometer. Nach der deutschen Reichsstatistik beträgt für 1899 die durchschnittliche Einnahme der deutschen Eisenbahnen auf das Gütertonnenkilometer 3,57 ₰, ist also fast genau noch einmal so hoch, als die oben für die Vereinigten Staaten angegebenen, während dagegen die Einnahme auf das Personenkilometer auf den deutschen Eisenbahnen 1899 nur 2,75 ₰ betrug, also um etwa 43 % niedriger war, als in den Vereinigten Staaten. Die Tarife waren in der Zeit von 1890 bis 1899 um 25 % für den Güter- und um 12 % für den Personentransport gesunken. Im Jahre 1900 sind sie im allgemeinen, zweifellos infolge der theuren Kohlen- und Erzpreise, wieder gestiegen.

Trotz der Höhe der Reineinnahmeziffer ist die Dividende des Aktienkapitals der Bahnen, welches sich am 30. Juni 1900 einschliesslich Obligationen aller Art auf 56 Milliarden Franken belief, beim ersten Blick keine hohe. Die 5 ½ Milliarden Obligationen gaben mit 4½ % eine ziemlich gute durchschnittliche Rente; 10 %

ieses Kapitals gaben indessen nichts, 11 § weniger als 3 §; dagegen rachten 59 § des Aktienkapitals im Jahre 1899 nichts, und dieser 'rozentsatz hatte sich in den Jahren 1895 und 1896 sogar auf) § belaufen. Die in der Interstate Commerce Commission ufgezählten 2049 Gesellschaften sind in sehr verwickelter Weise ıit einander verknüpft nnd haben das Bestreben, sich in einigen ıächtigen Netzen zu vereinigen. So pachtet oft eine esellschaft einen Theil oder auch das ganze Netz einer anderen nd gewährt ihr eine feste Rente oder einen Antheil an den innahmen, oder sie setzt sich in den Besitz eines anderen Be- iebes, indem sie dessen Aktien in ihre Hände bringt. Bis- eilen thun sich auch mehrere grosse Gesellschaften zusammen, kaufen den grössten Theil der Aktien einer anderen und ver- theilen unter sich die Verwaltungsstellen, um den Betrieb ohne Schädigung ihrer gemeinsamen Interessen führen zu können. Alles dieses geschieht, um die Nachtheile des grossen Wett- bewerbes und die verderblichen Tarifkriege, welche bis jetzt durch unvollkommene Gesetze nicht beseitigt sind, zu ver- meiden. Das Publikum sieht sich nicht ohne Besorgniss Gesell- schaften gegenübergestellt, die es, weil sie ohne Wettbewerb sind, tyrannisiren können; doch ist zu hoffen, dass sie weise genug sein werden, davon abzustehen, ehe eine drakonische Gesetzgebung sie daran hindert.

Das Heidelberger Eisenbahnunglück vor Gericht.

Nachdem nunmehr das schriftlich abgefasste Weipert'sche rtheil erschienen ist, seien im Anschluss an die in Nr. 24 d. Ztg. eröffentlichte kurze Darstellung der Gerichtsverhandlung die usführungen eines Eisenbahnfachmannes, welcher der Haupt- erhandlung als Zuhörer angewohnt hat, wiedergegeben. Diese ützen sich auf die von Weipert und den Zeugen in der Haupt- erhandlung gemachten Angaben und auf die Feststellungen es Urtheils.

Zur Klarstellung der Vorgänge unmittelbar vor und nach er Annahme des verunglückten Zuges diene folgende Dar- ellung:

6 Uhr. Der an diesem Tage dienstfreie Stationsvorstand Hoffmann kommt in das Dienstzimmer, um nach Weipert zu sehen und um schriftliche Arbeiten zu erledigen. Da er bei seinem Eintritt sieht, dass Eisenbahngehilfe Andre, ein Freund Weipert's, diesem bei der Schalteraufnahme behilflich ist, beanstandet er dessen Anwesenheit nicht.

6.5. Weipert wird von dem Schalter an den im ent- gegengesetzten Ende des ziemlich geräumigen Zim- mers stehenden Distanzapparat (nur für fahrdienst- liche Mittheilungen bestimmt) gerufen und nimmt den von Schlierbach angebotenen Lokalzug XVI a an. Den Eintrag in das Zugmeldebuch unterlässt er, um möglichst rasch zur Schalteraufnahme zurück- kehren zu können.

6.18—20. Weipert nimmt den vom Hauptbahnhof ange- botenen Lokalzug XVII a an und trägt die Zeit in die für die Züge vom Hauptbahnhof bestimmte Ab- theilung des Zugmeldebuchs ein, ohne den unter- lassenen Eintrag für Lokalzug XVI a nachzuholen. Rückkehr zur Schalteraufnahme.

6.21. Schlierbach läutet mit den vorgeschriebenen zweimal 5 Schlägen für den um 10 Minuten ver- späteten Lokalzug XVI a ab. Weipert gibt mittelst Klingelwerks dem Weichenwärter Kühner Weisung wegen Einfahrt des Lokalzuges XVI a und unter- lässt wiederum den Zeiteintrag für das Abläuten, um die Schalteraufnahme rascher beendigen zu können. Infolge des gezogenen Einfahrtsignals er- tönt im Fahrdienstzimmer fortdauernd das Klingel- werk.

6.28. Lokalzug XVII a läutet vom Hauptbahnhof her ab. Weipert gibt dem das Einfahrtsignal für diesen Zug bedienenden Wärter Weisung, solches zu ziehen. Einen Zeiteintrag fertigt er nicht, geht vielmehr so- fort an den Schalter zurück.

6.29—30. Schlierbach bietet deutlich den auf den Lokal- zug XVI a folgenden Zug 126 a an. Weipert geht auf den Anruf sofort vom Schalter an den Distanz- apparat und beginnt zu telegraphiren, zunächst un- deutlich, vielleicht wegen des Zurufs seines Freundes vom Schalter her: „es fehle noch Bietigheim bei der Schalteraufnahme". Sodann deutlich: Sr v ht Zg 1 (folgt längere unbeschriebene Stelle), dann nochmals die Zahl 1, hierauf längeres Unterbrechungszeichen, alsdann mit voller Deutlichkeit: „Zg 126 a ja Schluss- zeichen". Schlierbach gibt vorschriftsgemäss die Quittung zurück. Weipert geht sofort an den einige Schritte vom Apparat entfernten Tisch, auf welchem das Zugmeldebuch liegt, und trägt als Zeit des An- bietens und der Annahme: 6.30 in die für den Lo- kalzug XVI a bestimmte Linie ein; diese Zugnummer hatte er vor 6 Uhr schon vorgetragen.

6.31. Inzwischen hatte es am Telephon geklingelt. Weichenwärter Kühner fragt, wo der XVI a bleibe. Weipert antwortet, er wisse es nicht, wolle sich aber in Schlierbach erkundigen. (Weipert behauptet, dieses Gespräch habe später stattgefunden.) Fest steht, dass er am Distanzapparat nach Schlierbach telegraphirt: „Wo bleibt Zg L XVI a, undeutlicher Schluss". Schlierbach antwortet sofort: „ht v Sr Zg L XVII a ja Schlusszeichen". Weipert ruft sofort

6.32 - 33. deutlich: „Sr Sr v ht" — das weitere ist unleserlich, weil durch das Abläuten für 126 a von Schlierbach „in den Apparat Weipert's geschlagen" wird (Läute- werk und Distanzapparat haben die gleiche Leitung). Schlierbach will das Rufen Weipert's nicht gehört haben. Dieser bringt durch Regeln seinen Apparat in 1—2 Minuten wieder in Ordnung, ruft sofort

6.34. Schlierbach wieder an, telegraphirt aber in der Er- regung unleserliche Zeichen. Schlierbach macht auf die unleserliche Anfrage hin zunächst ein Frage- zeichen und telegraphirt nach kurzer Unterbrechung: „ht v Sr Zg L XVII a ja". Dieses zweite Telegramm

6.35. hat den Weipert vollständig beruhigt. Sofort bietet er den Lokalzug XVI a der Station Heidelberg Hauptbahnhof an, wo er angenommen wird. Das Anbieten und die Annahme des Zuges trägt er ins Zugmeldebuch ein. Hierauf geht er auf den Bahn- steig hinaus zu dem schon zuvor vom Hauptbahnhof her eingefahrenen Lokalzug XVII a. Völlig gelassen spricht er mit dem Zugführer, schreibt ihm im Fahr- bericht ab und ertheilt die Abfahrtserlaubniss mit den Worten: „Machen Sie, dass Sie weiterkommen, Zug XVI a fährt eben ein." Dann geht er ins Dienstzimmer zurück und läutet für diesen Zug ab.

6.39. Als Schlierbach hierauf den dem Zug 126 a folgenden Zug 70 anbietet, gibt Weipert: „Warten, warten", ohne die Zugnummer zu lesen. Sodann fertigt er einen Kilometerhefteintrag am Schalter. Indessen kommen schon Leute von der Unglücksstelle her. Dem Weipert ist jedoch der Zusammenstoss, der zwischen 6.35 und 6.37 erfolgt ist, unbegreiflich; er erklärt den auf ihn zutretenden Personen: „er wisse nicht, was für ein Zug auf den Lokalzug aufge- fahren sei."

Einer näheren Erläuterung bedarf noch das Verhalten des Weipert und des Zahn, des Stationsbeamten in Schlierbach, im kritischen Augenblicke.

I. Das Verhalten des Weipert.

Das Gericht nimmt an, dass die geschehene Annahme des Zuges 126 a dem Gedächtniss des Weipert alsbald gänzlich ent- schwunden, und dass deshalb auch keiner der nun folgenden Schritte von ihm in der Absicht unternommen worden ist, den Lokalzug XVI a vor dem Aufstoss des fälschlich angenommenen Zuges 126 a zu bewahren. — Weipert hat sich nämlich unmittel- bar nach der Annahme des letzteren Zuges seiner bisher mehr- fach vernachlässigten Verpflichtung zu den Eintragungen ins Distanzbuch zwar wieder erinnert; weil jedoch in dem Buche alle Spalten neben der zum voraus eingeschriebenen Zug- nummer XVI a noch unausgefüllt waren, die Zugnummer 126 a aber nicht zum voraus eingeschrieben war, hat der Anblick, den ihm das Buch bot, seine noch immer mehr der Fahrkartenauf-

nahme zugewendeten Gedanken irregeleitet und die Meinung bei ihm hervorgerufen, als sei der soeben von ihm angenommene Zug der Lokalzug XVI a. Statt daher in die nächste Zeile die Zugnummer 126 a und daneben zweimal die Ziffern 6.30 als Zeit des Anbietens und der Annahme dieses Zuges einzusetzen, hat er lediglich die zweimaligen Ziffern 6.30 eine Zeile weiter oben neben die schon dastehende Zugnummer XVIa geschrieben. Nachdem aber auf solche Weise die beiden Züge im Distanzbuch miteinander vermengt waren, blieben sie es auch in dem Kopfe des Weipert. Dieser war von da an offensichtlich in dem Irrthum befangen, als ob, wie ihm sein Distanzbuch sagte, nur ein Zug angenommen, und dieser eine, in Schlierbach noch nicht abgegangene Zug der Lokalzug XVI a sei. Nur durch diese Verwechselung wird das Verhalten des Weipert erklärlich, zugleich aber mehr entschuldbar, als es wäre, wenn er die Erkenntniss des begangenen Fehlers erlangt hätte.

II. Das Verhalten des Zahn.

Auf die Frage des Weipert: „Wo bleibt Zug L XVI a?" telegraphirte Zahn zurück: „Zug L XVII a ja". Er hat somit auf die Frage nach dem Verbleib eines von Schlierbach nach Karlsthor gehenden Zuges damit geantwortet, dass er einen von Karlsthor nach Schlierbach gehenden Zug, der ihm überhaupt nicht angeboten war, annahm. Zahn erläutert dies in folgender Weise: Das Telegramm der Station Karlsthor, das er im ganzen Umfang vom Streifen abgelesen habe, sei ihm vollständig unverständlich vorgekommen, da es über den Verbleib eines Zuges Auskunft forderte, der bereits vor mehr als 10 Minuten abgefahren war und somit die Station Schlierbach längst nichts mehr anging. Ueberdies habe ja kurz zuvor die Station Karlsthor durch die Annahme des Zuges 126 a, hingesehen auf § 61 3 F.-V., die bestimmte Erklärung abgegeben gehabt, dass der vorausgehende Lokalzug XVI a die Station Karlsthor bereits erreicht habe. Dass am Karlsthor gegen die oberste Regel des Fahrdienstes, den § 63 3 F.-V., verstossen worden sei, habe er nicht ahnen können, und er habe daher bei seiner Entschliessung davon ausgehen müssen, dass die Annahme des Zuges 126 a ordnungsgemäss erfolgt sei, zumal das Telegramm kein Wort enthielt, das auf eine Absicht, die Annahme zu widerrufen, hindeutete. Unter diesen Umständen habe er es für das allein mögliche angesehen, dass der Beamte sich beim zweiten Telegraphiren versehen habe und vielleicht den um diese Zeit, nämlich 6.32, fahrplanmässig vom Karlsthor abgehenden Lokalzug XVII a anbieten wollte. Deshalb habe er, Zahn, sich entschlossen, statt einer langen Rückfrage, so wenig es zum Wortlaut der Anfrage passen mochte, mit der Annahme des Zuges XVII a zu antworten, indem er noch dachte, dass, wenn damit nicht das richtige getroffen sein sollte, der Beamte am Karlsthor sofort wieder zurücktelegraphiren werde. Dieses Verhalten des Zahn hat das Gericht in folgender Weise beurtheilt:

Eine Entlastung des Weipert durch Ueberwälzung der ausschliesslichen Schuld auf Zahn muss für alle Fälle daran scheitern, dass Zahn thatsächlich die Fehlerhaftigkeit der Annahme des Zuges 126 a nicht erkannt hat. Das dieser Annahme des Zuges 126 a nachfolgende Telegramm Weipert's hat seinem Inhalt nach den Zahn über die Unrichtigkeit der Annahmeerklärung belehren können, aber es hat ihn nicht belehrt. Man könnte in dem Verhalten des Zahn höchstens eine Fahrlässigkeit erblicken. Eine solche Fahrlässigkeit des Zahn aber wäre nicht geeignet, den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem fahrlässigen Verstoss Weipert's und dem schliesslich eingetretenen Unglück auszuschliessen. Für die Annahme der Fahrlässigkeit des Zahn könnte geltend gemacht werden: es hätte Zahn bei der Umsicht und Besonnenheit, die man von einem ordentlichen Fahrdienstbeamten erwarten darf, angesichts der Anfrage nach dem Verbleib des Zuges XVI a wenigstens die Möglichkeit, dass es wider Erwarten auf der Station Karlsthor bei der Annahme des Zuges 126 a doch nicht mit rechten Dingen zugegangen sein könne, schärfer ins Auge fassen und bei seinen weiteren Maassregeln in Rechnung ziehen müssen. Auf der anderen Seite steht der Zweifel, ob Zahn nach seiner ganzen Persönlichkeit jenes Maasses von Umsicht und raschem Ueberblick fähig gewesen sei, und ferner die Erwägung, dass der Beamte einer Zugfolgestation durch die ganze Einrichtung des Dienstes dazu aufgefordert ist, bei dem Beamten der anderen Zugfolgestation regelmässig ohne weiteres vorauszusetzen, dass er sich strenge an die Vorschrift des § 61 3 gehalten habe. Das Gericht hat dafür erachtet, dass Zahn noch keineswegs einer strafbaren Fahrlässigkeit überwiesen ist, dass aber immerhin einiger Verdacht einer durch Fahrlässigkeit begangenen Mitschuld an dem Unglück, wegen dessen Weipert sich zu verantworten hat, bestehen geblieben ist, aus welchem Grunde auch die Beeidigung des Zahn, entsprechend dem übereinstimmenden Antrag der Prozessbetheiligten, gemäss § 56 Ziff. 3 St.-P.-O. unterbleiben musste. Auch ohne Schuld des Zahn kann es jedoch bei der Strafzumessung nicht unberücksichtigt zu Gunsten des Weipert bleiben, dass die Ankunft des zweiten Telegrammes in Schlierbach an sich ein Ereigniss darstellt, das unter sonst günstigeren Umständen zur Abwendung des Unglücks wohl noch geeigne gewesen wäre.

Nach obiger Darstellung des Sachverhalts steht fest, das Weipert durch Vernachlässigung seiner Pflichten als Fahrdiens beamter den ihm von Schlierbach angebotenen Personenzug 126 angenommen hat, obgleich er wissen musste, dass in jener Zeitpunkt der unmittelbar vorausgehende Lokalzug XVI a di Station Karlsthor noch nicht erreicht hat. Durch diese vorzeitig Freigabe der Strecke für den Personenzug 126 a erfolgte desse Abfahrt von Schlierbach und der Aufstoss auf den vor de Station Karlsthor haltenden Lokalzug XVI a.

Dieser grobe Verstoss des Weipert gegen seine wichtigst Dienstpflicht ist ihm als strafbare Fahrlässigkeit zuzurechne Weder Mangel an Ausbildung und an Fähigkeiten, noch sei Geisteszustand zur Zeit der That, noch irgendwie andere Ur stände berechtigen dazu, die Zurechenbarkeit für ausgeschlosse zu halten.

Weipert ist ein gesunder, geistig genügend befähigte junger Mann. Er ist stets fleissig und gewissenhaft sowie i seiner Lebensführung jeder Ausschweifung abhold geweser Alle Zeugen, die ihn näher kennen und ein Urtheil über ih haben, stimmen darin überein, dass er sich seiner ganzen Ve anlagung nach zum Eisenbahndienst vollständig geeignet ha dass er insbesondere auch nicht zur Aufgeregtheit neigt, sonder über ein bemerkenswerthes Maass von Ruhe und Gelassenhe verfügt. Dem entspricht auch der persönliche Eindruck, den e in der Hauptverhandlung gemacht hat.

Weipert hat am 26. September 1900 den Dienst auf de Station Karlsthor angetreten. Sein Vorgänger Bauer hat wä rend seines letzten Nachtdienstes den Weipert in den Dien eingeführt. Nach der Wahrnehmung Bauer's ist Weipert rasc mit dem Fahrdienst vertraut geworden und hat ihn trotz de besonderen Schwierigkeit, die damals die Sperrung eines Gleise bereitete, ordnungsgemäss und ohne Anstand zu Ende geführ was auch durch die Einträge im Distanzbuch bestätigt wir Bauer hat dem Stationsvorstand erklärt, dass dem Weipert de Fahrdienst überlassen werden könne. Mit der hinzugefügte Empfehlung einer Ueberwachung wollte nur auf die schärfer Dienstaufsicht hingewiesen werden, wie sie sich einem Neulin gegenüber von selbst gebietet. Weipert hat nach seiner Ei führung durch Bauer gleich den übrigen Beamten entsprechen dem Dienstaustheiler Dienst gethan. Dabei hat er sich be voller Selbständigkeit dem Fahrdienst in jeder Beziehung ge wachsen gezeigt: es sind keine Fehler vorgekommen, am we nigsten Verstösse gegen die Bestimmungen über die Zugfolg ebenso ist das Distanzbuch von ihm vollständig und tadello geführt worden.

Der Dienst am 7. Oktober selbst Nachmittags von 1– Uhr stellte nach Ansicht des Gerichts zwar erhöhte Anford rungen an Weipert, aber die erhöhte Aufgabe hat seine Kräft keineswegs überstiegen. Das Gegentheil wird durch die Tha sache bewiesen, dass Weipert trotz des Andrangs zum Schalte bei Beginn des Nachmittags, den er glatt bewältigte, und trot der Unterhaltung mit seinem Freunde Andre, dem er sich nebe seinem Dienste den Nachmittag über widmete, die ersten 22 Züg einschliesslich eines gegen 6 Uhr abgehenden Güterzuges völli ordnungsgemäss behandelt und auch alle vorgeschriebene Einträge in das Zugmeldebuch mit tadelloser Pünktlichke gefertigt hat. Von 6 Uhr an kam aber von allen Nebe geschäften nur noch die Fertigstellung der Schalteraufnahm in Frage, durch die er sich zwar in Wirklichkeit vom Fah dienst abziehen liess, sich aber durchaus nicht abziehen z lassen brauchte. Denn die Schalteraufnahme, die sich nur m den wenigen Tags über am Karlsthor ausgegebenen Fahrkarte zu befassen und mit der viel zahlreicheren Ausgabe und Al stempelung von Kilometerheften nichts zu thun hat, ist ir wesentlichen Unterschied von dem Schalterverkehr mit de Publikum und namentlich von dem Fahrdienst nicht an Minute gebunden. An ihr konnte von 3/4 5 Uhr an so, wie es sich unte dem Fahrdienste gerade schickte, mit beliebigen Unterbrechunge weiter gearbeitet werden, und es hätte auch nichts verschlage wenn die Arbeit erst nach 7 Uhr oder sogar erst am andere Morgen zu Ende gekommen wäre. Nur die Nummern der letzte Karte jedes Faches hätten, zur Vermeidung von Verwirrunge mit den neu ausgegebenen Karten, möglichst vor 6 Uhr 29, de Zeit des fahrplanmässigen Abgangs des Zuges 126 a, festgestell sein sollen: ein Geschäft, das noch dadurch ziemlich erleichte war, dass gemäss einer bestehenden Gepflogenheit der am vo hergehenden Tage aufnehmende Beamte durch ein auf de letzten Karte jedes Faches angebrachtes oder belassenes Ble stiftkreuz für seinen Nachfolger die Fächer, aus denen währen der inzwischen vergangenen weiteren 24 Stunden keine Kart verkauft war, sofort kenntlich gemacht hatte. Jedenfalls wär selbst ein Rückstand mit der Nummernfeststellung unendlic gleichgültig gewesen, gegenüber dem geringsten Versäumnis im Fahrdienst, so dass nicht dieser, sondern höchstens di Schalteraufnahme selbst unter einem Mangel an Zeit Not leiden konnte.

Weipert war von Sonnabend Abends 7 Uhr bis Sonntag um 1 Uhr dienstfrei, und da diese 18 stündige Ruhepause von ihm in zweckmässiger Weise ausgenutzt wurde, hat er körperlich und geistig vollkommen ausgeruht und frisch am 7. Oktober seinen Dienst angetreten. Auch im Laufe des Nachmittags hat sich keine Ermüdung bei ihm eingestellt.

Der Dienst am Karlsthor ist überhaupt als ein einfacher zu bezeichnen, wie dies auch die Kollegen Weipert's bestätigt haben. Dieselben äusserten sich darüber und über die Thätigkeit Weipert's hinsichtlich des Fahrdienstes wie folgt: „Der Dienst am Sonntag sei zwar so, dass man aufpassen müsse, aber von Ueberlastung könne keine Rede sein, und es könne ein Mann gut fertig werden. Gerade zu der Zeit, wo das Unglück geschehen sei, sei am wenigsten zu thun. Weipert sei für die ‚kleine' Station genügend vorgebildet gewesen; er habe sich von vornherein geschickt benommen und schon nach zwei Tagen den Eindruck eines vollständig vertrauten Fahrdienstbeamten gemacht; er habe deutlich und schnell telegraphirt und auch gut vom Streifen abgelesen usw."

Aus allen angeführten Gründen steht für das Gericht fest, dass Weipert die für den Dienst vom 7. Oktober erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten in hinreichendem Maasse besass, und dass es auch nicht mit einer durch Ueberlastung oder sonstwie hervorgerufenen Ermüdung oder Aufregung entschuldigt werden kann, dass er um 6 Uhr 5 mit Unregelmässigkeiten im Fahrdienst begann, um schliesslich zwischen 6 Uhr 29 und 6 Uhr 30 den entscheidenden Fehler durch vorzeitige Annahme des Zuges 126 a zu begehen. Ebenso wenig kann ihm allerdings vorgeworfen werden, dass er aus Leichtsinn seinen Dienst anderen Beschäftigungen oder Gedanken zuliebe vernachlässigt hätte; sein Diensteifer hat bis zuletzt nicht nachgelassen. Der tiefere Grund, auf den alle seine Verfehlungen zurückzuführen sind, bestand vielmehr in einer unrichtigen Vertheilung der Arbeitskraft zwischen dem Fahrdienst und dem Schalterdienst. Es scheint, dass Weipert zu einer gewissen Peinlichkeit und Umständlichkeit bei Arbeiten der letzteren Art neigt. Auch eine mehr oder weniger unbewusste Befriedigung mag mitgewirkt haben, seinen Freund Andre bei einer gemeinsamen Arbeit nützlich verwenden und gelegentlich unterweisen zu können. Endlich hat er vielleicht auch befürchtet, bei den anderen Beamten ungünstig aufzufallen und Zweifel in seine Tüchtigkeit zu erregen, wenn er nicht in der üblichen Frist eine tadellose Schalteraufnahme abliefere.

Aber durch all dies durfte er sich niemals dazu verleiten lassen, wegen der am wenigsten dringlichen Schalteraufnahme die fahrdienstlichen Geschäfte zu vernachlässigen, von denen die Sicherheit der Zugtransporte und damit Leben und Gesundheit einer unberechenbaren Zahl von Menschen abhing. Indem Weipert höchst unbesonnenerweise diese ihm in jeder Beziehung zuzumuthende Ueberlegung nicht anstellte oder nicht danach handelte und grundlegende Bestimmungen der Fahrdienstvorschriften verletzte, hat er sich einer groben Fahrlässigkeit schuldig gemacht, wegen der er für die dadurch verursachten Tödtungen und Körperverletzungen gemäss §§ 222 und 230 des Reichsstrafgesetzbuches auch strafrechtlich verantwortlich ist.

Für ganz und gar widerlegt hält das Gericht die von der Vertheidigung aufgestellte Behauptung, dass die Fehler Weipert's in einer durch Bewusstlosigkeit oder krankhafte Störung bedingten Trübung des Denkvermögens und Ausschluss der freien Willensbestimmung ihren Grund hatten. Das Gericht erachtet das Gegentheil als erwiesen. Weipert hat sich unbestritten und unbestreitbar vor und nach der That stets einer vollkommen geistigen Gesundheit erfreut. Die That selbst aber und die begleitenden Umstände bieten keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass sein Denkvermögen zeitweise durch einen Zustand krankhafter Art oder durch Bewusstlosigkeit eine Einbusse erlitten gehabt hätte. Das Gericht gewinnt auf Grund der Hauptverhandlung die Ueberzeugung, dass die Fehler des Weipert das Ergebniss der Unbesonnenheit, der nicht gehörigen Anspannung des zureichend vorhandenen Denkvermögens und freien Willens gewesen sind.

Bei der Ausmessung der von Weipert gemäss § 222 R.-Str.-G.-B. verwirkten Gefängnissstrafe hat das Gericht gegenüber der Schwere des von ihm zu vertretenden Erfolges berücksichtigt, dass eine Reihe von ihm fremden Geschehnissen zusammengetroffen sind, ohne die wahrscheinlich trotz der Verfehlung Weipert's ein Zusammenstoss der beiden Züge ganz vermieden oder wenigstens minder schlimm abgelaufen wäre.

Hierher gehören nach Ansicht des Gerichts:

1. Der Irrthum des Zahn in der Auffassung des Telegramms: Wo bleibt L XVI a? und das durch diesen Irrthum bestimmte Verhalten des Zahn;
2. das auf ungehörigem Gebrauch beruhende Anhalten des Lokalzuges XVI a vor dem offenen Einfahrtssignal;
3. das Verhalten des Stationsverwalters Hoffmann.

Schliesslich hat das Gericht berücksichtigt, dass die an sich sehr grosse Fahrlässigkeit des Weipert nicht dem Leichtsinn entsprungen, sondern im wesentlichen darauf zurückzuführen ist, dass er bei unermüdetem Diensteifer unbesonnenerweise sein wichtigstes Geschäft zu Gunsten eines minder wichtigen vernachlässigte. Dazu kommt aber noch, dass, wenn auch jene Unbesonnenheit auf alle Fälle unentschuldbar bleibt, doch in der Art der dienstlichen Verwendung Weipert's für den noch nicht durch längere Erfahrung und Uebung gestählten Stationsbeamten eine gewisse Verführung lag. Während beispielsweise der unstreitig leichtere Stationsdienst in Schlierbach auch am Sonntag Nachmittag zwischen zwei Beamten getheilt war, hatte Weipert zu gleicher Zeit am Karlsthor den schwereren Dienst allein zu besorgen. Dem Stationsverwalter Hoffmann, der den betreffenden Dienstaustheiler aufgestellt, und dem Betriebsinspektor, der ihn genehmigt hat, kann hier keine Pflichtwidrigkeit vorgeworfen werden. Beide haben durch den Dienstaustheiler keine bestehende Vorschrift verletzt, auch den Beamten, die der gesammte Nachmittagsdienst traf, nichts übermässiges zugemuthet, und es hätten insbesondere die Kräfte des Weipert vollkommen zugereicht, um ohne Hilfe diesen Dienst bis zu Ende ordnungsgemäss zu bewältigen. Allein als unzweckmässig muss allerdings eine Dienstvertheilung bezeichnet werden, die es möglich gemacht hat, dass ein Stationsbeamter von 21 Lebensjahren und 10 Fahrdiensttagen beim ersten Male, wo er den schwierigeren Fahrdienst des Nachmittags am Sonntage besorgte, gegen Abend, als die dichte Zugfolge in vollstem Maasse die Aufmerksamkeit auf den Fahrdienst erforderte, daneben noch ein so grundverschiedenes, in einer ganz anderen Gedankenbahn liegendes Geschäft zu erledigen hatte wie die Aufstellung einer Tabelle über die in den letzten 24 Stunden verausgabten Fahrkarten, und dies alles auf einem Posten, wo infolge des Gebrauchs des Anhaltens der Lokalzüge die Fahrsicherheit in Beziehung auf die Vermeidung von Zusammenstössen fast ausschliesslich von der genauesten Achtsamkeit des Fahrdienstbeamten abhing. Ein älterer gewiegter Beamter hätte wohl von vornherein es mit der Schalteraufnahme leichter genommen, jedenfalls aber sich durch sie im Fahrdienst nicht stören lassen. Für den kaum in den Dienst getretenen, trotz ausreichender Tüchtigkeit noch unbeholfeneren Neuling dagegen lag es nur allzu nahe, sich bei dem Geschäfte der Schalteraufnahme zu vergessen.

Unter Berücksichtigung aller dieser Umstände hat das Gericht die erheblich höhere Strafe, von der die Erwägungen über das Strafmaass auszugehen hatten, bis auf die Dauer von nur 8 Monaten unter Anrechnung von 4 Monaten Untersuchungshaft herabgemindert.

Gegenüber der vom Gericht behaupteten unzweckmässigen Diensteintheilung auf Station Karlsthor, insbesondere im Vergleich mit der Station Schlierbach, sei folgendes festgestellt:

Zur Zeit des Eisenbahnunfalles war die Station Karlsthor mit vier fahrdienstfähigen Beamten besetzt; die Station Schlierbach hatte deren drei. Auf beiden Stationen wurde an Sonntagen der Fahr- und Abfertigungsdienst von e i n e m Beamten besorgt. Nur von 6 bis 9 Uhr Abends war in Schlierbach für die Schalterbedienung Beidienst angeordnet. Die in den Abendzügen heimkehrenden sehr zahlreichen und in animirter Stimmung befindlichen Ausflügler erforderten in Schlierbach eine Theilung des Dienstes — am Schalter starker Andrang und auf dem Bahnsteig genaue Ueberwachung des Publikums bei der Ein- und Ausfahrt der Züge. Beides entfiel am Karlsthor, wo der Zugang des Publikums in den Abendstunden ein sehr geringer ist. Für Weipert handelte es sich in dieser Zeit im wesentlichen nur um f a h r d i e n s t l i c h e Bedienung der Züge, und zwar waren es d r e i in der Zeit von 6 bis $6\frac{1}{2}$ Uhr, und wären noch vier von da bis $7\frac{1}{2}$ Uhr für den Rest seiner Dienstzeit gewesen. Als eine „dichte Zugfolge, die in vollstem Maasse die Aufmerksamkeit auf den Fahrdienst erforderte", kann dies keineswegs bezeichnet werden.

Wenn daher das Urtheil von „unstreitig leichterem Stationsdienst in Schlierbach" und „von schwererem Dienst am Karlsthor" spricht, so ist dies gerade für die Zeit des Unfalles durchaus unzutreffend, und für die übrige Zeit des Sonntagsdienstes war in Schlierbach wie am Karlsthor nur e i n Beamter thätig und auch genügend. Damit entfallen auch die weiteren Schlussfolgerungen des Gerichts wegen unzweckmässiger Diensteintheilung.

Bezüglich des Haltens der Lokalzüge vor dem Einfahrtssignal zum Zweck der Beendigung des Fahrkartenverkaufs ist dem Urtheil folgendes zu entnehmen:

Die Sachverständigen erklärten, mit Ausnahme des Sachverständigen der badischen Verwaltung, dieses Anhalten für mehr oder minder gefährlich. Allein über den Grund dieser Gefährlichkeit haben die drei Sachverständigen, die sie bejahen, im wesentlichen nichts anderes anzuführen vermocht, als dass der Gebrauch des Anhaltens der Lokalzüge eine Vermehrung der Fälle darstelle, in denen die Nichtbeachtung der Bestimmungen über die Zugfolge, namentlich der §§ 61^3 und 59^4, durch die Fahrdienstbeamten sehr leicht verhängnissvoll werden kann. Nur mit der Nichtbeachtung der Vorschrift des § 61^3 F.-V.

wird auch gerechnet, wenn die Sachverständigen noch besonders darauf hinweisen, dass durch das Halten eines Zuges vor dem noch nicht geöffneten Einfahrtssignal der Beamte weniger leicht zur vorzeitigen Annahme des folgenden Zuges veranlasst werde, als durch ein Halten vor dem bereits auf freie Fahrt gezogenen Einfahrtssignal. Dass aber bei voller Pflichterfüllung der Fahrdienstbeamten sich eine Gefahr auch nicht etwa aus der Bestimmung des § 61 [7] F.-V. ergibt, wird von den Sachverständigen ausdrücklich anerkannt. Denn im Falle des § 61 [7] F.-V. darf nur mit besonderer Vorsicht gefahren werden, und eine allgemeine Störung der fraglichen Art pflegt überdies auch dem Personal des vorausfahrenden Zuges bekannt zu sein und es zu ausnahmsweiser Vorsicht in Beziehung auf das Anhalten zu veranlassen. Gerade für den vorliegenden Fall kommt aber § 61 [7] F.-V. schon deshalb nicht in Betracht, weil eine Unterbrechung der telegraphischen Verbindung, die den Zug 126 a auch bei fehlender Annahme zur Fortsetzung der Fahrt hätte berechtigen können, nicht stattgefunden hat. — Das Gericht hält nach den Bekundungen der Sachverständigen folgendes für richtig: Das bisher gebräuchliche Anhalten der Lokalzüge zum Zweck der Fahrkartenausgabe ist an sich noch keine gefährliche Maassregel. Sofern nur die Fahrdienstbeamten der beiden Zugfolgestationen ihre durch § 61 [3] und 59 [4] klar vorgezeichnete Pflicht erfüllen, kann dem haltenden Zug durch den nach dem Fahrplan folgenden nicht das geringste zustossen. Nur wenn mit dem Halten die grobe Pflichtwidrigkeit eines Fahrdienstbeamten zusammentrifft, dann entsteht allerdings, wie am 7. Oktober 1900, sofort eine höchst gefährliche Lage. Der Verwaltung aber kann höchstens zum Vorwurf gemacht werden, dass sie, gleichgültig auf welchem Wege, eine Einrichtung geschaffen hat, durch die bei lebhaftem Lokalzugverkehr mit überfüllten Wagen die Fahrsicherheit, soweit der Schutz gegen nachfolgende Züge in Frage kommt, mit der Sorgfalt der betheiligten Fahrdienstbeamten steht und fällt. Dieser Vorwurf soll hier nicht als leicht bezeichnet werden; es mag mit gutem Grund beklagt werden können, wenn ohne zwingende Noth Leben und Gesundheit vieler Menschen in die Hand eines einzigen, oft noch sehr jungen Beamten gelegt werden. Indess handelt es sich dabei doch nur um Fragen der Zweckmässigkeit. Der Verletzung einer Rechtspflicht, insbesondere strafbarer Fahrlässigkeit, die als Ursache des Unglücks vom 7. Oktober 1900 angesehen werden könnte, haben sich die bei der Verwaltung mitwirkenden Personen, indem sie eine Betriebseinrichtung auf das Vertrauen zu pünktlicher Pflichterfüllung jedes einzelnen ordnungsgemäss vorgebildeten und verwendeten Betriebsbeamten aufbauten, keineswegs schuldig gemacht, weshalb es auch nicht gerechtfertigt gewesen wäre, die bei der Einbürgerung des fraglichen Gebrauchs betheiligten Zeugen gemäss § 56 Ziff. 3 St.-P.-O. unbeeidigt zu lassen. Am wenigsten kann sich aber der Angeklagte Weipert über das ihm geschenkte Vertrauen beschweren. Als Fahrdienstbeamter hat er keinen Anspruch darauf gehabt, dass die Verwaltung Vorkehrungen treffe, damit er ungestraft seine Pflichten versäumen könne. Ueberdies trifft auf ihn selbst das von den Sachverständigen besonders hervorgehobene Bedenken nicht einmal zu. Denn Weipert ist zur vorzeitigen Annahme des Zuges 126 a nicht durch die Erwartung veranlasst worden, dass der Lokalzug XVI a, nachdem das Einfahrtssignal auf freie Fahrt gestellt war, nun auch demnächst eintreffen werde; vielmehr hat er, als ihm Zug 126 a angeboten wurde, infolge der pflichtwidrig unterlassenen Einträge im Distanzbuch übersehen, dass der Lokalzug XVI a bereits von ihm angenommen und auch von Schlierbach abgefahren war.

Wenn Weipert seinen durch § 61 [3] F.-V. vorgezeichneten Dienstpflichten gewissenhaft nachgekommen wäre, so hätte der Personenzug 126 a genau ebensolange und sogar noch um weniges länger, als der Lokalzug vor dem Einfahrtssignal der Station Karlsthor stand, in der Station Schlierbach stehen bleiben müssen und somit den Lokalzug niemals erreichen können. Durch das Halten des Lokalzugs ist somit der ursächliche Zusammenhang keineswegs unterbrochen; es bleibt vielmehr dabei, dass die Dienstwidrigkeit des Weipert eine zeitlich vorhergehende Ursache des Zusammenstosses gewesen ist.

Dagegen muss es allerdings bei der Strafzumessung für eine mildere Beurtheilung erheblich ins Gewicht fallen, dass ein mindestens ungehöriger und dem Weipert nicht erweislich bekannter Gebrauch und alles, was mit diesem Gebrauch zusammenhing, wesentlich dazu beigetragen hat, dass das Unglück infolge der Fahrlässigkeit des Weipert wirklich eingetreten und dass dies in so schwerer Art und in so grossem Umfang geschehen ist.

Anderer Anschauung sind die bei der Einbürgerung des fraglichen Gebrauchs betheiligten Zeugen:

Diese erklären, das Verfahren sei in den Fahrdienstvorschriften zwar nicht vorgesehen, aber auch nicht verboten, und könne wohl mit diesen Vorschriften in Einklang gebracht werden. In zahlreichen Fällen müssten täglich einzelne Züge wegen der verschiedensten zufälligen Einfahrtshindernisse vor den Signalen halten, ohne dass diese Fälle Zuggefährdungen zur Folge hätten. Um solche Gefährdungen auszuschliessen, sei ja gerade die Einhaltung des Stationsabstandes dem Fahrdienstbeamten als seine Hauptaufgabe gesetzt. Mit der richtigen Erfüllung dieser Aufgabe stehe und falle die Fahrsicherheit in allen Fällen eines Haltens auf freier Strecke. Verletze der Fahrdienstbeamte diese Grundbestimmung des gesicherten Zugverkehrs, so sei er voll und ganz für die Folgen verantwortlich. Ob ein Zug auf freier Strecke halte, ob vor offenem oder geschlossenem Einfahrtssignal und aus welchen Gründen, sei für die Erfüllung der wichtigsten fahrdienstlichen Pflicht vollständig gleichgültig. Der Fahrdienstbeamte müsse eben warten, bis der auf der freien Strecke befindliche Zug in seiner Station eingetroffen ist. Dann erst dürfe er den nachfolgenden Zug annehmen. Das Zugpersonal sei übrigens streng angewiesen worden, von dem Anhalten der Lokalzüge zwecks Fahrkartenverkaufs nur den äusserst nothwendigen Gebrauch zu machen. Am Sonntag, den 7. Oktober sei aber, wie oft an schönen Sonn- und Feiertagen, ein derartiger Andrang auf den Lokalzug XVI a gewesen, dass das Personal diesem Ansturm gegenüber sich machtlos gesehen habe und die übermässige Anfüllung des Zugs nicht habe verhindern können. Damit aber sei das Personal, wenn es die grösste Zahl der Reisenden nicht ohne Entrichtung des Fahrgeldes fahren lassen wollte, in die zwingende Nothlage versetzt gewesen, die Geschwindigkeit des Zuges zu verringern und sogar auf freier Strecke zu halten.

Als letzter Punkt — das Verhalten des Stationsverwalters Hoffmann.

Das Gericht nimmt an, dass dieser, unter dessen Augen alle Verfehlungen des Weipert begangen worden sind, diese Verfehlungen hätte hindern und auch noch ihre schlimmen Folgen abwenden können und sollen. Es erachtet gegen ihn jedenfalls soviel Verdacht der Mitschuld als vorliegend, dass dessen Beeidigung unterbleiben musste. Die Vorwürfe, die den Verwalter Hoffmann treffen, schliessen die volle Verantwortlichkeit des dienstthuenden Weipert nicht aus und mindern auch nicht das Maass der eigenen Fahrlässigkeit des Weipert herab; aber aus dem nämlichen Gesichtspunkt, der bereits bezüglich des Haltens der Lokalzüge hervorgehoben worden ist, erblickt das Gericht hierin einen Strafmilderungsgrund.

Zwar wird dem Verwalter Hoffmann nicht zum Vorwurf gemacht, dass es Weipert an der nöthigen Fertigkeit im Fahrdienst gefehlt habe — solche hat er ja genügend besessen, auch nicht, dass Weipert allein den Dienst besorgen musste — er war ja nach 6 Uhr Abends noch unermüdet, und es genügte auch an sich ein Mann; ferner nicht, dass er den neu eingetretenen Weipert nicht ausdrücklich auf den Gebrauch des Haltens der Lokalzüge vor dem Einfahrtssignal hingewiesen hat — Hoffmann durfte von Weipert, der sein Leben fast ausschliesslich in Heidelberg zugebracht hat, die Kenntniss dieses Gebrauchs voraussetzen, übrigens war ja die von Weipert behauptete Nichtkenntniss ohne Einfluss auf sein Verhalten. Auch habe ein „ungewöhnlich starker Personenandrang“ von der Art, dass der Stationsvorstand selbst gemäss einer Fahrdienstvorschrift den Dienst zu übernehmen hat, nicht vorgelegen.

Aber zweifellos pflichtwidrig und zugleich nicht ohne Bedeutung sei die Unthätigkeit gewesen, die Hoffmann während seiner Anwesenheit im Dienstzimmer von 6 Uhr an bewahrt habe. Es sei seine Pflicht gewesen, wenigstens während dieser Anwesenheit das Thun und Lassen des Weipert einigermaassen zu beobachten und ihn, wenn nöthig, auf den rechten Weg zu weisen. Während der halben Stunde von 6 bis ½7 Uhr hätten sich drei (!) Züge zusammengedrängt: der XVI a, der neu eingelegte 126 a und der XVII a. Die damit zusammenhängenden Fahrdienstgeschäfte hätten erfordert, dass der Beamte ohne wesentliche Unterbrechung seinen Platz am Distanzapparat und auf dem Bahnsteig eingenommen hätte. Hoffmann hätte es deshalb nicht geschehen lassen dürfen, dass Weipert sich während der ganzen Zeit am anderen Ende des Büros beim Schalter festsetzte und sich in das aufschiebliche Nebengeschäft der Schalteraufnahme vertiefte, sondern er hätte dagegen alsbald nach seinem Eintritt Einspruch einlegen und den Weipert darauf hinweisen müssen, dass es jetzt Zeit für ihn sei, seine ungetheilte Aufmerksamkeit den bevorstehenden Zügen und vor allem dem Distanzapparat und Distanzbuch zuzuwenden.

Der allgemeine Vorwurf, der dem Hoffmann gemacht werden muss, besteht deshalb darin, dass er die mit dem Auge sichtbare fehlerhafte Vertheilung der Arbeitskraft des Weipert ohne eine entsprechende Zurechtweisung gelassen hat.

Aber auch im einzelnen hätte Hoffmann, ohne dass er sich durch Fragen an Weipert oder durch Einsicht in das Distanzbuch irgendwie unmittelbar in den Fahrdienst einzumischen brauchte, allein durch die Beachtung der äusseren Vorgänge darauf aufmerksam werden müssen, dass Weipert den Fahrdienst nicht mehr völlig ordnungsgemäss besorge. Dem kundigen Vorstand durfte es nicht entgehen, dass Weipert

nachdem er um 6 Uhr 5 am Distanzapparat ein Telegramm entgegengenommen und ein anderes wieder abgelassen hatte, die beide der Zeit nach nur das Anbieten und die Annahme des Zuges XVI a betreffen konnten, das Distanzbuch, in dem diese Vorgänge einzutragen gewesen wären, überhaupt nicht zur Hand nahm, und dass er sodann um 6 Uhr 20 nach dem Abläuten, das durch zweimal fünf Schläge die Abfahrt eines Zuges von oben her, somit des Zuges XVI a dem Hörer ankündigte, nicht einmal an den Tisch mit dem Distanzapparat herantrat, um den vorgeschriebenen Eintrag in das neben dem Apparat liegende Buch zu machen. — Noch auffallender waren die Vorgänge bei und nach der entscheidenden Annahme des Zuges 126 a. Nachdem auf das Abläuten um 6 Uhr 20 alsbald das Einfahrtssignal für den Zug XVI a gezogen war, ist die Klingel von diesem Einfahrtssignal her im Büro bis zum Eintritt des Unglücks nicht mehr zur Ruhe gekommen, und sie hat daher auch dem im Büro anwesenden Vorstand 15 bis 17 Minuten lang ununterbrochen in's Ohr gerufen, dass der Zug XVI a noch nicht innerhalb des Einfahrtssignals eingetroffen sei. Während des Klingelns zwischen 6 Uhr 29 und 6 Uhr 30 wird dann Weipert wieder an den Distanzapparat gerufen. Da nun der einzige vom Hauptbahnhof her für die nächste Zeit damals noch ausstehende Zug XVII a bereits um 6 Uhr 23 mit der kenntlichen einmaligen Gruppe von fünf Schlägen abgeläutet hatte, so war es um 6 Uhr 29 ohne weiteres klar, dass nur Schlierbach gerufen haben könne, um den Zug 126 a anzubieten. Weipert geht an den Apparat, nimmt den angebotenen Zug 126 a an und macht einen Eintrag in das Zugmeldebuch. Schon unmittelbar nach der fehlerhaften Annahme hätte dem Dienstvorstand wenigstens der dringende Verdacht aufsteigen müssen, dass Weipert soeben vorzeitig den Zug 126 a angenommen habe. Aber auch dass dieser Zug wirklich von Schlierbach abfuhr, hätte dem Dienstvorstand nicht entgehen dürfen. Er hätte dies aus dem Abläuten in zwei Gruppen schliessen müssen, was damals für keinen anderen Zug als für den 126 a gelten konnte. Auch war im Dienstzimmer zu bemerken, dass um jene Zeit Weipert unter dem Ausruf: „Nun hat der in Schlierbach auch noch in den Apparat geschlagen" an diesem herumschraubte, was dem erfahrenen älteren Beamten bestätigen musste, dass man in Schlierbach abgeläutet habe. Spätestens also um 6 Uhr 32 oder 6 Uhr 33 mussten dem Hoffmann die Augen vollständig darüber geöffnet sein, dass der Zug 126 a unterwegs war, während es für den noch nicht eingetroffenen Lokalzug XVI a immer noch klingelte. Nur durch die pflichtwidrige Gleichgültigkeit, mit der Hoffmann seit 6 Uhr 5 die vielfachen auffallenden Vorgänge an sich hat vorüberziehen lassen, wird es erklärlich, wie er es unterlassen konnte, jetzt endlich einzuspringen und anzuordnen, dass sofort Haltesignal für die Strecke nach Schlierbach gegeben werden müsse, wodurch das Unglück fast sicher noch verhütet worden wäre.

Dem Leser dürfte an sich ohne weitere Bemerkung klar werden, dass hier dem Stationsverwalter Hoffmann ein ungerechtfertigter Vorwurf gemacht wird.

Aus früheren Erörterungen geht hervor, dass Weipert dem gesammten Dienst und vor allem auch dem Fahrdienst vollständig gewachsen war. Hoffmann hatte seit 26. September Gelegenheit gehabt und genommen, sich von der Tüchtigkeit und Gewissenhaftigkeit Weipert's zu überzeugen. Alle maassgebenden Zeugen erklären, die Manipulationen des Weipert am Distanzapparat seien von Anfang an völlig sachgemäss gewesen. Es lag also für den Stationsvorstand an sich keine Veranlassung vor, den Weipert am Sonntag, den 7. Oktober besonders zu beaufsichtigen. Wenn Hoffmann trotzdem gegen Abend das Dienstzimmer aufsucht, um neben Erledigung schriftlicher Arbeiten nach Weipert zu sehen, so hat er damit einen lobenswerthen Diensteifer bethätigt. Er fragt Weipert, an dem er keine Ermüdung bemerkt, wie es ihm gegangen sei, worauf dieser antwortet: gut. Als er auch bei Einsichtnahme des Zugmeldebuches sieht, dass Weipert die Einträge bis dahin vollständig richtig gefertigt habe, durfte er diesen auch des weiteren sich selbst überlassen, zumal der Dienst nach 6 Uhr Abends ein höchst einfacher ist und Weipert den schwierigen Theil des Dienstes am frühen Nachmittag richtig durchgeführt hat. Hoffmann hat sich hierauf in seine schriftlichen Arbeiten vertieft, nachdem er noch wegen Verrechnung einer Fahrkarte den Weipert einen Rath ertheilt hat. Die hierauf folgenden Vorgänge im Dienstzimmer brauchten nicht die Aufmerksamkeit des Hoffmann auf sich zu lenken, da sie, soweit sie ohne besondere Aufmerksamkeit zu erkennen sind, nichts auffallendes an sich getragen haben. Für Weipert musste schon die Anwesenheit des Dienstvorstandes, den er jederzeit um seinen Rath und seine Hilfe angehen kann, beruhigend wirken, wenn er wirklich einer Beruhigung bedurft hat. Für den Fahrdienstbeamten ist ein Eingreifen ohne seinen Wunsch unangenehm und auch gefährlich. Schon das Gefühl, bei seinen einzelnen Handlungen beaufsichtigt und beobachtet zu werden, ist geeignet, eine gewisse Unsicherheit bei dem Fahrdienstbeamten, besonders bei dem Anfänger, hervorzurufen. Der unter eigener Verantwortung handelnde Beamte will sich selbst überlassen sein. Angenehm ist ihm nur eine in der Nähe weilende Person, die er bei Geschäftshäufung mit einzelnen Verrichtungen betrauen kann.

Eine Pflichtverletzung kann in dem Verhalten Hoffmanns nicht erblickt werden.

Gesetzentwurf über die Fahrkartensteuer in Oesterreich.

Der Finanzminister hat in der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 20. d. Mts. einen Gesetzentwurf über die „Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf Eisenbahnen" eingebracht. Der Gesetzentwurf hat folgenden Wortlaut:

§ 1. Für den Transport von Personen auf Eisenbahnen innerhalb des Gebietes der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird eine besondere Abgabe (Fahrkartensteuer) eingeführt. Dieselbe ist von den gegenüber der Transportanstalt zur Zahlung der Transportgebühren verpflichteten Personen zu entrichten und beträgt, unbeschadet der im § 2 getroffenen Ausnahmebestimmung: a) für Hauptbahnen 12 %, b) für Lokalbahnen 6 %, c) für Kleinbahnen 3 % des jeweilig für die Beförderung im Geltungsgebiete des gegenwärtigen Gesetzes zur Einhebung gelangenden Fahrpreises.

§ 2. In Ansehung des Verkehres nach und von den Ländern der ungarischen Krone, dann Bosnien und der Hercegovina sowie über diese Ländergebiete hinaus wird die Fahrkartensteuer mit 10 % von jenem Theile des Fahrpreises festgesetzt, welcher auf die Beförderung im Geltungsgebiete des gegenwärtigen Gesetzes entfällt.

§ 3. Die Einhebung und Abfuhr der Abgabe erfolgt durch die Eisenbahnverwaltungen. Die näheren Bestimmungen über den hierbei zu beobachtenden Vorgang sowie über die Auf- oder Abrundung der Hellerbruchtheile und die Termine zur Abfuhr der eingehobenen Steuerbeträge an die Staatskasse, endlich die Bestimmungen über die wegen Nichtbeobachtung dieser Normen zu verhängenden Ordnungsstrafen sind im Verordnungswege zu erlassen.

§ 4. Die Eisenbahnunternehmungen haften für die mit der Unterlassung der rechtzeitigen Abfuhr der Abgabe und der vorschriftsmässigen Ausweisung derselben nach dem § 5 des gegenwärtigen Gesetzes verbundenen nachtheiligen Folgen. Die Finanzverwaltung ist berechtigt, zum Zwecke der Prüfung der Ausweise die Originalaufzeichnungen und Bücher der Unternehmungen einzusehen.

§ 5. Für nicht rechtzeitig abgeführte Beträge der Abgabe sind vom Ablaufe der vorgeschriebenen Frist fünfprozentige Verzugszinsen zu entrichten. Ist eine Verkürzung der Abgabe eingetreten, so ist die verkürzte Abgabe ohne Einleitung eines Strafverfahrens lediglich auf Grund der den Betrag derselben feststellenden amtlichen Erhebungen im zweifachen Betrage vorzuschreiben und nebst den von der verkürzten Abgabe entfallenden Verzugszinsen einzuheben.

§ 6. Die Einbringung rückständiger Abgaben erfolgt auf die für die Einbringung rückständiger unmittelbarer Gebühren vorgeschriebene Art. Die Bestimmungen des Gesetzes vom 18. März 1878, R.-G.-Bl. Nr. 31, über die Verjährung der unmittelbaren Gebühren haben auch auf diese Abgabe Anwendung zu finden. Die im § 5, Absatz 2 bezeichnete Abgabenerhöhung verjährt in fünf Jahren.

§ 7. Weder über die Frage, ob eine Abgabe nach dem gegenwärtigen Gesetze zu entrichten ist oder nicht, noch über das Ausmaass derselben findet ein Verfahren vor den ordentlichen Gerichten statt. Ueber Einsprüche gegen die auf die Bemessung und Einhebung dieser Abgabe und auf die Verhängung der im § 5 des gegenwärtigen Gesetzes ausgesprochenen nachtheiligen Folgen bezüglichen Verfügungen und Entscheidungen der Finanzbehörden entscheidet in letzter Instanz das Finanzministerium, welches das Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium zu pflegen hat. Auf die Verfügungen und Ent-

scheidungen der Finanzbehörden finden die Bestimmungen des Gesetzes vom 19. März 1876, R.-G.-Bl. Nr. 28, Anwendung.

§ 8. Von der durch dieses Gesetz auferlegten Abgabe sind befreit: a) der Allerhöchste Hof, b) Personen, welche unter Anwendung des Militärtarifes befördert werden, c) Arbeiter, welche mit besonderen, ermässigten Fahrkarten befördert werden, in welcher Hinsicht die näheren Bestimmungen, insbesondere über das Mindestausmaass der die Voraussetzung der Befreiung bildenden Fahrpreisermässigung, dem Verordnungswege vorbehalten wird.

§ 9. Von der Fahrkartensteuer sind ferner befreit: a) der Verkehr jener Transportunternehmungen, welche nur den Lokalverkehr vermitteln, das ist solcher, welche ihren Geschäftsbetrieb auf das Weichbild einer Gemeinde und den Umkreis von 7 km von der Grenze dieses Gebietes beschränken; b) die Personentransporte auf den den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 18. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 230, bildenden Bahnlinien der Wiener Stadtbahn auf die Dauer der im § 2, Lit. d dieser Konzessionsurkunde festgesetzten Steuerbefreiungen. Die gleiche Befreiung gilt für direkte Fahrten im Uebergangsverkehre zwischen den den Gegenstand der bezogenen Konzessionsurkunde bildenden und den künftig zu konzessionirenden Bahnlinien des Wiener Stadtbahnnetzes sowie den innerhalb des Wiener Stadtgebietes gelegenen Strecken der bestehenden Eisenbahnen.

§ 10. Die in der Tarifpost 47, Lit. e des Gesetzes vom 13. Dezember 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, festgesetzte Stempelgebühr sowie die nach Artikel V Lit. f und Artikel XX des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 von 1895, an deren Stelle tretende Prozentualgebühr für die Empfangs- und Aufnahmescheine der Eisenbahnunternehmungen über die Uebernahme von Personen zum Transporte (Personenkarten) tritt in Ansehung des im § 1 bezeichneten Verkehres ausser Kraft. In dem im § 2 bezeichneten Verkehre dagegen bleibt obige Stempelgebühr mit der Aenderung aufrecht, dass dieselbe ohne Beschränkung auf den in der Tarifpost 47, Lit. e des Gesetzes vom 13. Dezember 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, und im § 2 des Gesetzes vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, festgesetzten Höchstgebührenbetrag zu entrichten ist. Desgleichen bleibt diese Stempelgebühr mit vorstehender Aenderung hinsichtlich des Personenverkehres mit Dampfschiffen aufrecht.

§ 11. Dieses Gesetz tritt mit dem 1. Januar 1902 in Wirksamkeit.

In der Begründung des Gesetzentwurfes wird darauf hingewiesen, dass verschiedene gesetzliche Maassnahmen, deren parlamentarische Behandlung theils im Zuge sei, theils nahe bevorstehe, bedeutende neue Anforderungen an den Staatsschatz stellen, für deren Bedeckung besondere Vorsorge getroffen werden müsse. Bei Erwägung der Deckungsvorschläge habe die Regierung ihr Augenmerk in erster Linie auf solche Einnahmequellen richten müssen, bei denen mit Rücksicht auf die verhältnissmässig geringe Fühlbarkeit für die Abgabepflichtigen und die Leichtigkeit und mindere Kostspieligkeit der Einhebung schon eine mässige Abgabe geeignet erscheine, dem Staatsschatze ohne sonderliche Belastung der Interessenten die erforderliche Mehreinnahme zu sichern. In dieser Beziehung komme vor allem die Besteuerung des Personentransportes in Betracht. Bekanntlich sei sowohl die Personen- als auch die Güterbeförderung auf Eisenbahnen und Dampfschiffen in mehreren Ländern Gegenstand einer Abgabe. (Die Besteuerung des Personentransportes beträgt beispielsweise in Italien 16 %, in Russland 15 %, in Spanien 20 %, in Ungarn 18 % usw.) Das Bedürfniss nach Erschliessung neuer Einnahmequellen habe auch in Oesterreich schon wiederholt den Plan auf Einführung ähnlicher Abgaben gezeitigt. So habe schon im Jahre 1879 dem Abgeordnetenhause des Reichsrathes ein Gesetzantrag, betreffend eine Abgabe von 10 % vom Personen- und Reisegepäcktransport, auf Eisenbahnen und den auf Binnengewässern verkehrenden Dampfschiffen, welche neben den Stempelgebühren von Personen- und Frachtkarten zur Einhebung gelangen sollte, vorgelegen, 1897 sei neuerlich eine Gesetzvorlage eingebracht worden, in welcher die Belegung des Transportes mit einer Abgabe, und zwar für Personen und Reisegepäck mit 12 %, für Eil- und Frachtgüter mit 5 % der jeweiligen Transportgebühr in Aussicht genommen war. Beide Vorlagen gelangten jedoch im Reichsrathe nicht zur Verhandlung. Wie die Erfahrungen in anderen Ländern zeigen, stehe eine Besteuerung des Personentransportes der Entwickelung des Verkehres und der Volkswirthschaft nicht im Wege. Von der Ausdehnung der Steuer auf den Transport von Personen auf Binnengewässern glaube die Regierung absehen zu sollen. Der Personentransport auf Dampfschiffen soll daher auch künftig nur dem Fahrkartenstempel unterliegen.

Die Grundlage der Steuerbemessung bilde der jeweilige Fahrpreis für die Beförderung im Geltungsgebiete des Gesetzes. Der für Hauptbahnen vorgeschlagene Abgabensatz entspreche, was die dadurch herbeigeführte Gesammtbelastung des Personenverkehres betrifft, im allgemeinen den im Jahre 1879 und 1897 beantragten Sätzen, da der Fahrkartenstempel, welcher 2 Heller von je 1 Kr. des Fahrpreises, jedoch nie mehr als 50 Heller beträgt, ausser Kraft tritt. Dieser Fahrkartenstempel hatte wegen der Aufrundung des der Gebührenbemessung zu Grunde liegenden Fahrpreises von angefangenen 100 Heller auf eine volle Krone und der Festsetzung einer Höchstgrenze der Gebühr (mit 50 Hellern) den Nahverkehr unverhältnissmässig schärfer als den Fernverkehr getroffen. Durch dessen Aufhebung werde sonach eine Milderung dieses Verhältnisses der Belastung herbeigeführt. Es betrage daher die durch das gegenwärtige Gesetz herbeigeführte Mehrbelastung des Personenverkehres mit Rücksicht auf den Wegfall des Fahrkartenstempels von rund 2 % für die Hauptbahnen eigentlich nur 10 %. Der in Vorschlag gebrachte Abgabensatz lasse eine Beeinträchtigung der Entwickelung des Personenverkehres nicht befürchten, da die weitaus überwiegende Mehrzahl der österreichischen Personentarife, insbesondere der für den Gesammtverkehr ausschlaggebenden III. Wagenklasse, niedriger gehalten sei, als in anderen Ländern. (Die Fahrpreise werden, wenn man beispielsweise die III. Klasse der Personenzüge der österreichischen Staatsbahnen zum Vergleiche wählt, selbst nach Zuschlag der 12 prozentigen Fahrkartensteuer noch immer billiger sein, als die Einheitspreise III. Klasse der Hin- und Rückfahrkarten der preussischen Staatsbahnen.) Ausnahmsweise werde im Verkehr mit den Ländern der ungarischen Krone und mit Bosnien und der Hercegovina der Fahrkartensteuersatz mit 10 % festgesetzt, jedoch gleichzeitig in diesem Verkehr der bisherige Fahrkartenstempel aufrecht erhalten. Hierfür sei die Erwägung maassgebend gewesen, dass in Ungarn neben der Transportsteuer auch der Fahrkartenstempel in dem in Oesterreich geltenden Ausmaasse, jedoch ohne Beschränkung auf einen Höchstbetrag, bestehe und durch Aufhebung des Fahrkartenstempels in Oesterreich eine immerhin fühlbare Verschiedenheit der Behandlung des beiderseitigen Verkehres herbeigeführt würde.

Im Gesetzentwurfe ist nach Art der in England für Arbeiterzüge (Pennyzüge) bestehenden Befreiung von der Transportsteuer die Abgabenbefreiung zu Gunsten von Arbeitern vorgesehen, welche mit besonderen Arbeiterfahrkarten zu ermässigten Fahrpreisen befördert werden. Durch diese Ausnahmebestimmung soll hintangehalten werden, dass anlässlich der Einführung der Fahrkartensteuer eine Vertheuerung der an den Staatsbahnen und mehreren Privatbahnen in einzelnen Strecken für Fahrten zwischen dem Wohnort und dem Arbeitsort eingeführten besonderen Arbeiterfahrkarten zu ermässigten Fahrpreisen (Arbeiterwochenkarten, Karten für Arbeiterzüge und dergleichen) eintritt.

Bei Festsetzung des Zeitpunktes, von welchem an das Gesetz in Wirksamkeit zu treten hat, wurde darauf Bedacht genommen, dass den Bahnverwaltungen ein entsprechender Zeitraum zur Verfügung stehen müsse, um die zur Durchführung erforderlichen Vorkehrungen zu treffen. Die Einnahmen, welche die Regierung aus der im vorliegenden Gesetzentwurf vorgeschlagenen Besteuerung des Personentransportes zu erzielen hofft, lassen sich auf Grundlage der Einnahmen der Eisenbahnen aus dem Personentransport im Jahre 1899 mit rund 11 000 000 Kr. veranschlagen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Reichseisenbahn-Gedanke und die „Berliner Politischen Nachrichten“.** In weiterer Ausführung der von uns in Nr. 39 S. 618 mitgetheilten Anschauungen der „Berl. Pol. Nachr.“ schreiben diese jetzt folgendes:

„Unter preussischer Verwaltung stehen mehr als 31 000 km Eisenbahnen, welche als ein einheitliches Eisenbahnnetz im Sinne der Reichsverfassung verwaltet werden und auf denen die tarifarischen Ziele der Reichsverfassung längst erreicht sind. In der preussisch-hessischen Eisenbahnfinanz- und Betriebsgemeinschaft ist ferner eine Form gefunden, welche denjenigen Bundesstaaten, die sich die finanziellen und wirthschaftlicher

ortheile einer so mächtigen Verkehrsanstalt wie des preus- ısch-hessischen Staatsbahnsystems verschaffen wollen, den An- chluss ermöglicht. Die preussische Eisenbahnverwaltung ihrer- eits ist zwar in bundesfreundlicher Beziehung bereit, solchen Vünschen anderer Bundesstaaten zu entsprechen, hat aber ırerseits nicht das mindeste Interesse, ihren ohnehin schon iesenhaften Geschäftskreis noch weiter auszudehnen. Die Ver- ältnisse liegen daher heute wesentlich anders als zu jener eit, da Preussen dem Reiche seine Staatsbahnen zum Kaufe nbot. Heute würden schon die finanziellen Transaktionen, velche mit dem Uebergange der preussischen Staatsbahnen an as Reich nothwendig zu verbinden wären, sich überaus chwierig gestalten. Preussen besitzt zur Zeit aus seinen taatsbahnen eine Reineinnahme, welche nicht nur zur Verzin- ung und Tilgung seiner Eisenbahnschulden völlig ausreicht, ondern darüber hinaus noch 186 000 000 ℳ. zur Bestreitung des llgemeinen Staatsaufwandes liefert. Das Reich müsste daher, ım Preussen schadlos zu halten, nicht nur die Verzinsung und 'ilgung der preussischen Eisenbahnschulden in Höhe von ıahezu 7 Milliarden Mark übernehmen, sondern auch der preus- ischen Staatskasse eine Rente gewähren, welche dem Zins- rtrage von mindestens 6 Milliarden 3 prozentiger Reichskonsols leichkäme. Der mächtige Eisenbahnbesitz des preussischen taates gewährt angesichts der Thatsache, dass die Feststellung ler Tarife nach preussischem Staatsrecht ein ausschliessliches Recht der Krone ist, dieser eine gewaltige Machtfülle. Nach ler Reichsverfassung würde die Feststellung der Tarife der Reichsbahnen nicht dem Kaiser, sondern dem Bundesrathe zu- tehen, sofern nicht etwa, wie nach dem Vorgange bei dem Kaiser Wilhelmkanal nur zu wahrscheinlich ist, der Reichstag ine entscheidende Mitwirkung bei der Feststellung der Tarife n Anspruch nähme. Aus dieser Sachdarstellung erhellt, dass lie Lage der Dinge gegenüber 1876 eine vollständig andere geworden ist und dass die Gründe, welche damals Preussen be- vogen haben, seinen Eisenbahnbesitz dem Reiche anzutragen, ıach keiner Richtung hin mehr bestehen."

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse m Monat April 1901 ergibt für 70 Bahnen, die schon im April 1900 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 894,68 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im April 1901					
aus dem Personenverkehre	43 644 470	+ 485 750	1 016	— 4	— 0,39
aus dem Güterverkehre . .	89 272 873	+ 488 171	2 040	— 20	— 0,97
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende April 1901					
aus dem Personenverkehre	37 070 720	+ 497 978	1 010	— 2	— 0,20
aus dem Güterverkehre . .	78 314 045	+ 1 076 523	2 093	— 6	— 0,29
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende April 1901					
aus dem Personenverkehre	20 100 666	+ 20 885	3 213	— 36	— 1,11
aus dem Güterverkehre . .	42 813 816	— 2 569 468	6 736	— 489	— 6,77

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Ein- ıahmen im Monat April d. J. stellen sich auf 109 754 000 ℳ. ınd waren um 1 298 000 ℳ. höher als im gleichen Monat des Vor- jahres. Der Personenverkehr brachte 32 875 000 (+ 370 000) ℳ., ler Güterverkehr 70 413 000 (+ 861 000) ℳ. und aus sonstigen Quellen flossen 6 466 000 (+ 67 000) ℳ.

— **Maassregeln gegen die überhandnehmende Ueber- schreitung der Ladefristen.** Der preussische Minister der öffent- ichen Arbeiten hat sich in einem an eine der königlichen Eisen- bahndirektionen gerichteten und nachrichtlich den übrigen königlichen Eisenbahndirektionen mitgetheilten Erlasse dahin ausgesprochen, dass die immer mehr zunehmenden erheblichen Fristüberschreitungen bei der Entladung der Wagen, die sich n nicht geringer Zahl bis über sechs Tage erstrecken, auch durch die von der Direktion angeführten Gründe nicht gerecht- fertigt werden könnten. Die Eisenbahnverwaltung dürfe eine so übermässige Inanspruchnahme ihrer Betriebsmittel, die eine Rücksicht auf allgemeine Interessen vermissen lasse und nur dem jeweiligen Interesse des einzelnen entspreche, nicht zu- lassen, während sie selbst die Befriedigung aller Ansprüche nur unter Aufwendung ganz ausserordentlicher Kosten zu erreichen vermöge. Mit genügender Einwirkung, nöthigenfalls vereinzelten zwangsweisen Entladungen hätte derartigen Missständen wohl vorgebeugt werden können. Der Minister veranlasst daher die königliche Eisenbahndirektion, in Zukunft die Interessen der Eisenbahnverwaltung gegenüber den Missbräuchen bei der Be- und Entladung der Wagen sorgfältig wahrzunehmen und darauf bedacht zu sein, dass solchen Missbräuchen nicht etwa durch Erstattung von Wagenstandgeldern Vorschub geleistet werde.

— **Vorschüssige Zahlung von Kommunaleinkommen- steuern.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, auch im lau- fenden Etatsjahre den darum nachsuchenden berechtigten Ge- meinden und Kreisen auf die demnächst von diesen endgültig festzusetzenden Einkommensteuern Vorschüsse bis zur Höhe desjenigen Steuerbetrages zu zahlen, zu welchem der Eisen- bahnfiskus herangezogen werden könnte, wenn der im laufenden Etatsjahre in den betreffenden Gemeinden oder Kreisen zu ver- steuernde Einkommensantheil die Höhe von drei Vierteln des im Vorjahre versteuerten erreichen würde.

— **Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahn- gesellschaft.** Aus den Verhandlungen ist folgendes hervorzu- heben: Auf den Antrag eines Aktionärs, die auf 6¼ % vorge- schlagene Dividende auf 6½ % zu erhöhen, erwiderte der Vor- sitzende der Direktion, Geheimerath Brecht: Im Ausschuss sei man getheilter Meinung gewesen, ob 6¼ oder 6½ % Zinsen rich- tiger seien, aber schliesslich zu der Ueberzeugung gekommen, dass Beschränkung das richtige sei. Die zurückgelegten 400 000 ℳ. seien für den Erneuerungsfonds bestimmt, der gegen- über dem Anlagekapital nicht übermässig hoch sei. Letzterer müsste annähernd 3 500 000 ℳ. betragen, während er nur 2 700 000 ℳ. aufweise. Mit Rücksicht auf die Gesammtlage des Unternehmens sei die Rücklage zweckmässig, umsomehr, als das laufende Jahr bislang ungünstige Ergebnisse gezeitigt habe. Unter solchen Umständen solle man lieber auskömmliche Rück- lagen machen und sich mit einer geringeren Dividende be- gnügen. Es sei besser, 6¼ % zu nehmen als 6½ %, um dann im nächsten Jahre nur 6 % zu bekommen. Die Abstimmung über den Antrag Flörsheim auf Erhöhung der Dividende auf 6½ % ergab, dass 6 120 für und 7 328 gegen den Antrag stimmten. Der nächste Punkt der Tagesordnung betraf die Beschlussfassung über die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen usw. (Siehe Nr. 37 S. 587 d. Ztg.) Aus den Kreisen der Aktionäre wurde der Ver- trag mit dem Staate Lübeck bemängelt, weil dieser nicht den Beitrag zu den Baukosten aufbringe, den die Aktionäre aufzu- bringen hätten. Geheimerath Brecht erwiderte: Die Direktion habe sich immer gefragt, ob der Abschluss nicht günstiger zu gestalten sei. Es sei aber durchaus nicht rathsam gewesen, das Erreichte auf das Spiel zu setzen, um mehr zu erreichen. Die Leistung des Lübecker Staates sei eine ansehnliche und man thue gut, das Angebot nicht von der Hand zu weisen. Eine höhere Forderung an den Lübecker Staat zu stellen, sei sehr gefährlich, denn dieser habe noch viele Eisen im Feuer. Die Konjunktur für den Baubeginn könne man sich nicht günstiger denken. Lehne man den Bau ab, so werde der Gesellschaft unter den jetzigen Verhältnissen für die nächsten Jahre eine Mehrausgabe von 765 000 ℳ. bevorstehen, die sich wesentlich vermindere, wenn man die neue grosse Anleihe aufnehme. Aus der sich hieran knüpfenden längeren Erörterung ist namentlich die Erklärung des Senatskommissars Bügermeister Dr. Klug zu erwähnen. Lübeck habe alle Wünsche befriedigt und könne im Interesse der Steuerzahler nicht weiter gehen. Man möge doch bedenken, dass gegenüber der Gesellschaft nur eine Bevölke- rung von 83 000 Seelen stehe. Die Verpflichtung, einen Bahn- hof zu schaffen, liege auf Seite der Gesellschaft. Schon 1887 hätten Sachverständige festgestellt, dass die Zustände auf dem Lübecker Bahnhofe unhaltbare seien, dass er den Anforderungen der Sicherheit in keiner Weise mehr genüge. Diese Unsicher- heit sei in all den Jahren durch die erhebliche Steigerung des Verkehrs noch mehr gewachsen, so dass das Reichseisenbahnamt dem Senat zur Pflicht gemacht habe, auf Abstellung dieser Missstände zu dringen. Der in Aussicht gestellte Beitrag be- laste Lübecks Bevölkerung sehr. Es seien nicht allein die 3 400 000 ℳ., die man beisteuere, sondern noch 200 000 ℳ. für Brücken, 400 000 ℳ. für die Bahn nach Schlutup und 180 000 ℳ. für das alte Empfangsgebäude in Lübeck, das seien insgesammt 4 800 000 ℳ. Lübeck wolle Opfer bringen, aber alles habe seine Grenzen. Man habe den Hafen ausgebaut, was der Bahn in erster Linie zu Gute gekommen sei, man habe dadurch das Bahnunternehmen gross gezogen. Das Gelände des jetzigen Bahnhofes werde später wieder zu Verbindungsgleisen benutzt, also habe lediglich die Bahn den Nutzen davon. Lübeck habe zu jeder Zeit der Bahn die Hand geboten: man habe die Bahn- körper geschaffen, die Bahn habe die Schienen darauf gelegt und die Gebühren eingezogen. Der Senat habe den Beitrag von 2 000 000 auf 4 000 000 erhöht, mehr könne er nicht thun. —

Schliesslich stimmten für den Antrag der Direktion 7 659, dagegen 3 143 Stimmen. Somit war der Antrag auf Verlegung des Bahnhofs grundsätzlich zwar angenommen, doch wird eine zweite, auf den 9. Juli zu berufende Generalversammlung noch endgültig zu entscheiden haben, da die für die Beschlüsse erforderliche Mehrheit von drei Viertel der Stimmen nicht erreicht war. Die übrigen Anträge wurden einstimmig angenommen.

— **Kleinbahn Cloppenburg - Lindern.** Die Verkehrseinnahmen dieser Bahn, über deren Baugeschichte wir in Nr. 81 S. 1219 Jahrgang 1900 dieser Zeitung berichteten, haben in den ersten vier Monaten des Vorjahres 6 103 *M.* betragen und sich in der gleichen Zeit des laufenden Jahres auf 8 723 *M.* gestellt, sie weisen also ein Mehr von 2 620 *M.* oder von 43 % auf. Die Güterabfertigung ist den einfachen Verhältnissen entsprechend in der denkbar einfachsten Weise eingerichtet und der vom Landesbaurath Sprengel zu Hannover für die Hümmlingbahn eingeführten Abfertigungsweise nachgeahmt. Das einer Sendung beizugebende Begleitpapier zerfällt in zwei Abschnitte, von denen der Absender nur den ersten mit seinem Namen und der Adresse des Empfängers sowie der Bezeichnung des zu versendenden Gutes auszufüllen hat; der zweite Abschnitt bildet die Frachtkarte und enthält die bahnseitig einzufügende Frachtberechnung. Denjenigen Sendungen, welche auf die Staatsbahn übergehen sollen, ist vom Versender zugleich ein Staatsbahnfrachtbrief beizufügen. Der Gütertarif, welcher ebenfalls dem für die Hümmlingbahn eingeführten Tarife nachgebildet ist, unterscheidet Stückgüter — denen Vieh in Einzelsendungen gleichsteht — und Wagenladungsgüter. Die Stückgüter werden zu einem Frachtsatze von 15 ₰ für das Tonnenkilometer befördert. Den Wagenladungssätzen ist die Tragfähigkeit der Güterwagen, welche 6 t beträgt, zu Grunde gelegt. Die Frachtsätze für die volle Wagenladung zerfallen in drei Klassen, von denen die erste zu 4 ₰, die zweite zu 6 ₰, die dritte zu 8 ₰ für das Tonnenkilometer befördert wird. In die erste Klasse gehören Busch, Stroh, Heu, Torf, Seeschlick, Kainit, Thomasmehl, Mergel, Düngekalk, Feldsteine und Vieh, in die zweite Klasse Grubenholz, unbearbeitetes und roh bearbeitetes Holz (Balken), Kohlen, Ziegelsteine, Schwemmsteine und Dachziegel. Zu den Sätzen der dritten Klasse werden alle übrigen Güter sowie Leichen gefahren. Sendungen, die auf die Staatsbahn übergehen sollen, müssen für die Kleinbahn frankirt werden. In den Stückgutsätzen sind die Kosten der Umladung zur Staatsbahn mit einbegriffen. Im Wagenladungsverkehr werden für die auf Antrag erfolgende Umladung eines vollspurigen Wagens von 10 t Ladegewicht 2 *M.* Umladegebühren berechnet.

Die 24,3 km lange Bahn, welche am 1. Januar 1900 eröffnet wurde, ist seit dem 1. Mai v. J. in regelmässigem, ungestörten Betrieb gewesen, und es lassen sich nach den gemachten Erfahrungen die Einnahmen und Ausgaben des bevorstehenden, von Mai zu Mai laufenden Rechnungsjahres wie folgt veranschlagen: Personenverkehr 14 500 *M.*, Güterverkehr (einschliesslich 1 500 *M.* Vergütung für Beförderung der Post) 14 700 *M.*, Pächte, Miethen und sonstige Nebenerträge 800 *M.*, zusammen 30 000 *M.*, während die Ausgaben zu veranschlagen sind auf: persönliche Ausgaben (Gehalt für den Betriebsleiter 1 800 *M.*, für den Bahnmeister 800 *M.*, für zwei Lokomotivführer 2 700 *M.*, Zugbegleiter 750 *M.*) 12 580 *M.*, Unterhaltung der Strecke und der Bauwerke 6 150 *M.*, Heizmittel 7 000 *M.*, Unterhaltung der Lokomotiven, Wagen und Ausrüstungsgegenstände 2 270 *M.*, zusammen 28 000 *M.* Hiernach lässt sich die Bahn mit einem Aufwande von rund 1 200 *M.* für das Kilometer in einem den örtlichen Bedürfnissen entsprechenden Betriebe erhalten, und die aus diesem Betriebe erzielten Einnahmen reichen aus, um dessen Kosten reichlich zu decken. Allerdings bleiben zur Verzinsung des rund 16 000 *M.* auf das Kilometer, insgesammt 340 000 *M.* betragenden Baukapitals nur 2 000 *M.*, das sind nur etwa 0,59 %, übrig.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat April d. J. sind bei einer Betriebslänge von 5 785 (1900: 5 637) km 2 540 544 Personen und 1 424 217 t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 3 775 193 *M.*, aus dem Güterverkehr 8 034 671 *M.*, aus dem Gepäckverkehr 226 209 *M.* und aus dem Thiertransport 231 544 *M.*, zusammen 12 267 617 *M.* (gegen 12 166 647 *M.* im gleichen Monat des Vorjahres). Die Einnahmen in den ersten vier Monaten d. J. bezifferten sich auf 43 091 657 *M.* (weniger gegenüber dem Vorjahre um 956 506 *M.*).

— **Betriebsergebnisse der sächsischen Staatsbahnen und der mitverwalteten Privatbahnen.** Nach dem nunmehr vorliegenden endgültigen Gesammtergebniss für das Jahr 1900 hat die Zunahme des Verkehrs auch in dem abgelaufenen Jahre angehalten. Ueber die Einzelergebnisse, denen die entsprechenden Zahlen des Vorjahres in Klammern beigefügt sind, ist folgendes zu berichten: Bei den Staatseisenbahnen sind 67 222 4[illegible] (65 065 762) Personen und 37 550 570 (34 987 630) kg Reisegepäc[k] ferner 25 299 264 (23 949 003) t Güter, darunter 184 986 (150 110) Eilgut, befördert worden. Die Einnahmen betrugen aus de[m] Personen- und Gepäckverkehr 40 550 080 (39 386 785) *M.*, aus de[m] Güterverkehr 79 900 473 (76 890 556) *M.* Die Gesammteinnahm[e] bezifferte sich demnach auf 120 450 553 (116 277 341) *M.* und erga[b] eine Zunahme des Roherträgnisses um 4 173 212 *M.* Berücksichtig[t] man jedoch hierbei die Ausgaben, die sich im Jahre 1899 a[uf] 75,42 % der Einnahmen gestellt haben, so wird bei Annahm[e] eines gleichen Verhältnisses ein Mehrüberschuss von nu[r] 1 025 776 *M.* zu erwarten sein. Das Staatseisenbahnnetz umfasst am Schlusse des Jahres ein Länge von 3 043,89 (3 005,53) km.

Vor zehn Jahren, im Jahre 1890, betrug die Gesammtei[n]nahme aus dem Personen- und Güterverkehr 82 693 174 *M.* Si[e] ist also seit jener Zeit um rund 37 750 000 *M.* oder 45,6 % ge[]stiegen. Das Bahnnetz hat sich in diesem Zeitraume vo[n] 2 594,65 km auf 3 043,89 km, demnach um 449,24 km = 17,3 % e[r]weitert. — Bei der Zittau-Reichenberger Eisenbahn erbrachte de[r] Personen- und Gepäckverkehr 368 608 (369 607) *M.* für die Be[]förderung von 816 825 (809 918) Personen und 496 890 (489 850) k[g] Reisegepäck, der Güterverkehr 549 383 (529 202) *M.* für die Be[]förderung von 433 619 (412 187) t Güter, darunter 2 722 (2 306) Eilgut. Der Gesammtbetrag bezifferte sich auf 917 991 (898 809) *M* das Mehrerträgniss auf 19 182 *M.* — Bei der Zittau-Oybin-Johns[]dorfer Eisenbahn beliefen sich die Einnahmen aus dem Pe[r]sonen- und Gepäckverkehr auf 104 655 (102 790) *M.*, aus de[m] Güterverkehr auf 24 002 (21 264) *M.*, im ganzen auf 128 65[] (124 054) *M.*, die Mehreinnahme beträgt demnach 4 603 *M.* Di[e] Beförderung umfasste 394 149 (386 497) Personen, 87 080 (80 610) k[g] Reisegepäck und 27 910 (21 716) t Güter.

Die vorläufig festgestellten Einnahmen im Mona[t] April d. J. betragen 10 744 549 (— 458 053) *M.*, wovon 3 423 21[] (— 48 402) *M.* auf den Personenverkehr, 6 034 307 (— 323 997) *M* auf den Güterverkehr entfallen; aus sonstigen Quellen stamme[n] 1 287 027 (— 85 654) *M.* Die Gesammteinnahmen vom 1. Janua[r] bis 30. April betragen 39 199 686 (— 1 624 596) *M.* Hierzu truge[n] der Personenverkehr 10 624 096 (— 88 204) *M.*, der Güterverkeh[r] 23 175 242 (— 1 272 958) *M.*, sonstige Quellen 5 400 348 (— 263 43[]) Mark bei.

— **Der württembergische Eisenbahnetat** wurde von de[r] Abgeordnetenkammer nach zweitägiger Berathung erledigt. Ein[e] Reihe örtlicher Wünsche wurde dabei vorgebracht und von de[r] Regierung wohlwollend entgegengenommen. Auf die ungerecht[]fertigten Angriffe des Sozialdemokraten Tauscher, die Regie[]rung habe seither kein Herz in der Arbeiterfürsorge gezeig[t] entgegnete Staatsrath v. Balz energisch und ausführlich. E[r] betonte, dass der Eisenbahnverwaltung die Herabsetzung de[r] Arbeitszeit bezw. die Einführung des Neunstundentages an sic[h] sehr sympathisch sei, dass dies aber mit Rücksicht auf die ge[]genwärtige Ausdehnung der Werkstätten schlechterdings unmög[]lich sei. Unter Schilderung der Arbeitsverhältnisse in de[n] staatlichen Werkstätten hob Redner besonders hervor, dass di[e] Staatsbetriebe nur dadurch Musterbetrieb werden können, das[s] sie auch musterhafte Arbeiter haben. Die Arbeiter in de[n] Arbeiterzügen der Eisenbahnen zeigen oft einen solchen Gra[d] von Rohheit des Benehmens, dass ihnen schon Landjäger zu[r] Aufrechterhaltung des Anstandes und der Ordnung mitgegebe[n] werden mussten. Die Sozialdemokratie sollte daher vor allen erziehlich auf ihre Arbeiter in dieser Hinsicht einwirken.

— **Personentariffrage in Süddeutschland.** Der „Staats[]anzeiger für Württemberg" schreibt: In einzelnen Zeitungen is[t] hervorgehoben worden, wie ein Widerspruch zu bestehe[n] scheine zwischen der Thatsache, dass die grossherzoglic[h] badische Eisenbahnverwaltung erst vor wenigen Tagen de[n] Bezug ihrer Kilometerhefte erleichtert habe, und der Erklärun[g] des württembergischen Staatsministers der auswärtige[n] Angelegenheiten, Freiherrn v. Soden, wonach sämmtliche süd[]deutschen Eisenbahnverwaltungen auf seine Anfragen wege[n] einer nochmaligen Konferenz zum Zwecke einer Tarifverständi[]gung abschlägig geantwortet hätten. Wie wir erfahren, bezog sich die Absage Badens nicht auf die Tarifermässigung an sich da ja, wie schon Freiherr v. Mittnacht am 19. Mai 1900 in de[r] württembergischen Kammer der Abgeordneten mitgetheilt hat Baden den württembergischen Vermittelungsvorschlag, in Süd[]deutschland für das Personenkilometer III. Klasse in Personen[]zügen 2,3 ₰, in Schnellzügen 3 ₰ zu erheben, nicht annehme[n] zu können glaubte, weil ihm beim Wegfall seiner Kilometerheft[e] diese Sätze zu hoch, nicht weil sie ihm zu niedrig waren. Dies[e] Absage bestand vielmehr darin, dass auch die badische Verwal[]tung, nachdem sie von Stuttgart aus über die Antwort Bayern[s] und der Reichseisenbahnverwaltung verständigt worden war einen erneuten Versuch der Verständigung über die gemeinsame Tarifreform für zur Zeit aussichtslos erklärt. In diesem Sinne ist auch die Mittheilung des württembergischen Verkehrs-

ministers über die allseitigen Absagen, die sein Vorschlag gefunden, zu verstehen.

— **Die gerichtliche Voruntersuchung wegen des Eisenbahnunglücks bei Offenbach** vom 8. November v. J. ist nunmehr beendet und hat, wie der „Köln. Ztg." aus Darmstadt gemeldet wird, zu dem Ergebniss geführt, dass es zu einem gerichtlichen Strafverfahren nicht kommen wird. Die Untersuchung richtete sich zuletzt nur noch gegen den Bahnwärter Hohmann, der den Blockstationsdienst versehen hatte. Hohmann ist nunmehr laut Beschluss der ersten Strafkammer des Landgerichts Darmstadt ausser Verfolgung gesetzt worden, nachdem Anhaltspunkte für eine strafbare Handlung des Angeklagten sich nicht ergeben haben. Ein in § 316 des Str.-G.-B. vorgesehenes Fahrlässigkeitsvergehen kann nach der Begründung des Beschlusses dem Angeschuldigten nicht zur Last gelegt werden, da er den verhängnissvollen Erfolg auch bei einer ihm durch seine dienstlichen Erfahrungen und Sachkenntniss gebotenen Aufmerksamkeit nicht habe voraussehen können.

Dieses Ergebniss steht mit dem von uns s. Zt. (in Nr. 90 S. 355 des Jahrgang 1900 d. Ztg.) mitgetheilten der eisenbahnamtlichen Untersuchung in vollem Einklang.

— **Statistik der deutschen Kleinbahnen.** Seit den Anfängen der Entwickelung des deutschen Kleinbahnwesens wurde mit jedem Jahre schmerzlicher das Fehlen einer nach gemeinsamen Grundsätzen bearbeiteten Statistik dieser Bahnen empfunden. Die dankenswerthen Privatarbeiten Zezula's und einiger anderer konnten diesen Mangel nicht ersetzen, da den betreffenden Schriftstellern immer nur die Beibringung eines verhältnissmässig unvollkommenen und lückenhaften Materials gelang. Auch die Nachweisungen über die preussischen Kleinbahnen und die mehrfachen sonstigen statistischen Arbeiten, welche die verdienstvolle, seit 1894 im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene „Zeitschrift für Kleinbahnen" veröffentlichte, erfüllten den Zweck schon deshalb nicht, weil sie sich nur auf Preussen erstreckten und weil sie namentlich über Betrieb und Verkehr nicht erschöpfende Auskunft gaben.

Es ist daher freudig zu begrüssen, dass die geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen — die Strassenbahngesellschaft in Hamburg — auf Anregung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten es übernommen hat, eine nach einheitlichen Grundsätzen bearbeitete Statistik über sämmtliche deutsche Kleinbahnen zu führen, die sie selbst als das erste derartige Unternehmen in der Welt bezeichnet. Zu dem Ende hat die genannte Verwaltung am 29. März d. J. ein Rundschreiben, welches im Maiheft der Mittheilungen des Vereins veröffentlicht wird, an die Vereinsmitglieder erlassen. Sie theilt diesen darin ein Fragenheft (Formular A) für strassenbahnähnliche Kleinbahnen und ein solches (Formular B) für nebenbahnähnliche Kleinbahnen zur Beantwortung mit. In dem Anschreiben werden die Mitglieder ersucht, sich nicht durch den Umfang der Fragen und Erläuterungen abschrecken zu lassen; die Anzahl der Fragen sei so gering wie möglich bemessen und sie umfassen nur das Nöthigste, was zu einer wirklich brauchbaren Statistik gehöre. Besonders hervorzuheben ist, dass die Fragen denen der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen angepasst sind und dass insbesondere die Bestimmung wichtiger Begriffe, wie Bahnlänge u. a., möglichst beibehalten ist, um vergleichbare Angaben zu erhalten. Die Fragenhefte sind auf Grund des Beschlusses der 6. Hauptversammlung des Vereins aufgestellt. Die Hauptfragen beziehen sich auf ein volles Betriebsjahr. Es sollen aber ausser den jährlichen Zusammenstellungen allvierteljährlich Aufstellungen über die Betriebseinnahmen und -Leistungen gemacht werden.

Die mit ausführlichen Erläuterungen versehenen Fragenhefte A und B zerfallen übereinstimmend in die Abschnitte A. Bahnanlage, B. Fahrbetriebsmittel, C. Betriebsleistungen, D. Betriebsergebnisse, E. Unfälle und Betriebsstörungen und unterscheiden sich nur in einigen durch die Natur der Unternehmungen gegebenen Punkten. Namentlich werden bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen die Angaben über Unfälle und Betriebsstörungen eingehender gefordert.

Für Preussen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Bestrebungen des Vereins aufs lebhafteste dadurch unterstützt, dass er am 9. März d. J. einen gleichfalls abgedruckten Erlass an sämmtliche Regierungspräsidenten und Eisenbahndirektionen sowie an den Polizeipräsidenten in Berlin richtete, in welchem diese von dem Unternehmen des Vereins, eine Statistik sowohl für die preussischen wie für die übrigen deutschen Kleinbahnen aufzustellen, unterrichtet und ersucht werden, auf die Verwaltungen der ihrer Aufsicht unterstehenden Strassenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen dahin einzuwirken, dass sie dem Verein die für die erweiterte Kleinbahnstatistik erforderlichen Unterlagen thunlichst vollständig und rechtzeitig zugehen lassen; die Aufsichtsbehörden sollen auch bei deren Beschaffung selbst behilflich sein. Aus dem Erlass geht ferner hervor, dass die Statistik alljährlich, und zwar erstmalig für das letzte Betriebsjahr der einzelnen Verwaltungen aufgestellt und in der „Zeitschrift für Kleinbahnen" veröffentlicht werden soll. Ebenda sollen zunächst vierteljährlich und, sobald als angängig, monatlich einfachere Zusammenstellungen über die Verkehrsverhältnisse der Kleinbahnen veröffentlicht werden.

Die erste Veröffentlichung dieser einfacheren Zusammenstellung ist schon für das erste Vierteljahr 1901 zu erwarten.

— **Gründung von Baugenossenschaften unter den württembergischen Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsbediensteten.** Die Vorstandschaft des Verbandes dieser Bediensteten erlässt in dem Verbandsorgan, dem „Schwäb. Eisenbahner", einen Aufruf zur Gründung von Baugenossenschaften zunächst in den Städten Calw, Crailsheim, Heilbronn, Mühlacker, Sigmaringen, Stuttgart, Tübingen und Ulm. Geplant ist der Bau, der Erwerb und die Verwaltung von Häusern und die Vermiethung an die Mitglieder sowie die Annahme und Verwaltung von Spareinlagen der Mitglieder. So soll ein kräftiger Schritt in der Richtung gethan werden, die Wohnungsnoth zu lindern und den Mitgliedern bei Beschaffung von billigen, gesunden, luftigen und geräumigen Wohnungen möglichst an die Hand zu gehen. Jedes Mitglied verpflichtet sich, innerhalb drei Jahren einen Geschäftsantheil von 50 *M.* zu erwerben. Die Einzahlungen können in Beträgen von 25 und 50 ₰ oder in vollen Markbeträgen erfolgen. Jedes Mitglied erwirbt sich den Anspruch auf den Bezug einer von der Baugenossenschaft herzustellenden Wohnungen.

Wir wünschen dem Unternehmen guten Erfolg!

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Laise, bisher in Breslau, als Vorstand der Bauabtheilung nach Olpe und Kaule, bisher in Kattowitz, nach Aachen zur Leitung des Baues für die Erweiterung des Bahnhofes daselbst, ferner die Regierungsbaumeister des Ingeniörbaufaches Schürig, bisher in Stettin, und Linden, bisher in Berlin, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Köln. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Kümmel ist der Eisenbahndirektion in Köln zur Beschäftigung überwiesen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Vorlage der österreichischen Regierung über den Ausbau des bosnischen Bahnnetzes.** Nach dem von der Regierung am 18. d. Mts. dem Präsidium des Abgeordnetenhauses übermittelten Gesetzentwurfe über den Bau der Eisenbahnen von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac mit einer Abzweigung über Visegrad bis zur serbischen Grenze im Rzavathale nächst Vardiste, von Bugojno nach Arzana und von Doboj nach Samac soll die Regierung ermächtigt werden, ihre Einwilligung zu geben, dass seitens der bosnisch-hercegovinischen Landesregierung zur Bestreitung der für die Ausführung einer schmalspurig — jedoch in der Trasse einer vollspurigen Hauptbahn — herzustellenden Eisenbahn von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac mit einer Abzweigung über Visegrad bis zur serbischen Grenze im Rzavathale nächst Vardiste sich ergebenden Kosten im Höchstbetrage von 75 000 000 Kr. ein in 60 Jahresraten zu tilgendes Darlehen aufgenommen werde (§ 1). Die Regierung wird ferner ermächtigt, ihre Einwilligung zu geben, dass die zur Rückzahlung an die gemeinsamen Aktiven bestimmten Beträge vorläufig nicht an die genannten Aktiven abgeführt, sondern vorzugsweise zur Bestreitung der Zinsen und Tilgungsraten des bezeichneten Darlehens verwendet werden (§ 2). Im unmittelbaren Anschlusse an die Fertigstellung der bezeichneten Eisenbahnlinien hat der gleichzeitige Ausbau der Linien Bugojno-Arzano und Samac-Doboj mit derselben Spurweite wie die an dem betreffenden Grenzpunkte anschliessende Bahn stattzufinden (§ 3). Zu diesem Zwecke sind die zur Feststellung der finanziellen Bedingungen erforderlichen Gesetzentwürfe derart rechtzeitig einzubringen, dass die Bauausführung der beiden Bahnlinien mit obigem Zeitpunkte beginnen und unbehindert stattfinden kann (§ 4). Das Gesetz soll unter der Voraussetzung, dass die demselben entsprechenden Bestimmungen auch in den Ländern der ungarischen Krone Gesetzeskraft erhalten und gleichzeitig mit diesem Gesetze kundgemacht werden, mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit treten (§ 5).

In der allgemeinen Begründung des Gesetzentwurfes wird auf die Wichtigkeit der Ausgestaltung des Bahnnetzes als eines Hilfsmittels für die materielle und kulturelle Entwickelung Bosniens und der Hercegovina sowie auf das in dieser Hin-

sicht seit Uebernahme der Verwaltung der genannten Länder durch Oesterreich-Ungarn erreichte, sehr befriedigendes Ergebniss hingewiesen. Die in Bosnien und der Hercegovina bisher zur Ausführung gelangten Bahnbauten erheischen nothwendig eine Ergänzung, um auch die östlichen und südöstlichen Theile Bosniens an das Bahnnetz anzuschliessen und die angrenzenden türkischen und serbischen Gebiete dem Verkehrsbereiche der Monarchie näherzubringen. Sollte in weiterer Folge eine Fortsetzung des Schienenweges durch den Sandschak und über denselben hinaus bis zum Anschlusse an einen Punkt des bestehenden orientalischen Bahnnetzes früher oder später zu Stande kommen, so wäre damit eine unmittelbare Bahnverbindung Oesterreich-Ungarns über Bosnien mit der Türkei geschaffen.

Auf die Ausführung der Bahnlinie Doboj-Samac werde von der bosnischen Verwaltung im Hinblicke auf die schwierigen Betriebsverhältnisse der bestehenden Anschlussstrecke nach Bosnisch-Brod grosser Werth gelegt und für diese Verbindungslinie die Wahl der Vollspur angesichts der in diesem besonderen Falle unerheblichen Mehrkosten befürwortet. Bei den dermaligen Verkehrsverhältnissen der beiden Reichshälften, soweit es sich um den Verkehr nach und von dem Innern Bosniens mittelst der Bosnabahn handelt, bleibe — insolange auf ihr die Schmalspur fortbesteht — jedwede belangreiche Aenderung ausgeschlossen, und eine solche wird auch durch den Ausbau der Linie Sarajevo-Sandschakgrenze und der Linie Doboj-Samac nicht herbeigeführt. Dagegen sei vom Standpunkte der österreichischen Reichshälfte die Gelegenheit wahrzunehmen gewesen, um die dringend gewordene Frage des Anschlusses einer bosnischen Bahn an die in Dalmatien zu erbauende Bahnlinie bei Arzano zur Lösung zu bringen. Das Ergebniss der zu Budapest am 7. November 1900 zum Abschlusse gelangten Verhandlung bilde der vorgelegte Gesetzentwurf. Die Regierung betrachte dieses nach längeren eingehenden Erörterungen erzielte Ergebniss als ein nicht unbefriedigendes. Sein Werth liege vor allem darin, dass hiernach der Ausbau der Dalmatien interessirenden Bahnlinie in den Titel und Text des Gesetzentwurfes aufgenommen wurde und dass dieser Bahnbau dadurch auch in Ungarn die gesetzgeberische Sanktion erlangen wird. Da der Ausbau der genannten Bahn, für welche die Schmalspur und der gemischte Betrieb (Adhäsion und Zahnrad) in Aussicht genommen ist, gleichzeitig mit jenem der Linie Samac-Doboj in unmittelbarem Anschlusse an die Fertigstellung der Linie Sarajevo-Sandschakgrenze stattzufinden hat und für diese eine dreijährige Bauzeit erforderlich ist, könne das vierte Jahr vom Zeitpunkte des Baubeginnes dieser Bahnlinie, der — das Zustandekommen des Gesetzes in Oesterreich und Ungarn vorausgesetzt — im Laufe des Jahres 1901 bevorsteht, mithin das Jahr 1904 für den Baubeginn der Linie Bugojno-Arzano in Aussicht genommen werden, wobei dieses und mindestens das nächstfolgende Jahr (1905) als Baufrist in Ansatz zu bringen sind.

Ein mit der österreichischen Regierungsvorlage ganz übereinstimmender Gesetzentwurf wurde, wie bereits in Nr. 40 S. 638 d. Ztg. mitgetheilt, auch im ungarischen Reichstage eingereicht.

— **Empfang von Eisenbahnbediensteten durch den österreichischen Eisenbahnminister.** Eine Abordnung der Stationsmeister und Stationsaufseher der österreichischen Staatsbahnen überreichte dieser Tage dem Eisenbahnminister eine Denkschrift, welche Anträge zur Verbesserung der Rangstellung und der Bezüge dieser Bedienstetenklasse enthält. Der Minister nahm das Gesuch wohlwollend mit der Zusage entgegen, die gemachten Vorschläge einer eingehenden Prüfung unterziehen zu wollen. Er verwies zugleich auf die namhaften Gehaltsverbesserungen, welche den Staatsbahnbediensteten in den letzten Jahren zu theil wurden, und auf die hieraus erwachsende Vermehrung der persönlichen Kosten des Staatsbahnbetriebes, welche die Verwaltung nöthige, sich bei der Entscheidung über weitere Verbesserungsvorschläge die finanzielle Belastung gegenwärtig zu halten. Ferner empfing der Eisenbahnminister eine Abordnung der Kanzlisten der Staatsbahnen, welche ihr schon vor längerer Zeit gestelltes Ansuchen um Eröffnung der Beamtenlaufbahn erneuerten. Der Minister, welcher auch diese Abordnung auf das freundlichste empfing, wies auf die einer allgemeinen Berücksichtigung der gestellten Bitte entgegenstehenden Schwierigkeiten hin und stellte die Beschleunigung der über das Gesuch schwebenden Verhandlungen in Aussicht.

— **Generalversammlung des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereines.** Am 19. d. Mts. fand die diesjährige Generalversammlung statt. In dem Berichte wird der erfolgreichen Bestrebungen des Vereins im Interesse der Verbesserung der materiellen Lage des Eisenbahnpersonals, ferner der Errichtung der Kurstiftung für erkrankte Eisenbahnbeamte gedacht, deren Vermögen sich bereits auf mehr als 50 000 Kr. beläuft. Der Mitgliederstand hat sich um 872 vermehrt und beziffert sich auf 5 980. Die Gesammteinnahmen betrugen 49 825 Kr., welchen Ausgaben in der Höhe von 43 698 Kr. gegenüberstehen. Die Ausgaben für Unterstützungen erforderten 1 994 Kr., für Rechtsschutz 722 Kr. Der Kapitalbestand beziffert sich auf 33 374 Kr. und der Reservefonds auf 9 722 Kr. Infolge eines Antrages wegen Einführung einer für alle Privatbahnen gültigen Dienstpragmatik wurde die Vereinsleitung beauftragt, die ihr geeignet erscheinenden Schritte zur Erreichung dieses Zieles zu unternehmen.

— **Eisenbahnen beim Bergwerksbetriebe.** Dem statistischen Jahrbuche des österreichischen Ackerbauministeriums ist zu entnehmen, dass in Oesterreich im Jahre 1899 an Eisenbahnen bestanden bei den Bergbauen auf:

	in der Grube	im Tagebau
Steinkohle . . .	1 287,2 km	242,9 km
Braunkohle . . .	1 376,5 „	405,9 „
Steinsalz	112,0 „	7,6 „
andere Mineralien	340,0 „	245,6 „
zusammen	3 115,7 km	902,0 km

Unter diesen Eisenbahnen befanden sich 454,2 km Pferdebahnen in der Grube und 125,9 km im Tagebau, zusammen 580,1 km Pferdebahnen, ferner 1,9 km Lokomotivbahnen in der Grube und 196,5 km im Tagebau, zusammen 198,4 km Lokomotivbahnen, 101,2 km Drahtseilbahnen in der Grube und 43,9 km im Tagebau, zusammen 145,2 km Drahtseilbahnen, 21,9 km Kettenbahnen in der Grube und 7,7 km im Tagebau, zusammen 29,6 km Kettenbahnen, endlich 9,2 km elektrische Bahnen in der Grube und 7,1 km im Tagebau, zusammen 16,3 km elektrische Bahnen. An Holzbahnen bestanden bei den Bergbauen auf:

	in der Grube	im Tagebau
Steinkohle	1,4 km	0,3 km
Braunkohle	1,3 „	0,3 „
Steinsalz	47,2 „	0,3 „
andere Mineralien .	29,9 „	1,7 „
zusammen	79,8 km	2,6 km

Uebrige europäische Länder.

— **Sir Edward Watkin †.** Am 13. April d. J. verstarb zu London Sir Edward Watkin im hohen Alter von 82 Jahren nach mehr als 50 jähriger öffentlicher Wirksamkeit, deren grösster Theil dem Ausbau und der Entwickelung der Eisenbahnen seines Heimathlandes gewidmet war. Wohl kein anderer Name ist mit dem Eisenbahnwesen Englands inniger verknüpft, als der des verstorbenen Baronets, und es gibt, wie die „Railway News“ berichten, kaum eine Bahn in diesem Lande, welcher Watkin's Kenntnisse und Erfahrungen nicht zu Gute gekommen wären. Er war Direktor der Grossen Westbahn und der Grossen Ostbahn sowie viele Jahre hindurch Vorsitzender der Manchester- und Sheffield-, der Südost-, der Metropolitan- und der Ostlondonbahn und leitete gleichzeitig die Verwaltung einer Anzahl kleinerer Linien in Nord- und Süd-Wales. Seiner unermüdlichen Arbeitskraft boten indessen die Eisenbahnen des Vereinigten Königsreichs kein genügendes Wirkungsgebiet; er suchte daher, sie auch anderweitig zu verwerthen. Hierzu bot ihm die Reorganisation der kanadischen Bahnen willkommene Gelegenheit. Er unternahm sogar das hoffnungslose Werk, die Zahlungsfähigkeit und die Ehrlichkeit der grossen Erie-Eisenbahnkörperschaft wiederherzustellen und war auch beim Bau von Eisenbahnen in Griechenland thätig.

Mit grosser Ausdauer und trotz des Widerstandes der Regierung und der öffentlichen Meinung bestand Watkin auf der Verwirklichung seines Projektes, durch einen Tunnel England mit dem Festlande zu verbinden. Auch um die wirthschaftliche Hebung der Kohlenfelder von Kent, von denen eine Zeitlang vorausgesagt wurde, dass sie eine Umwälzung der gesammten Kohlenindustrie Englands herbeiführen würden, hat sich Watkin in hervorragender Weise verdient gemacht. Eine ganze Reihe zum Theil gewaltiger Unternehmungen wurden von ihm angeregt oder ausgeführt, so der Bau eines Tunnels von Port Patrick bis Mull of Cantire, eines Schiffkanals von Dublin nach Galway, der die Verbindung zwischen Britisch Amerika und Liverpool wesentlich verkürzen würde, und der Bau der Eisenbahn nach der Spitze des Snowdonberges. Sein Interesse für das Zeitungswesen bekundete Watkin durch Gründung des Tageblattes „Manchester Examiner“ und als geschäftlicher Leiter der Londoner „Illustrated News“. Trotz der vielen Arbeiten, die ihm als Eisenbahndirektor oblagen, konnte Watkin auch eine politische Thätigkeit entwickeln. Er vertrat als Parlamentsmitglied Great Marmouth, Stockport und Hythe und gewann durch seine vielfachen Erfahrungen einen grossen Einfluss im Unterhause. Die Eisenbahnbill von 1867, infolge deren die schwebenden und zeitweiligen Schulden der Eisenbahngesellschaften in dauernde umgewandelt wurden, verdankt ebenfalls ihm ihre

Entstehung. Aber auch der sogenannte „dreissigjährige Krieg", womit eine endlose Reihe von Streitigkeiten, Angriffen und Prozessen zwischen der Süd-Ostbahn und der Chathambahn bezeichnet wird, verdankt ihm seine Entstehung und hat lange Jahre hindurch die Entwickelung der beiden sich befehdenden Gesellschaften gehemmt; er wurde erst beendigt, als Watkin sich von seiner Stelle als Vorsitzender der Südostgesellschaft zurückzog. Der den beiden Gesellschaften durch den Wettbewerb verursachte Schaden wurde auf 2 bis 4000000 ℳ. jährlich geschätzt, wie denn überhaupt Watkin's Eisenbahnpolitik in wirthschaftlicher Hinsicht keine glückliche für die Antheilhaber der verschiedenen Gesellschaften war, denen er vorstand.

— **Die Regeln über die Verladung von Vieh in Russland** werden z. Zt., wie die amtliche „Handels- und Industrie-Zeitung" in ihrer Nr. 101 berichtet, von dem Konseil für Eisenbahnangelegenheiten einer eingehenden Prüfung unterzogen. Die Frage der Festsetzung der Anzahl von Hornvieh, welches in einem gewöhnlichen Eisenbahnwagen befördert werden darf, ist zweifellos sehr wichtig. Die Regelung der Frage ist vom Ministerium der Verkehrsanstalten angeregt worden. Nach den gegenwärtig geltenden Regeln werden, bei dem Transport von Vieh in Partien nicht unter 8 Stück, in einen Wagen 8 Stück verladen, wobei in den Bestimmungen darauf hingewiesen ist, dass es den Absendern auch nicht untersagt wird, eine grössere Zahl in einem Wagen zu befördern. Die Absender haben sich dies zu Nutze gemacht und in einem Wagen oft 17 bis 20 Stück zusammengepfercht, so dass das Vieh oft verstümmelt am Bestimmungsort angelangt ist. Um dieser Thierquälerei ein Ende zu machen, hat das Ministerium der Verkehrsanstalten neue Regeln über die Verladung von Vieh ausgearbeitet. Es sollen nach diesem Entwurf in einem Wagen von 21 Fuss Länge und 9 Fuss Breite befördert werden: Grossvieh 8, höchstens 9 Stück; Rindvieh mittlerer Grösse 10 Stück; kleines Vieh 12 Stück. Wenn auch in der Kommission voraussichtlich diese Zahlen etwas abgeändert werden, indem eine andere Eintheilung des Viehes, d. h. der Rasse nach, angenommen wird, so ist doch mit Sicherheit anzunehmen, dass das Bestreben des Ministeriums der Verkehrsanstalten, der Thierquälerei ein Ende zu machen, vom Konseil mit grossem Entgegenkommen begrüsst wird.

In der amtlichen Veröffentlichung wird nicht mit Unrecht darauf hingewiesen, dass der äussere Anlass zu dieser barbarischen Behandlung des Viehes in dem Umstande zu suchen ist, dass der Viehtarif Wagenladungssätze enthält, die im Jahre 1896 zur Einführung gekommen sind und die die gewinnsüchtigen Viehhändler veranlassen, so viel Vieh als nur irgend angängig, selbst unter Anwendung der rohesten Mittel, im Wagen zusammenzupferchen. Als Beispiel dafür, wie der Tarif gewirkt hat, wird angeführt, dass auf der Station Brest im Jahre 1896 (also vor Einführung des neuen Tarifes) in 4233 Wagenladungen 69871 Stück Vieh eintrafen, während 1897 nur 3075 Wagenladungen, aber mit 84684 Stück Vieh eingingen. Aehnliche Angaben werden dann noch für eine Reihe anderer Stationen angeführt. Das Ministerium ist nun der Meinung, dass eine Aufhebung dieses Tarifes dennoch nicht zum erwünschten Ziele führen wird, wohl aber, dass dem Uebel beigekommen werden könne, wenn man die Stückzahl Vieh, das verladen werden darf, ganz bestimmt festsetzt und mit Strenge darauf hält, dass die einmal bestimmten Grenzen nicht überschritten würden. Da aber darüber, was gross und klein ist, die Auffassungen recht auseinander gehen können und damit wiederum die Möglichkeit einer Umgehung der Bestimmungen möglich wäre, so hat das Ministerium erklärt, dass zu dem *grossen* Vieh gerechnet werden soll: das Steppenvieh sowie das graue, ukrainer und tscherkasker Vieh; zum *mittleren* Vieh: das sibirische, kirgisische, orenburger, ssamaraer und uraler Vieh; zum *kleinen* Vieh das gewöhnliche russische Vieh.

Man sieht, die Bezeichnung, wohin die einzelnen Viehgattungen gehören, ist nicht ganz leicht.

— **Eisenbahnlinie Kreutzburg-Moskau.** Die „Düna-Ztg." schreibt: Mit einer staunenswerthen Energie und mit Riesenschritten, mit einer geradezu amerikanischen Geschwindigkeit gehen die Arbeiten auf der Theilstrecke Kreutzburg-Moskau der grossen Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn ihrer endgültigen Vollendung entgegen. Zwar konnte die ganze Linie nicht, wie vorausgesetzt war, schon im Herbst dem Verkehr übergeben werden, da die Strecke von Wolokolamsk bis Moskau im Bau noch nicht vollendet ist, aber auch hier ist gegenwärtig die Kiesschüttung soweit vorgeschritten, dass bereits in den nächsten Tagen Züge mit Frachten befördert werden sollen. Somit wird zur Eröffnung der denkwürdigen Jubiläumsausstellung in Riga, die zur Erinnerung an die vor 700 Jahren erfolgte Gründung der Stadt stattfindet, ein wichtiges Ereigniss hinzutreten. Denn diese Linie, die eine kürzere Entfernung vom Herzen Russlands infolge der geplanten geraden Verbindung mit der grossen sibirischen Eisenbahn bildet, wird in nicht allzu langer Zeit in der Handelspolitik Rigas und in zweiter Linie Windaus sowie auch theilweise im Welthandel mit dem fernen Osten die wichtigste Rolle spielen. Obgleich augenblicklich nur ein zeitweiliger Verkehr eingerichtet ist, so stehen dennoch sämmtliche Stationen, die für den Verkehr eröffnet worden sind, schon gegenwärtig im direkten Waarenverkehr mit allen Stationen des russischen Eisenbahnnetzes.

Wir haben schon früher in gleichem Sinne auf die Bedeutung der Bahn hingewiesen, deren Einfluss zweifellos sowohl in Bezug auf die Entwickelung des Handelsplatzes Riga, als nicht minder desjenigen von Moskau sehr bald zu Tage treten wird; denn Moskau erhält die beiden Hafenplätze Riga und Windau für seinen Absatz nach dem westlichen Europa zur Verfügung, die während des ganzen Jahres oder wenigstens fast während des ganzen Jahres für den billigen Seeweg eisfrei sind, während andererseits umgekehrt der ungemein wichtige Stapelplatz Moskau der westeuropäischen Industrie leichter und wohlfeiler erreichbar gemacht wird. In beiden Richtungen wird sich voraussichtlich sehr bald ein lebhafter Verkehr herausbilden, der der Bahn eine grössere als im Durchschnitt übliche Bedeutung beilegen wird.

— **Uebergang der Moskau-Jarosslaw-Archangelskbahn an eine belgische Gesellschaft und Bau der Bahn Petersburg-Wjätka.** Die „Nowosti" bringen die eigenartige und auffallende Mittheilung, dass die Moskau-Jarosslaw-Archangelsk-Eisenbahn von einer belgischen Gesellschaft käuflich erworben werden und dass gleichzeitig diese belgische Gesellschaft die Konzession zum Bau der Eisenbahn von Peterburg nach Wjätka, der sogenannten Nordbahn, erhalten soll.

Die Leser unserer Zeitung erinnern sich, dass beim Zusammenbruch der Unternehmungen des Moskauer Millionärs Mamontow, der auch an der Spitze der Moskau-Jarosslaw-Archangelsk-Eisenbahngesellschaft stand und die in sehr bedeutendem Umfange in Mitleidenschaft gezogen war, die Staatsregierung die Eisenbahn in eigenen Betrieb nahm und deren finanzielle Verhältnisse zu ordnen sich anschickte. Wie weit diese Thätigkeit gediehen, ist nicht bekannt, jedenfalls beschäftigt sich die staatliche Verwaltung noch immer damit, die Baurechnungen festzustellen und zuviel gezahlte Beträge zurück zu erlangen. Nun soll dieses Unternehmen in belgische Hände übergehen und gleichzeitig das immer lauter werdende Verlangen Petersburgs nach einer direkten Verbindung mit der sibirischen Bahn erfüllt und die Eisenbahn von Wjätka nach Petersburg konzessionirt werden. Alle diese Nachrichten entbehren insofern nicht der Wahrscheinlichkeit, als die Staatsregierung zur Zeit das lebhafteste Interesse daran hat, der Industrie möglichst grosse Bestellungen zuzuwenden, um ihr in der schweren Lage, in der sie sich augenblicklich befindet, aufzuhelfen. Dieser Gesichtspunkt ist auch leitend gewesen, wie wir in Nr. 40 S. 633 fg. d. Ztg. mitgetheilt haben, bei der Ertheilung der Konzession zum Bau der Eisenbahn von Moskau nach Kyschtym an die Moskau-Kasan-Eisenbahngesellschaft. Dass der Bau dieser beiden wichtigen Eisenbahnverbindungen nicht vom Staate hergestellt, sondern der Privatunternehmung überlassen werden soll, wird wohl seine natürliche Erklärung in der derzeitigen Geldknappheit haben. Ob übrigens für das belgische Unternehmen hier goldene Berge in Aussicht stehen, darf vielleicht noch bezweifelt werden, weil das Gebiet, das durch die Bahn erschlossen werden wird, nicht zu den reichen Theilen Russlands gezählt werden kann und infolge dessen wohl kaum grosse Transportmengen liefern wird. Es bleibt also in der Hauptsache die Hoffnung auf den Anschluss an die sibirische Bahn. Aus dieser Quelle wollen aber allmählich mehr Interessenten Güter schöpfen, als wahrscheinlich vorhanden sind. Wie sich also diese Hoffnungen verwirklichen werden, darf wohl abgewartet werden; der Zweck der Regierung, der Industrie über eine sehr schwere Zeit hinwegzuhelfen, wird vermuthlich leichter und besser erreicht werden.

Fremde Welttheile.

— **Anatolische Eisenbahngesellschaft.** Die Gesellschaft erzielte im Jahre 1900 einen Reingewinn von 2269995 Fr. (i. V. 2056906 Fr.). Davon wurden der Spezialreserve 200000 Fr., der Reserve für Kursverluste 62868 Fr., dem Erneuerungsfonds 455762 Fr. überwiesen und 5 % Dividende (i. V. 4,25 %) an die Aktionäre vertheilt.

Gleichzeitig wird der Münch. „Allg. Ztg." aus Konstantinopel gemeldet, dass die türkische Regierung nach zwölfmonatigen Verhandlungen die Statuten der Haidar Pascha-Hafengesellschaft genehmigt hat. In der Konzession, welche der anatolischen Eisenbahngesellschaft für den Bau des Hafens ertheilt worden ist, war ausgesprochen, dass gegebenenfalls für den Hafen eine eigene Gesellschaft gegründet werden könne.

Die anatolische Eisenbahngesellschaft beschloss hiervon Gebrauch zu machen, in erster Linie, um die Ausgabe von Aktien zu erleichtern. Die türkische Regierung machte aber Schwierigkeiten in Bezug auf verschiedene Bestimmungen der für die Hafengesellschaft entworfenen Statuten. Diese Schwierigkeiten sind indess beseitigt worden, und vor einigen Tagen erschien das Iradé des Sultans, welches die Genehmigung der Statuten ausspricht.

Die Konzession enthält, der „Frkf. Ztg." zufolge, ausser der eigentlichen Hafenkonzession eine Reihe anderer werthvoller Rechte, so die Berechtigung der Warrantausgabe und das Recht, Elevatoren für Getreide zu bauen und Niederlagen für Waaren aller Art zu errichten. Dazu kommt auf dem Gebiete des Zollwesens die Einrichtung einer Art Freihafen und schliesslich die für die türkischen Verhältnisse sehr wichtige Befugniss, alle Ein- und Ausladungen durch eigenes Personal vornehmen zu lassen. Die Gesellschaft wird hierdurch von dem auf vielen anderen fremden Unternehmungen lästig haftenden Zunftzwange der Hamalage (Trägerkorps) und seinen nicht immer angenehmen Begleiterscheinungen befreit. Die Errichtung der Gesellschaft soll schon in den nächsten Wochen unter der Firma „Société du Port de Haydar-Pascha, tête de ligne des Chemins de fer d'Anatolie" erfolgen. Das Aktienkapital wird gegen 8 000 000 Fr. betragen. Die Konzession läuft so lange wie die der anatolischen Eisenbahn selbst. Das übliche Rückkaufsrecht des Staates ist dahin beschränkt, dass es nur zugleich mit dem Rückkauf des ganzen anatolischen Bahnnetzes ausgeübt werden kann. Hiermit ist der Möglichkeit endgültig vorgebeugt, dass die Kopfstation der Bahn, von welcher aus die Verbindung mit Europa erfolgt, in fremde Hände gelangt.

— **Die Küstenbahn in Togo.** Der „Hamb. Korr." schreibt hierüber folgendes: Im Reichshaushaltsetat ist die erste Rate für eine im Anschluss an die bewilligte Landungsbrücke zu bauende Küstenbahn von Lome nach Kleinpopo bewilligt. Nach den von der Regierung gegebenen Erläuterungen soll die Spurweite dieser Bahn 75 cm betragen. In Nr. 19 der „Deutschen Kolonialzeitung" tritt nun einer der besten Kenner des Togogebietes, Bergassessor a. D. Hupfeld, lebhaft für die Wahl der Meterspur ein. Er weist nach, dass die Küstenbahn keineswegs, wie man anzunehmen scheint, etwa nebensächlich eine blosse Art Zufuhrgleise für die Landungsbrücke sei. In ziemlich naher Zeit werde sich eine Verlängerung der Küstenbahn bis an den Mono als nöthig herausstellen, um möglichst viel von dem Verkehr dieses Stromes für uns zu sichern. Die Strecke Kleinpopo-Mono sei etwa 20 km lang gegen 42 km Mono-Kleinpopo, ihre Ausführung daher naheliegend. Erwäge man, dass die Franzosen bereits eine Bahn von Wydah nach Kotonu bauen, so besitze man die Anfänge einer grossen, alle Handelsplätze jener hafenlosen Küste verbindenden Küstenbahn. Das fehlende Stück Abanakwe am Mono-Wydah werde nur gegen 30 km lang werden. Die Bahn Wydah-Kotonu habe die Meterspur, ebenso wie die bereits im Bau begriffene französische Hinterlandbahn, die halbwegs zwischen Kotuno und Wydah von der französischen Küstenbahn abzweige und über Abome zunächst nach Paraku (400 km) gehe, um später bis an den Niger fortgesetzt zu werden. Diese Bahn stelle einen Theil des grossen im Entstehen begriffenen Eisenbahnnetzes von Französisch-Westafrika dar, von dem die Strecken Dakar-St. Louis (264 km), Kayes am Senegal-Bammako am Niger (579 km), Konakry - Kardamania bereits im Betrieb oder Bau, weitere grosse Strecken projektirt seien und das Projekt eines Anschlusses durch eine Saharabahn an das algerische Eisenbahnnetz doch auch nicht mehr von der Tagesordnung verschwinden werde.

Solle nun unser Togogebiet sich wirthschaftlich selbstständig entwickeln, so sei der Bau einer Hinterlandbahn, welche im Norden den Anschluss an die Eisenbahnen des französischen Haut-Dahomey herstellte und mit der französischen Hinterlandbahn der Dahomeykolonie den Wettbewerb aufnehme, eine Lebensfrage. Sie würde von Lome, wo die Landungsbrücke angelegt wird, ihren Ausgangspunkt zu nehmen haben und müsste zunächst unter Durchquerung der produktionsreichen Oelpalmenzone, welche bereits auf 15 km Entfernung von der Küste beginnt, die fruchtbaren, aussichtsreichen, durch die Sicherheit der meteorologischen Verhältnisse ausgezeichneten Landschaften am Fusse des Hauptgebirges in der Gegend von Palime zu erreichen suchen (Lome-Palime 120 km). Für später würde eine Fortsetzung am gut bewässerten fruchtbaren Ostabhange des Gebirges hinauf nach dem viehreichen Atakpame (Palime-Atakpame 100 km) sowie eine Abzweigung nach Westen bis an den Volta in Betracht kommen. Vorauszusehen sei schliesslich eine Fortsetzung der Linie Lome-Atakpame nach Norden um 200 km in dem Tshautshogebiet.

Herr Hupfeld weist darauf hin, dass man in demselben Schutzgebiet nicht zwei Bahnsysteme mit verschiedener Spurweite anlegen könne. Die Wahl der 75 cm-Spur für die Küstenbahn würde daher auch für die Hinterlandbahn präjudiziren. Letztere aber wäre ertragsfähig zu gestalten nur durch Annahme der Meterspur, die den Anschluss an das französische Eisenbahnnetz gewährleistet.

— **Eisenbahnen auf Madagaskar.** Der Generalguvernör von Madagaskar, General Gallieni, hat mit Bezug auf die im Bau befindlichen Werkplätze der neuen Linie von Aniverano auf dem Mangoro allgemeine Verordnungen erlassen, von denen wir nach dem „Génie civil" im folgenden einige wiedergeben, die mit Rücksicht auf den Bau von Kolonialbahnen in tropischen Gegenden auch für uns von Interesse sind. Da General Gallieni auch bei den Bahnbauten im Süden und bei der Erbauung der Bahn von Phu-Lang-Thuang nach Lang-Son (Tonkin) eine wichtige Rolle gespielt hat, so haben seine Urtheile und Ansichten erhöhten Werth. Er weist zunächst darauf hin, dass in den meisten Fällen die bei dem Bau von Kolonialbahnen gemachten Fehler aus mangelhaften Vorstudien entstanden seien. Man habe sich die zu überwindenden technischen Schwierigkeiten vorher nicht genügend klar gemacht und sei infolge dessen mit unzulänglichen Mitteln an die Erreichung des Zieles gegangen. In Madagaskar kenne man dank der von Ingeniöroffizieren unter Leitung des Generals Roques gemachten Vorstudien die Bauschwierigkeiten genau, ausserdem habe die Erbauung der Strassen von Tananarivo nach Tamatave und Majunga werthvolle Fingerzeige geliefert. Da das neue Bahnprojekt eine Bahnlinie umfasst, die in möglichst sparsamer Weise angelegt und doch sehr sorgfältig ausgeführt werden muss, besteht General Gallieni darauf, dass mit den Arbeiten nicht eher begonnen werden dürfe, ehe nicht die Projekte endgültig feststehen; sodann müsse man vor allem den Arbeitern eine feste, ihnen zuträgliche Unterkunft schaffen. Der Bau der ganzen Linie von Aniverano nach Tananarivo ist in sieben Zeitabschnitte von je einem Jahre eingetheilt; für die im ersten Jahr fertigzustellenden 56 km sind 6 000 t Material herbeizuschaffen, und General Gallieni hat, um die barbarische und umständliche Sitte des Tragens durch Menschen zu vermeiden, die Anlage einer Kleinbahn nach dem System Décauville angeordnet, welche parallel mit dem zu erbauenden Bahnkörper laufen und durch ihr in keiner Weise gehemmt werden dürfe. Diese Kleinbahn muss durch Menschenkräfte fortbewegt werden, da es die für das Ziehen geeigneten Thiere im Lande nicht gibt. Die Verwaltung hat sowohl die Transporte als die Ausführung der zur Unterbringung des Personals bestimmten Anordnungen übernommen. Die Arbeiterbaracken müssen mit wasserdichtem Dach versehen, mit 70 cm breiten Feldbetten ausgestattet und in möglichst gesunder Gegend erbaut werden; es dürfen in keiner Baracke mehr als 500 Menschen untergebracht werden. Im weiteren gibt General Gallieni sehr eingehende Vorschriften über die an diesen Lagerplätzen vorzunehmenden hygienischen Maassregeln, damit die Gesundheit der Arbeiter, die er für eine der wichtigsten Bedingungen für den Erfolg der Arbeit hält, geschützt werde.

Allgemeines.

— **Versuche mit einer achtfachen Schnelltelegraphie** werden zur Zeit zwischen Berlin und Hamburg gemacht. Ein gleichzeitiges zweifaches Telegraphiren in beiden Richtungen auf einem und demselben Draht geschieht schon seit einiger Zeit zwischen Berlin und Paris mit Hilfe des Boudot'schen Apparates. Auf diesem können gleichzeitig in jeder Richtung je zwei Telegramme gegeben werden. Der vor kurzem verstorbene amerikanische Physiker Henry A. Rowland hat nun einen Apparat erfunden, der es ermöglicht, mit Hilfe eines einzigen Drahtes gleichzeitig acht Telegramme auszutauschen und zwar vier in jeder Richtung. Dieser Wechselstromapparat war bereits auf der Pariser Weltausstellung im vorigen Jahre zu sehen. Die deutsche Reichstelegraphenverwaltung hat eine Leitung zwischen Berlin und Hamburg für die Versuche zur Verfügung gestellt. Eine achtfache Telegraphie gilt übrigens keineswegs als das Ende solcher Versuche. Man spricht bereits von einer 72 fachen Telegraphie. Da aber für derartige Leistungen kein Bedürfniss vorliegt, so soll zunächst ein Apparat zur 24 fachen Telegraphie hergestellt werden.

— **Einschienige Feldbahnen.** Nach einer von Herrn Professor Alfred Birk in der Wiener „Reform" gebrachten Mittheilung hat sich eine von A. Lehmann erfundene Bauweise für eine Einschienenbahn bei Feld- und Industrietransporten bewährt und in der Praxis auch bereits mehrfach Anwendung gefunden. Die neue Einrichtung ist auf der letzten Ausstellung in Wels, welche mit dem dort alljährlich stattfindenden Volksfeste verbunden ist, durch die Maschinenfabrik von Lehmann & Leyrer zu Breitensee vorgeführt worden und hat dort berech-

'igte Aufmerksamkeit erregt. Denn gerade für die Zwecke, welche mit Feldbahnen erreicht werden sollen, ist die leichte Herstellung dieses Transportmittels das wesentlichste Erforderniss. Je leichter und rascher ein Feldbahngleis verlegt werden und je mehr sich dasselbe ohne weitere Vorbereitung dem Gelände anschmiegen kann, um so grösser ist seine Verwendbarkeit, und beide Möglichkeiten sind selbstredend grösser bei inem einspurigen als bei einem doppelspurigen Schienengleise. Der Oberbau der Lehmann'schen Feldbahn wird entweder durch Rillenschienen hergestellt, welche auf hölzernen Langschwellen dauernd befestigt sind, oder durch zwei nahe aneinander gelegte Breitfussschienen, denen kurze eiserne Querschwellen als Unterlage dienen. Die zu diesem Gleise gehörigen Wagen laufen auf zwei in gerader Linie hinter einander gestellten Rädern. Diese Räder sind gelenkig, d. h. sie können sich um inen senkrechten Zapfen in waagerechter Richtung drehen, und die Wagen können daher auch Bogen von nur 3 m Halbmesser ohne jegliche Schwierigkeiten und Reibungshindernisse durchlaufen. In ruhendem Zustande erhalten die Wagen die nöthige Standfestigkeit durch eine kurze Stütze, welche unter em äusseren Rande des Gestelles angebracht ist. Die Schwierigkeit, das Fahrzeug auch in rollendem Zustande im Gleichgewichte zu erhalten, wird dadurch gelöst, dass am oberen Rande es Wagenkastens eiserne Hebelarme angebracht sind, welche eitlich über den Rand des Wagenkastens hinausragen und an enen der den Wagen führende Arbeiter angreift, um ihn zugleich zu schieben und seine seitlichen Schwankungen aufzuheben. Soll die Bewegung durch Zugthiere geschehen, so werden diese Hebelarme zu einem Rahmen ausgestaltet, in den as Thier eingestellt wird. Derartige Feldbahnen sind bereits in Floridsdorf bei Wien und in Vöslau mit gutem Erfolge in Betrieb. Auch die österreichische Militärverwaltung hat eine solche bestellt, und in militärischen Fachkreisen verspricht man sich von der neuen Einrichtung grosse Vortheile für Kriegszwecke, namentlich bei Belagerungen.

— **Versuche mit einer verbesserten Eisenbahnbremse** werden nach Berichten Berliner Zeitungen zur Zeit angestellt. Ein Fortschritt auf dem Gebiete der Sicherheitsvorrichtungen scheint mit der neuen Siemensbremse gemacht worden zu sein, mit welcher gegenwärtig auf Veranlassung der preussischen Staatsbahnverwaltung Probefahrten veranstaltet werden. Die jetzt im Gebrauch befindliche Westinghousebremse arbeitet im allgemeinen tadellos, allein bei längeren Zügen machen sich die diesem System naturgemäss anhaftenden Mängel bemerkbar. Da die unter den Wagen befindlichen Ventile einzeln nacheinander in Thätigkeit treten, so üben die nachfolgenden, noch ungebremsten Wagen eine Stosswirkung aus, durch welche die Fahrgäste durcheinander gerüttelt, unter Umständen auch Kuppelungen zerrissen und Puffer beschädigt werden. Die Siemensbremse hilft diesen Uebelständen durch ein neues Arbeitsventil mit elektrischer Steuerung ab; durch dasselbe werden selbst bei den längsten Zügen die sämmtlichen Bremsvorrichtungen gleichzeitig und sicher in Thätigkeit gesetzt. Wie die preussische, so wenden auch andere Staatsbahnverwaltungen der Neuerung ihre Aufmerksamkeit zu. So hat das österreichische Handels- und Eisenbahnministerium eine Abordnung nach Berlin entsandt, um den Bremsversuchen auf der Militärbahn beizuwohnen.

— **Eine Riesenbrücke ganz neuen Systems** wird augenblicklich von Mannschaften des Eisenbahnregiments Nr. 1 auf dem hinter dem Militärbahnhofe in Berlin gelegenen Uebungsplatze der Eisenbahnbrigade gebaut. Ein Pfeiler, welcher die kolossale Höhe von 35 m hat und weithin sichtbar ist, steht bereits fertig da und erregt durch seine eigenartige Konstruktion das lebhafte Interesse auch des Laien. Der Pfeiler, welcher sich nach oben zu etwas verjüngt, besteht aus tragbaren Eisentheilen, die nicht vernietet, sondern lediglich durch Schrauben zusammengefügt worden sind und so schnell auseinander genommen werden können. Der Erfinder dieses neuen Brückensystems ist der Major Lübbecke, welcher zum Stabe des Eisenbahnregiments Nr. 1 gehört.

— **König Eduard's Eisenbahnwagen für das europäische Festland.** Für König Eduard VII. von England ist dem „Hamb. Corresp." zufolge in Frankreich ein neuer Durchgangswagen gebaut, der ihm auf seinen Reisen auf dem Festlande dienen soll. Er sieht wie ein gewöhnlicher Schlafwagen aus und erst nach seiner Vollendung werden das königliche Wappen und andere Merkmale ihn von anderen unterscheiden. Der neue Wagen ist aus lackirtem Teakholz und sehr dunkel. Er ist ein Fuss länger als der frühere Wagen, ruht auf vier Rädern statt auf sechs und hat ein Gewicht von etwa 37 t. Der Wagen enthält zwei Schlafzimmer, zwei Ankleidezimmer und einen Salon in der Mitte. Dazu gehören noch zwei Wagenabtheilungen für die persönliche Bedienung. Der Wagen ist reich mit schöner Schnitzerei, Plüsch und Leder verziert. Die Decken zeigen eine künstlerische Zeichnung und sind durchweg in hellen Farben gemalt, in zwei Abtheilen sind sie in gestickter Seide ausgeführt. Der Wagen ist mit elektrischem Licht nach Stone's System und mit Warmwasserheizung ausgestattet, die Doppelfenster sind mit Vorhängen zum Schutz gegen Staub und solchen aus Seide versehen. Kein Raum ist verschwendet, und in allen Zimmern sind praktische und handliche Anordnungen für die Bequemlichkeit getroffen. Eine Thür an einem Ende des Ganges stellt eine Verbindung mit einem Speise- oder Schlafwagen her. Der königliche Wagen ist so mit Bremsvorrichtungen versehen, dass er auf jedem Eisenbahnsystem mit Normalspurweite fahren kann. Nur in Spanien und Russland muss der König wie andere Reisende umsteigen. Der Wagen ist bei den Werken der Compagnie générale de Construction in St. Denis gebaut und soll sehr leicht fahren.

— **Der „Klub auf Rädern".** Unter den Millionären der Stadt Manchester hat sich im Jahre 1895 ein eigenartiger Verein gebildet, der seinen Mitgliedern ihre täglichen Sommerfahrten nach den Seebädern von Lytham, St. Annés und Blackpool möglichst angenehm zu gestalten sucht. Zu diesem Zwecke haben sich die Theilnehmer mit der Verwaltung der Lankashire- und Yorkshire-Eisenbahn in Verbindung gesetzt, welche ihnen die Einstellung von zwei Luxuswagen in ihren Wagenpark gestattet hat und diese für den ausschliesslichen Gebrauch des Vereins auf der Strecke von Manchester nach den genannten Seebädern bereit hält. Wie hoch die dafür zu leistende Vergütung bemessen ist, sagt die Wiener „Reform", der wir diese Mittheilung entnehmen, nicht. Jedoch ist soviel bekannt, dass der Verein bei jeder Fahrt für 50 Theilnehmer bezahlen muss und dass er nach Vertrag mit der Bahn die Zahl von 66 Mitgliedern nicht überschreiten darf. Die Wagen des Vereins bilden so zu sagen dessen Klubhaus und sind mit allen in England für derartige Gebäude üblichen Einrichtungen und Bequemlichkeiten ausgestattet. Unter diesen Umständen gilt die Aufnahme in diesen „Lytham, St. Annés and Blackpool Travelling Club" unter den reichen Leuten Manchesters für einen erstrebenswerthen Vorzug, und der von der Bahn gestattete Höchstbestand seiner Theilnehmer ist stets vollzählig und auch auf Jahre hinaus gesichert, da sich bereits zahlreiche Bewerber für etwaige zukünftige Fälle haben vormerken lassen.

— **Kohlenbezug der deutschen Marine.** Wie die „Berliner N. Nachr." schreiben, macht die Marine jetzt Anstalten, ihren grossen Bedarf an Kohlen gänzlich auf dem Wasserwege nach Kiel zu schaffen. Seit Errichtung eines Kohlenlagers an der Ostmündung des Kaiser Wilhelmkanals bei Holtenau wurden die Kohlen von Rheinland und Westfalen auf der Bahn nach Hamburg gefahren, dort in Leichter umgeladen und dann längs der Elbe und dem Kanal nach Holtenau geschafft. Jetzt hat die Marine mehrere Leichter Kohlen von Emden nach Holtenau schaffen lassen. Der Transport durch einen Theil der Nordsee ist ohne jede Störung von Statten gegangen und infolge dessen will die Marine grössere Versuche anstellen, direkt aus dem rheinisch-westfälischen Kohlenrevier die Kohlen zu beziehen. Die Leichter sollen den Dortmund-Emskanal aufwärts geschleppt, dort beladen und wieder nach Kiel gebracht werden. Der Transport stellt sich ganz wesentlich billiger, als wenn die Bahn benutzt wird.

— **Kohlenpreise in Hamburg.** Die „Berl. N. Nachr." schreiben: Bei dem Interesse, welches unsere Kohleneinfuhr gegenwärtig mit Bezug auf die englischen Ausfuhrzölle beanspruchen darf, dürfte eine Uebersicht über die Kohlenpreise gerade in Hamburg während der letzten 20 Jahre gelegen kommen, wozu die Daten aus den „Vierteljahrsheften für die amtliche Statistik des Deutschen Reiches" zu entnehmen sind. Die Höchstpreise sind hiernach die des letzten Jahres, die Steigerung setzt gerade zuletzt stark ein. Es betrug der Preis für 1 t Steinkohle in Hamburg:

	westfälische Nusskohle	englische Steinkohle I. West-Hartlepool	Sunderland'sche
1881	14,1 ℳ	16,1 ℳ	14,1 ℳ
1886	13,4 „	12,9 „	12,2 „
1891	18,8 „	18,3 „	18,6 „
1896	15,8 „	12,7 „	13,2 „
1897	16,8 „	13,1 „	13,7 „
1898	17,3 „	14,6 „	14,4 „
1899	18,0 „	15,9 „	15,6 „
1900	23,4 „	22,4 „	22,7 „

Die englische Steinkohle stand sonach im Preise durchweg unter der deutschen; es erklärt sich hieraus, warum die Zufuhr von englischen Steinkohlen nach Hamburg so sehr die der westfälischen überragte. Es kamen nämlich 1891 aus Rheinland und Westfalen 833 748 t, von England 1 857 165 t, 1900 aber 1 598 229 t (darunter 903 415 t im Durchgangsverkehr) bezw. 2 991 399 t. Der absoluten Ziffer nach ist die Zunahme der eng-

lischen Kohle nach Hamburg die grössere, verhältnissmässig weist die englische Zufuhr einen Rückgang auf. Es kamen nämlich von der Gesammteinfuhr von Rheinland und Westfalen 1891: 31 % und 1900: 34,8 %, von England 1891: 69 % und 1900: 65,1 %.

— **Die zur Erzeugung elektrischen Stromes dienende Dampfkraft in Preussen 1900.** Am 1. März 1900 waren nach einer Statistik der „Elektrotechnischen Zeitschrift" vom Juli 1900 652 Elektrizitätswerke im Deutschen Reiche vorhanden, von denen 382 Werke Dampf, 74 Wasser, 29 Gas, 1 Druckluft, 144 Wasser und Dampf, 5 Wasser und Gas, 2 Dampf und Gas, 4 Wasser und Benzin, die übrigen sonstige Betriebskräfte verwendeten. Die Werke, in denen der elektrische Strom durch Dampfkraft gewonnen wurde, beliefen sich also auf 58,6 % der Gesammtzahl, während nur 11,3 % Wasserkraft, 4,4 % Gas, ausserdem 22,1 % Wasser- und Dampfkraft benutzten, sonstige Krafterzeugungsmittel aber nur in unbedeutendem Maasse vertreten waren. Nach Erhebungen, die das königlich preussische statistische Büro bei den alljährlichen Aufnahmen der Dampfkessel und Maschinen Preussens angestellt hat, deren Ergebnisse aber nur als Mindestzahlen zu betrachten sind, dienten von den feststehenden und beweglichen Dampfmaschinen*) in den privaten und staatlichen Unternehmungen Preussens (mit Ausnahme derjenigen in der Verwaltung des Landheeres und der Kriegsflotte sowie der Lokomotiven) zur Erzeugung elektrischen Stromes

zu Anfang des Jahres	ausschliesslich		gleichzeitig zu anderen Zwecken		zusammen	
	Dampfmaschinen	Pferdestärken	Dampfmaschinen	Pferdestärken	Dampfmaschinen	Pferdestärken
1891	794	39 610	189	9 879	983	49 489
1892	998	55 396	262	13 691	1 260	69 087
1893	1 218	66 528	189	9 517	1 407	76 045
1894	1 459	84 598	320	16 866	1 779	101 464
1896	1 925	124 566	533	32 866	2 458	157 432
1897	2 186	149 096	651	42 839	2 837	191 935
1898	2 490	201 396	815	57 330	3 305	258 726
am 1. April 1899	2 799	258 511	977	74 831	3 776	333 342
1900	3 169	318 979	1 100	84 335	4 269	403 314

In allen diesen Zahlenreihen tritt also eine erhebliche Zunahme hervor, welche auf entsprechende Fortschritte in der Verwendung der Elektrizität zu den verschiedensten Zwecken schliessen lässt; stieg doch die Gesammtzahl der betreffenden Dampfmaschinen in jenen $9^1/_4$ Jahren auf beinahe das fünffache, während ihre Leistungsfähigkeit sogar eine achtfache Vermehrung aufwies. Die Zahl sämmtlicher feststehenden und beweglichen Dampfmaschinen in Preussen belief sich am 1. April 1900 auf 93 638 Maschinen mit einer Leistungsfähigkeit von 3 691 374 PS; demnach wurden 4,6 % dieser Maschinen und 10,93 % ihrer Leistungsfähigkeit zur Gewinnung von Elektrizität nutzbar gemacht.

Ueber die Hauptverwendungszwecke des in Preussen durch Dampfkraft erzielten elektrischen Stromes möge noch die nachstehende Uebersicht Auskunft geben. Es erzeugten am 1. April 1900 Elektrizität

für die Zwecke	Dampfmaschinen	mit Pferdestärken
der Beleuchtung allein	3 427	189 690
des Motorenbetriebes allein . .	103	20 705
für andere Zwecke	32	8 461
für mehrere Zwecke zugleich . .	707	184 458
im ganzen . .	4 269	403 314

Dass die Schaffung von Licht den wichtigsten Zweck der zur Erzeugung von Elektrizität aufgestellten Dampfmaschinen in Preussen bildet, geht aus obiger Zusammenstellung ohne weiteres hervor; ihr allein waren 80,3 % dieser Maschinen und 47 % der Leistungsfähigkeit derselben nutzbar gemacht. Auch unter den 707 „für mehrere Zwecke zugleich" Elektrizität erzeugenden Dampfmaschinen aber befanden sich noch 664 Maschinen, welche Strom ausser zur Kraftübertragung ebenfalls zur Beleuchtung lieferten, so dass im ganzen nicht weniger als 95,8 % der zur Elektrizitätsgewinnung überhaupt verwendeten Dampfmaschinen Preussens der Spendung von Licht dienstbar gemacht wurden.

— **Verwendung von Strassenlokomotiven in England.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie die „Nat.-Ztg." berichtet, die ihm unterstellten Behörden darauf hingewiesen, dass in England die Strassenlokomotiven stets stei gende Verbreitung finden und bereits in Stadt und Land ei unentbehrliches Transportmittel geworden sind, während sie i Deutschland fast gar keinen Eingang gefunden haben. Durc Berichte des der deutschen Botschaft in London beigegebene Baubeamten ist festgestellt, dass die Strassenlokomotiven i England nicht allein als Motoren für Dreschmaschinen, Dampf pflüge usw., sondern insbesondere zur Fortschaffung von Ge treide, Feldfrüchten, Dünger usw. in der Landwirthschaft sowi zum Transport von Steinen, Baumaterialien usw. in der Industri ausgedehnte Verwendung finden, dass in manchen Gegende schon jedes grössere Gut seine eigene Strassenlokomotive be sitzt und für kleinere Betriebe bestimmte Unternehmer sie leih weise zur Verfügung stellen. Hervorragende Dienste leisten di Strassenlokomotiven bei dem Transport schwerer Maschinen un besonders schwerer Wagen, z. B. für Menagerien usw. Dampf walzen sind in England allgemein im Gebrauch und im Besit jeder Wegebehörde. Auch die Heeresverwaltung bedient sic derselben in ausgedehntem Maasse. Was die Anlagekosten an langt, so stellen sich die Lokomotiven, soweit es sich u einen grösseren Betrieb handelt, etwa auf den vierten Thei der Kosten, welche die Anschaffung einer entsprechenden An zahl leistungsfähiger Zugthiere erfordern würde. Dass auc die Betriebskosten sich wesentlich billiger stellen, als di Verwendung von Zugthieren, ist allgemein anerkannt; übe das Maass der grösseren Billigkeit gehen die Ansichten aller dings stark auseinander. Während von einzelnen das Verhält niss dieser Kosten von 1 zu 8 angegeben wird, wollen ander nur ein Verhältniss von 3 zu 8 anerkennen. Als sicher kan aber nach den Angaben des betreffenden Baubeamten eine E sparniss von 40 bis 60 % bei Anwendung von Strassenlokomo tiven im Verhältniss zur Verwendung von Zugthieren angenom men werden. Die Zahl der Fälle, in denen Menschen durch di Strassenlokomotiven an Leib und Leben Schaden gelitten ha ben, ist eine verschwindend geringe, so dass die anfängliche Befürchtungen wegen Störung und Gefährdung des Verkehre in England auf Grund der Erfahrung fast völlig geschwunde sind. Ein zweifelloser Nachtheil ist es dagegen, dass minder werthige Pflasterbahnen durch die Strassenlokomotiven in stärk ster Weise angegriffen werden, während erstklassigen Strasse thatsächlich kein Schaden zugefügt wird. Alles in allem sin die Vortheile so überwiegend, dass die stärkere Verwendun von Strassenlokomotiven auch in Deutschland nur als dringen erwünscht bezeichnet werden kann. Ein Haupthinderniss de Einführung wird von vielen Seiten in dem ablehnenden Ver halten der Wegepflichtigen gefunden, die ihre Strassen fü diese schweren Maschinen sperren. Der Minister hält es jeden falls für geboten, die Förderung der Einführung von Strassen lokomotiven anzuregen, und beauftragt die Regierungen mi Prüfung der Frage, ob nach den örtlichen Verhältnissen de Bezirks und der Entwickelung des Verkehres die Verwendun von Strassenlokomotiven wünschenswerth sei, und welche ge setzgeberischen oder polizeilichen Maassnahmen zur Erreichun dieses Zieles sich empfehlen.

*) Einschl. derjenigen auf Schiffen befindlichen Maschinen, welche nicht zur Fortbewegung des Schiffes dienen.

Vereinfachung des Abfertigungs-, Verrechnungs- und Kontrolwesens.

Im Eisenbahn- und Schifffahrtsklub zu Budapest hielt de Inspektor der königlich ungarischen Staatseisenbahnen un Professor am Eisenbahnbeamten-Lehrkurs B. v. Ferenczy eine Vortrag über die Ausbildung der im kommerziellen Dienste ver wendeten Arbeitskräfte und über die Wichtigkeit der be sonderen Ausbildung in diesem Dienstzweige. Der Vortragend wies auf die Kostspieligkeit des Systems, nach welchem derzei der Abfertigungs-, der Verrechnungs- und der Kontroldiens ausgeübt wird, hin und machte zugleich Vorschläge, wie in dre Richtungen die genannten Dienstzweige zu ändern wären, un sie zu vereinfachen und billiger zu gestalten.

1. Vor allem sei die Verrechnungsart der Sendungen mi Gebührenüberweisung zu ändern. Die bezüglich der Berech nung der Frachtgebühren unverantwortlichen Aufgabe stationen gehen sehr häufig unrichtig vor, ihre Angaben bieter weder bezüglich der Einnahmen, noch bezüglich der Kontrol verlässliche Anhaltspunkte und sind daher zwecklos. Man solle daher einstweilen versuchsweise die Versandstationen im Lokal verkehre nur zur Berechnung und Kartirung jener Gebührer verpflichten, die bei der Aufgabe der Frachten entstehen, wi die Wiege-, die Zählgebühren usw. Hingegen sollten sie vor der Berechnung der Frachtgebühren und von der Eintragung im Frachtbriefe und in den Frachtkarten befreit werden. Mi der Bestimmung des Frachtsatzes, mit der Ge bührenberechnung und der Einschreibung im Frachtbriefe und in die Frachtkarte sollten aus-

schliesslich die Empfangsstationen betraut werden.

2. Wenn die Versandstationen von der Berechnung der überwiesenen Frachtgebühren und sonstiger Gebühren, die ihren Ursprung nicht in der Versandstation finden, befreit werden, so fällt die Nothwendigkeit der Monatsverrechnung in dem jetzt üblichen Maasse von selbst weg. Die Versandstationen wären daher von der monatlichen Rechnungslegung zu entheben und nur zu verpflichten, über frankirte Sendungen Monatsrechnung zu führen, während die Sendungen mit überwiesenen Gebühren nur einfach zu kartiren wären; in die Frachtkarten wären nur die in der Versandstation entstandenen Nebengebühren einzutragen und über die Kartirung würden zur Kontrole nur einfache entsprechende Vormerkungen geführt. Zur Unterstützung dieser Vorschläge wird angeführt, dass z. B. im Monat Februar d. J. nur im Binnenverkehre die Versandrechnungen im Budapester Westbahnhofe 3 701, im Budapester Donauuferbahnhofe 1 862, in den Stationen Salgo-Tarjan 470, Aszád 40 und Hatvan 28 Bogen ausmachten. Schon aus diesen wenigen Angaben ist zu ersehen, welche riesige Arbeit die Versand-Monatsrechnungen der 1 683 Versandstationen der ungarischen Staatseisenbahnen verursachen.

3. Der Vortragende geht indessen noch weiter und schlägt mit Rücksicht auf die übermässige Arbeit, die die Verrechnung und die Revision der Einnahmen der Stationen, dann die Schlichtung der Bemängelungen und die Festsetzung der Einnahmen durch die Kontrole verursachen, vor, dass im Interesse der Vereinfachung und Erleichterung der beiden verschiedenen Agenden und bei Trennung der Kontrol- und Abrechnungsabtheilungen der Direktion die Kontrole decentralisirt und bei jeder der neun Betriebsleitungen einzeln eingerichtet werden sollte.

Der so organisirten Kontrole obläge dann in erster Linie die fortwährende und eingehendste Ueberwachung des Abfertigungs- und Verrechnungsdienstes der Stationen, in zweiter Linie die sofortige Durchsicht der von den Stationen täglich einzusendenden Frachtkarten und die Behebung der vorkommenden Bemängelungen binnen acht Tagen, schliesslich im Bereiche der Betriebsleitung die tägliche Verrechnung auf Grund der geprüften Frachtkarten und der endgültig geordneten Mängelerhebungen derart, dass hierauf die betreffende Monatsrechnung einer Betriebsleitung geschlossen und im Anhange der bei den Kontrolstellen geführten, der Abrechnungsabtheilung der Direktion eingesandten Verrechnungen die monatlichen Einnahmen ohne jedwede Ueberprüfung festgestellt werden können.

Bei derartiger Organisation der Kontrole würden die Stationen von der Führung der Monatsrechnungen, die Kontrole hingegen von der Ueberprüfung der Monatsrechnungen der Stationen befreit werden, und bei Vereinigung dieser beiden Arbeiten wäre die Verrechnung, die Revision und die Kontrole in unmittelbarster, einfachster und verlässlichster Weise durchführbar und es würden hierdurch bedeutende Ersparnisse an Arbeitskraft und Kosten erreicht werden.

Die Abfertigungsstellen wären befreit von einem Theile ihrer jetzigen Arbeiten und könnten ihre Zeit ganz der pünktlichsten Durchführung des Abfertigungsdienstes, namentlich auch der richtigen Berechnung der Frachtsätze widmen, wodurch die Bemängelungen sowohl der Menge wie der Bedeutung nach sehr verringert würden, und die jetzt äusserst umfangreiche Arbeit der Kontrole würde vereinfacht, vermindert und erleichtert werden.

Bücherschau.

— **Meyer's Reisebücher:** Harz und Kyffhäusergebirge. Grosse Ausgabe. Sechzehnte Auflage. Mit 21 Karten und Plänen und einem Brockenpanorama. Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut. 1901. Preis 2,50 ℳ. — Für alle Reisenden, die ihre Schritte in „das Reich des grossen Woda“, das tannen- und erzreiche Harzgebirge, lenken wollen, erscheint zu rechter Zeit neu die sechzehnte Auflage obigen Reisebuches. Sie wird zweifellos in Turistenkreisen mit grösster Wärme begrüsst werden. Das Kartenmaterial hat nunmehr eine solche Ausdehnung erfahren, dass es geboten erschien, eine Theilung des Buches in eine grosse und kleine Ausgabe einzurichten, die sich nur in der Anzahl der Karten, nicht aber im Text voneinander unterscheiden. Die vor uns liegende grosse Ausgabe enthält eine Reihe von Erweiterungen, Ergänzungen und Berichtigungen, wodurch sie thatsächlich ein neues, in jeder Beziehung vervollkommnetes Buch darstellt. Dem Harzwanderer werden eine Fülle von Reiselinien mitgetheilt, durch welche er die eingehendste Auskunft über alle Punkte des köstlichen, tannenumrauschten Berglandes erhält. Den Verkehrsverhältnissen ist die grösste Sorgfalt gewidmet, die neue, jetzt auf der ganzen Strecke in Betrieb befindliche Harzquerbahn von Wernigerode nach Nordhausen, die Brockenbahn, durch deren Hilfe der Besuch des Brockens jetzt von den umliegenden grossen Städten aus eine Tagespartie geworden ist, haben in dem Führer die sorgfältigste Berücksichtigung erfahren. Auch die Rathschläge und Reisepläne für Radfahrer sind eingehend durchgesehen und vermehrt worden. Auch diese neue, sechzehnte Auflage des Werkchens ist daher in jeder Beziehung geeignet, den Sommerfrischlern und Turisten, die den Harz aufsuchen, die vorzüglichsten Dienste zu leisten.

— **Straube's Radfahrerkarte des nördlichen Theiles der Provinz Brandenburg (Berlin bis Stettin).** Berlin 1901. Verlag des geographischen Instituts und Landkartenverlags von Julius Straube. Preis 1 ℳ.

Die in fünffarbigem Druck herausgegebene Karte ist nach dem neuesten Material im Verhältniss 1 : 300 000 bearbeitet. Sie umfasst ein Gebiet von etwa 315 Quadratmeilen, begrenzt u. a. durch die Städte, im Süden: Berlin, Küstrin, Sonnenwalde, im Osten: Landsberg a. W., Berlinchen, Stargard i. P., im Norden: Stettin, Pasewalk, Stargard i. Mecklbg., im Westen: Neustrelitz, Fürstenberg, Gransee, Spandau. Es ist auch diese wieder eine vorzügliche, übersichtliche Karte, welche eine Erweiterung nach NO. der bereits bestehenden Karte „500 Quadratmeilen um Berlin“ bildet und ihr auch bezüglich der Ausführung gleicht. Allen Turenwanderern und Radfahrern ist sie bestens zu empfehlen, da sie alle Ortschaften, Fahrwege, Chausseen, Eisenbahnen, Wälder, Wiesen, Seen und Wasserläufe sowie sämmtliche Entfernungen von Ort zu Ort in Kilometern angibt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Danzig. Die an der Bahnstrecke Danzig-Neufahrwasser gelegene Haltestelle Neuschottland, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, wird am 1. Juni d. J. auch für den Stückgutverkehr eröffnet werden.

Elsass-lothringische Eisenbahnen. Der an der Bahnlinie Mülhausen-Basel zwischen den Stationen Bartenheim und St. Ludwig gelegene Haltepunkt Blotzheim ist am 20. d. Mts. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Ungarische Staatseisenbahnen. Die Namen nachstehender Stationen und Haltestellen sind wie folgt abgeändert worden:

Szár kiterö der Linie Budapest-Bruck a/L. in Szár megállóhely,

Kanizsa Józseffalva der Linie Szeged-Karlova in Törökkanizsa,

Simontanya Fibis der Linie Temesvár-Mária Radna in Fibis,

Kajsza der Linie Tótmegyer-Nagy Bélicz in Sarlókajsza,

Gombos Bogojeva der Linie Szabadka-Dálja in Gombos.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1925 vom 14. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 22. Mai d. J.).

Nr. 1988 vom 13. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Versendung des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses vom 1. Juni 1901 (abgesandt am 22. Mai d. J.).

Nr. 2054 vom 15. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Versendung der Uebersichtskarte zu dem Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1901 (abgesandt am 22. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juni d. J. wird der an der Bahnstrecke Thorn Hptbhf.-Alexandrowo 5,0 km von Thorn Hptbhf. und 8,1 km von Ottlotschin neu eingerichtete Personenhaltepunkt Czernewitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Gepäckstücke werden von Czernewitz unabgefertigt mitgenommen und wird die Fracht hierfür in Thorn Hptbhf. bezw. in Ottlotschin erhoben.

In Czernewitz werden die folgenden Züge halten und findet deren Abfahrt von Czernewitz wie folgt statt:

Richtung nach Thorn.

Zug Nr. 432 9 Uhr 35 Minuten Vorm.
„ „ 434 4 „ 55 „ Nachm.

Richtung nach Ottlotschin.

Zug Nr. 23 6 Uhr 39 Minuten Vorm.
„ „ 431 11 „ 55 „ „
„ „ 433 7 „ 32 „ Nachm.

Die Züge in der Richtung nach Thorn halten in Czernewitz nur zum Einsteigen.

Um das Anhalten des Schnellzuges 23 in Czernewitz zu ermöglichen, erfolgt die Abfahrt von Thorn Hptbhf. vom 1. Juni d. J. ab 3 Minuten früher, also nicht mehr um 6.35 Uhr, sondern schon um 6.32 Uhr Vorm.

Bromberg, den 21. Mai 1901. (1285)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Tarif für die Beförderung von Eisenbahnpacketen

für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz.

Mit Gültigkeit vom 23. d. Mts. werden folgende Stationen in den Tarif für die Beförderung von Eisenbahnpacketen (Expressgutausnahmetarif) einbezogen:

1. Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., und zwar:
   a) der Strecke Wiesbaden-Langenschwalbach-Diez: Diez, Flacht, Oberneisen, Hahnstätten, Zollhaus, Rückershausen, Kettenbach, Michelbach i/Nass., Laufenselden, Hohenstein i/Nassau, Adolphseck, Langenschwalbach, Bleidenstadt, Hahn-Wehen, Eiserne Hand, Chausseehaus, Dotzheim,
   b) der Strecke Rüdesheim-Kastel-Höchst: Rüdesheim, Geisenheim, Oestrich-Winkel, Hattersheim, Erbach, Eltville, Niederwalluf, Schierstein, Biebrich (Mosb.), Kastel, Hochheim, Flörsheim, Eddersheim, Hattersheim, Sindlingen-Zeilsheim,
   c) Limburg und Nied;
2. Stationen des Direktionsbezirks Mainz: Dalheim, Dexheim, Eich, Friesenheim (Rheinhessen), Gimbsheim, Hainhausen, Hamm (Rheinhessen), Ibersheim und Rheindürkheim.

Das Nähere ist von den Gepäckabfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 17. Mai 1901. (1286)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der königl. preuss. und grossherz. hessischen Eisenbahndirektion zu Mainz.

Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transito.

Mit dem 1. Juni d. J. wird die Station Scheune des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin in die Anhänge zu den Theilen I und II des oben genannten Tarifs einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 19. Mai 1901. (1287)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-sächsischer Thierverkehr.

Am 1. Juni d. J. werden für die Beförderung von lebenden Thieren im Verkehre zwischen der Station Hagenow des Eisenbahndirektionsbezirks Altona und der Station Lübtheen der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn einerseits und den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt, Leipzig I (bayer. Bf.), Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) und Leipzig II (Dresdner Bf.) der sächsischen Staatseisenbahnen andererseits direkte Frachtsätze eingeführt. Diese sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Dresden, am 22. Mai 1901. (1288)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Juni d. J. werden die Stationen Grenzach, Karlsruhe Hafen und Ringsheim der badischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Verkehr (Tarifheft 4) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 21. Mai 1901. (1289)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mährisch-schlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der preussischen Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. wird die Haltestelle Tillowitz des Direktionsbezirks Kattowitz als Empfangsstation mit den Frachtsätzen von Gross-Strehlitz in obenbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Kattowitz, den 17. Mai 1901. (1290)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Infolge Schliessung des Bahnhofes Coblenz Rheinbahnhof für den Eilgutverkehr wird mit Wirkung vom 11. Juni d. J. ab die Station Coblenz Moselb. mit Eilgutfrachtsätzen in den direkten deutsch-italienischen Gütertarif einbezogen. Nähere Auskunft ertheilt das Abrechnungsbüreau in Strassburg.

Gleichzeitig treten die zur Zeit gültigen Eilgutfrachtsätze für Coblenz Rheinb. ausser Kraft.

Strassburg, den 18. Mai 1901. (1291)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1901 wird für die Beförderung von Sumach in Wagenladungen von 10 000 kg von Strassburg (Wasserumschlag) nach Basel (Reichsbahn) ein Ausnahmesatz von 0,56 ℳ für 100 kg eingeführt.

Strassburg, den 17. Mai 1901. (1292)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Verkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 treten im Verkehr zwischen den Stationen der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn und verschiedenen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel, Hannover und Münster Entfernungskürzungen ein.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Cassel, den 15. Mai 1901. (1293)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. Juni 1901 tritt der Nachtrag XIV zum Tarifheft Nr. 1 vom 1. März 1891, welches gleichzeitig die Nr. 1a erhält, in Kraft. Er enthält u. a. anderweite, mit Ermässigungen und theilweise auch mit Erhöhungen verbundene Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Bensheim, Darmstadt Hauptbhf., Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt des Direktionsbezirks Mainz. Die Frachterhöhungen gelten erst vom 15. Juli 1901 an.

Abdrücke dieses Nachtrags sind durch die betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 20. Mai 1901. (1294)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 1. Juni d. J. gelangt zum Gütertarif der Nachtrag XX zur Einführung. Ausser verschiedenen, seit Herausgabe des Nachtrags XIX im Bekanntmachungswege eingeführten Neuerungen enthält der Nachtrag in der Hauptsache:

1. Entfernungen für die neuaufgenommenen Stationen
   a) Alme, Lüchtringen, Ringelstein und Siddinghausen des Direktionsbezirks Cassel,
   b) Beiern = Langenleuba, Boderitz i. S.-A., Ehrenhain, Kotteritz und Steinbach i. S.-A. der sächsischen Staatsbahnen;
2. anderweite Entfernungen für die Stationen
   a) Blechhammer, Coburg, Creidlitz (bisher Niederfüllbach), Eisfeld, Grossheirath, Grosswalbur, Hildburghausen, Hüttensteinach, Köppelsdorf = Oberlind, Lauscha (Sachs.-Mein.), Meeder, Neuhaus Kr. Sonneberg, Neustadt b. Coburg, Oeslau, Rodach Hzgth. Coburg, Rossach, Schweighof, Siemau = Scherneck, Sonneberg (Thür.), Steinach a. d. Werrab., Veilsdorf und Wiesenfeld des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, sowie Freckenhorst der westfälischen Landeseisenbahn;
   b) Gera (Reuss), Weida und Zeitz des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, sowie Amerika i. Sachsen, Burgstädt, Colditz, Cossen, Erlau, Geringswalde, Hartha b. Waldheim, Hartmannsdorf b. Limbach, Köttwitzsch, Langenleuba=Oberhain (bisher Langenleuba), Lastau, Limbach, Limmritz, Lunzenau, Narsdorf, Penig, Rochlitz in Sachsen, Rochsburg, Schweikershain, Steina, Waldheim, Wechselburg, Wittgensdorf und Wolkenburg der sächsischen Staatsbahnen.

Die Entfernungen der unter 1 b und 2 b genannten Stationen erlangen erst Gültigkeit mit dem später noch bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung der Strecke Altenburg-Langenleuba-Oberhain.

Durch den Nachtrag gelangen ferner die Ausnahmetarife 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze und 14a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei denen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 20. Mai 1901. (1295)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-sächsischer, Magdeburg-Halle-sächsischer, norddeutsch-sächsischer, nordostdeutsch-sächsischer, rheinisch-Frankfurt-sächsischer, schlesisch-sächsischer und thüringisch-hessisch-sächsischer Verkehr.

Am 1. Juni d. J. werden für den Verkehr zwischen den Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der preussischen Staatseisenbahnen, der oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits folgende Ausnahmetarife eingeführt, und zwar:

a) Ausnahmetarif für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die deutsche Landgrenze;

b) Ausnahmetarif für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen;

c) Ausnahmetarif für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern (Berlin-Stettin-sächsischer, norddeutsch-sächsischer und nordostdeutsch-sächsischer Verkehr).

Die Frachtsätze dieser Ausnahmetarife sind die des Spezialtarifes III.

Unter welchen Bedingungen sie angewendet werden, ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Dresden, am 22. Mai 1901. (1296)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens sämmtlicher Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-sächsischer Güterverkehr.

Vom 1. Juni d. J. an finden der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) und der Ausnahmetarif 6 (Brennstoffe) auch auf den Verkehr mit der Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn Anwendung. Ferner wird diese Station an gleichem Tage als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 10 für die Beförderung von Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen einbezogen.

Dresden, den 22. Mai 1901. (1297)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtberechnung für Langholz des Spezialtarifs I.

Im Gruppen- und Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen, im Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen mit den oldenburgischen Staatsbahnen und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn erhalten vom 1. Juni d. J. ab die besonderen Tarifvorschriften unter II B 2 am Schlusse des die Frachtberechnung für Langholz und dergleichen behandelnden zweiten Absatzes den Zusatz:

„Sofern jedoch die Berechnung nach den Nebenklassen (vergl. §§ 8 und 9 der allgemeinen Tarifvorschriften) eine niedrigere Fracht ergibt, wird diese erhoben."

Berlin, den 21. Mai 1901. (1298)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahngütertarif.

Am 1. Juni d. J. wird die Reststrecke Neuhaus (Kr. Sonneberg)-Stockheim der diesseitigen Neubaulinie Köppelsdorf-Stockheim dem Betriebe übergeben. Von diesem Tage ab wird die Station Stockheim i. Oberfranken in den direkten Verkehr mit den Stationen der Ruhlaer Bahn einbezogen. Gleichzeitig treten für den Verkehr der Stationen der Strecken Coburg-Lauscha, Coburg-Rodach und Station Neuhaus (Kr. Sonneberg) einerseits und den Stationen der mitteldeutschen Privatbahnen andererseits zum Theil anderweite, ermässigte Entfernungen in Kraft.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 21. Mai 1901. (1299)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901, treten für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt im Verkehre von Ungvár, Station der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen, nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Nach	von Ungvár, Station der k. ungar. Staatseisenbahnen, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen — Centimes für 100 kg	
Bregenz transit, Lindau transit . .	709	380
Buchs transit . . .	709	376
St. Margrethen transit	713	382
Basel (N. O. B. und Bad. B.)	790	434
Genève (Genf) . . .	991	561
Konstanz (N. O. B. u. Bad. B.)	742	405
Romanshorn	729	398
Schaffhausen (N.O.B. und Bad. B.) . . .	749	408
Zürich (Hauptbahnhof)	795	437

Die Frachtsätze nach Bregenz transit, Lindau transit, Buchs transit und St. Margrethen transit finden Anwendung:

1. auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter;
2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten.

Wien, am 21. Mai 1901. (1300)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländischer Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen.
Theil I.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ist von dem vorbezeichneten Tarif eine neue Ausgabe erschienen, durch welche der seitherige gleichnamige Tarif vom Jahre 1892 nebst Nachtrag I aufgehoben und ersetzt wird.

Amsterdam, den 20. Mai 1901. (1301)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
der Administrationsrath
der holländischen Eisenbahngesellschaft.

---

3. Generalversammlungen.

Die 31. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf
Sonnabend, den 22. Juni d. J.,
12 Uhr Mittags,
in das Dienstgebäude der königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1900 und Beschlussfassung über dieselbe.
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Wahl von zwei Mitgliedern des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 15. Mai 1901. (1302)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsraths der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

---

4. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Rodungs- und Böschungsarbeiten einschliesslich Lieferung von rund 200 000 cbm Sandboden für die Anlage der Vorortgleise der Nordbahn auf der Strecke Schönholz-Reinickendorf-Rosenthal zwischen Km. 4,0 und 5,6 soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 8. Juni 1901, Mittags 12 Uhr, postfrei, versiegelt und mit Aufschrift „Erdarbeiten an der Nordbahn“ versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Profilzeichnung sind in unserem technischen Büreau, Zimmer 348, einzusehen bezw. vom Centralbüreau, Zimmer 420, gegen bestellgeldfreie Einsendung von 15,00 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1,00 ℳ für das Stück.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 8. Mai 1901. (1303)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Erd-, Maurer- und Absteifungsarbeiten etc. einschliesslich theilweiser Materiallieferung für die Herstellung der Unterführung der Hohenzollernstrasse im Zuge der inneren Stadtverbindungsbahn in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 28. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Verdingungstermin an die unterzeichnete Bauabtheilung versiegelt und postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen nebst zugehörigen Zeichnungen liegen daselbst zur Einsichtnahme aus und können gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ — nicht in Briefmarken — ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, den 18. Mai 1901. (1304)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Beschafft sollen werden:

a) eine Dampfmaschine von 75 Pferdekräften gewöhnlicher Leistung;
b) eine Maschine zum Nachdrehen der Kurbelzapfen und Achsschenkel an Lokomotiv-Radsätzen;
c) eine Support-Hinterdrehbank;
d) eine horizontale Bohr- und Fraismaschine.

Verdingungsunterlagen liegen im diess. Verwaltungsgebäude zur Einsicht aus, können auch gegen portofreie Einsendung von zu a) bis d) je 50 ₰ baar bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift:
„Lieferung von Maschinen“
sind an uns bis zum 15. Juni cr. einzusenden, woselbst Eröffnungstermin Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter stattfindet.

Osnabrück, den 21. Mai 1901. (1305)
Kgl. Eisenb.-Werkstätteninspektion.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Ausführung der Klempnerarbeiten für die neue Personenwagen-Reparaturwerkstätte nebst Lackirerei auf dem Haupt-Güterbahnhof hier sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort mit den Zeichnungen gegen gebührenfreie Einsendung von 4 ℳ (durch Postanweisung) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, Montag, den 3. Juni, Vorm. 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 17. Mai 1901. (1306J)
Königl. Eisenb.-Betriebsinspektion 1.

Lieferung von Petroleum, Mineralschmieröl und Rüböl.

Zu vergeben ist die Lieferung von:

1 500 000 kg Petroleum, und zwar: 700 000 kg amerikanisches, 800 000 kg russisches,
715 000 „ Mineralschmieröl, und zwar: 300 000 kg Winteröl, 340 000 kg Sommeröl, 75 000 kg Cylinderöl,
600 000 „ Rüböl und zwar: 290 000 kg raffinirtes, 310 000 kg rohes.

Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Vordrucke können gegen Einsendung von 25 ₰ für je ein Stück Bedingungen und 25 ₰ für je ein Stück Angebotsvordruck von unserem Werkstättenbüreau in Dresden-A., Strehlenerstr. Nr. 1, bezogen werden. Die Zusendung erfolgt auf Kosten des Bestellers. Die Lieferungsangebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Petroleum, Mineralschmieröl usw.“ spätestens bis 5. Juni an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen und werden daselbst in Gegenwart der erschienenen Bewerber am 6. Juni, Vormittags 10 Uhr, geöffnet und verlesen. Die Anbieter bleiben bis 30. Juni d. J. an ihre Gebote gebunden, haben letztere aber als abgelehnt zu betrachten, falls bis zu dieser Zeit eine Benachrichtigung nicht erfolgt ist.

Dresden, am 22. Mai 1901. (1307)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen werden die im Jahre 1901 schätzungsweise anfallenden und zum Theile schon auf Lager befindlichen Altmaterialmengen der königlichen Centralmagazinsverwaltungen München, Nürnberg und Regensburg, der kgl. Betriebswerkstätte Augsburg und der kgl. Centralwerkstätte Weiden dem Verkaufe unterstellt.

Kaufsliebhaber werden eingeladen, Kaufsangebote frankirt und verschlossen, mit der Aufschrift versehen: „Kaufsangebot auf alte Eisenbahnmaterialien“ spätestens bis
Freitag, den 14. Juni 1901,
Vormittags 9 Uhr
bei der Unterfertigten einzureichen.

Die Kaufsangebote werden am gleichen Tage, Vormittags 9 Uhr, im nordwestlichen Saale der Restauration der kgl. Centralwerkstätte geöffnet und ist es den Anbietern gestattet, dieser Eröffnung nach ausgewiesener Berechtigung der hierzu erschienenen Person beizuwohnen.

Verzeichniss der zum Verkaufe gelangenden Altmaterialmengen, Verdingungsformblatt und Verkaufsbedingungen werden gegen Einsendung von 50 ₰ und des Frankaturbetrages von 20 ₰ von der Unterfertigten abgegeben.

München, den 23. Mai 1901. (1308)
Kgl. Central-Magazinsverwaltung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. Mai Vorm. gemeldet.

Nr. 15. Berlin, am 25. Mai 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Bund	4 neue Körbe —	5	1	Altona	K. E.-D. Altona	
2	A	50	1	Kiste	Oelkuchen —	41	2	Hamburg B.	„	
3	A	97292	1	Ballen	Bettfedern —	18	3	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	A. Bartholomae, Schlosser gez.
4	A B	8	1	Koffer	? —	61	4	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	
5	36 / A B	10	1	Oelfass	leer —	45	5	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
6	A E	200	1	Kiste	? —	?	6	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
7	A K	1	1	„	? —	52	7	Norden	K. E.-D. Münster	
8	A L	100	1	—	Eisenschiene —	7,5	8	Kirn	Direktion Mainz	
9	A R	14	1	Pack	6 Nussstühle —	20	9	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	
10	A S	496	1	Fass	Bier —	77	10	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
11	A S K	21645	1	Ballon mit Korb	? —	74	11	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
12	A T G	2845	1	Ballon	— —	13	12	Bentheim	Holländische E.	
13	B C	1092	1 / 1	Stg. / „	Rundstahl — / Stahl, vierk. —	38	13	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
14	B H	38/41	4	Eimer	? —	50	14	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
15	B R	2520	1	Fass	leer —	35	15	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
16	C A K	12087	1	Korb	ansch. Wein —	37	16	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
17	C B	13290	1	Sack	Hatergrütze —	12,5	17	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
18	C H	497	1	Kiste	Uhren —	85	18	Essen Hptbhf.	K. E.-D. Essen	
19	C & H	900/2	1	„	? —	?	19	Enschede	Niederl. Stsb.	beklebt: Hagen.
20	C & K	1197	1	„	Schuhwaaren —	68	20	Altend.=Essen Süd	K. E.-D. Essen	
21	C L	775	1	„	Buchbinderwaaren —	13	21	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
22	C S	250	1	Korb	Ketten —	75	22	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
23	C S	7399	2	Stb.	Façoneisen —	?	23	Hamburg	K. E.-D. Altona	
24	C T	Leipzig	1	Pack	ger. Fische —	16	24	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
25	D	—	1	Stg.	Eisen —	10	25	Banteln	K. E.-D. Cassel	
26	D	78	1	Sack	Reis —	111	26	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
27	D F T	7736	1	Packet	2 Stühle v. gebogenem Holz	10	27	Reichenbach i. V.	Sächsische Stsb.	
28	E A N	—	4	Stück	kleine Leiterwagen —	112	28	Bismark i/Altmark	K. E.-D. Magdeburg	
29	E B	10	1	Koffer	? —	15	29	Löbau	Sächsische Stsb.	
30	E B	3700	1	Kiste	Porzellan —	20	30	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
31	E D	4067	1	Korb	leere Flaschen —	34	31	Emden	K. E.-D. Münster	
32	E H	1171	1	—	Eisen, ansch. Ofentheil	3,5	32	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
33	E L	—	1	Reisekorb	leer —	5	33	Gep.-Abf. Friedrichshagen	„	
34	E N	100/1	2	Körbe	Kleider —	88	34	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
35	E S	27063	1	Fass	Maschinenöl —	?	35	Aachen	„	
36	C W	2829	1	Zinkflasche	gefüllt —	30	36	M.=Gladbach	„	
37	F	500	1	Korb	Kälbermagen —	21	37	Emmerich	K. E.-D. Essen	
38	F E	2711	1	Pack in Papier	Schaukelstuhl und 2 Ketten	12	38	Grünheide	K. E.-D. Königsberg	
39	F E	42868	1	Pck.	alte Packleinen —	25	39	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
40	F E B	10241	1	Korbflasche	? —	?	40	Ueck.=Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
41	F F	—	1	Korb	frisches Gemüse —	13	41	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
42	F K	—	1	—	Stahlwelle —	235	42	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
43	F K	I / II	1 / 1	— / Pck.	eis. Kasten — / eis. Zubehörtheile —	— / —	43	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
44	F R	154	1	Kiste	Glockenspiele —	101	44	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
45	F S	7	1	„	Seife und Porzellan	9	45	Landsberg	K. E.-D. Bromberg	
46	F S S	3331	2	Blechdosen	gefüllt —	10	46	Spandau	K. E.-D. Berlin	
47	F W	1175	1	Fass	Wein —	64	47	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
48	F W	34932	1	Sack	Linsen —	50,5	48	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
49	F W & Co	814582	1	Fass	Oel —	235	49	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
50	F Z (Cochem C H)	67	1	„	leer —	39	50	Cochem a. d. Mosel	St. Johann=Saarbr.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	G	6561	1	Sack	gefüllt —	—	51	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
52	G B	4477	1	Kiste	Zuckerwaare —	12	52	Bingen	Direktion Mainz	
53	G F	138	1	—	eiserner Gartenstuhl—	—	53	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
54	G F M	1393	1	Korb	Schinken —	55	54	Wanne	„	
55	G M	459, 462 591, 248	4	Petroleumfäss.	leer —	148	55	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
56	G M	13471 71 N	1	—	Eisentheil (Selbsttränke)	10	56	Werdau	Sächsische Stsb.	W. Goesmann, Osnabrück.
57	G R L	3050	1	Korb	ansch. Wein —	65	57	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
58	G S	80/84	5	Petroleumfäss.	leer —	175	58	Breslau Oderthor	K. E.-D. Breslau	
59	G S	866	1	Ballen	Linoleum —	30	59	Baden	Badische Stsb.	
60	G S	1346	1	Kiste	Bronzefarben —	24	60	Sassnitz Hafen	K. E.-D. Stettin	
61	H	—	3	—	Kohlenschaufeln —	?	61	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
62	H	—	1	Marinesack	Kleidung (Seemannszeug)	17	62	Kiel	K. E.-D. Altona	
63	H	1	1	Sack	alte Kleider —	21	63	Bentheim	Holländische Eisenb.	
64	H	22	1	Bund	Holzstangen —	6	64	Mannheim	Badische Stsb.	
65	H Co	—	1	Ballen	Twiste —	53,5	65	Eila. Bremen	K. E.-D. Hannover	
66	H & C	1087	1	Stab	Stahl —	15	66	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
67	H G	6935	1	Fass	leer —	52	67	Westend	K. E.-D. Berlin	
68	H H	—	2	—	Kinderbettseitentheile	9	68	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
69	H H	1884	1	Sack	alte gebr. Kleider —	10	69	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: Sann Alt-Glietzen.
70	H H	7931	1	—	neuer Schliesskorb —	5	70	Neuss	K. E.-D. Cöln	
71	H O	210	1	Pack	l. alte Säcke —	196	71	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
72	H P	4295	1	Fass	leer —	60	72	Patzetz	K. E.-D. Magdeburg	
73	H & R	3013 A	1	Rolle in Packleinwand	Gummirolle —	21	73	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
74	H S	4	1	Ballen	? —	7	74	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
75	H S	459	1	Pack	Eisenstäbe —	11	75	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
76	H W	14	1	Kiste	Ansichtskartenständer	21	76	Aachen Güterbhf.	K. E.-D. Cöln	
77	H W	1215	1	Fass	gefüllt —	70	77	Oberhausen	K. E.-D. Essen	beklebt: Hamburg-Bentheim.
78	J B	12102	1	Kiste	— —	37	78	Bentheim	Holländische Eisenb.	
79	J H	19	1	Pack	6 leere Körbe —	10	79	Aachen	K. E.-D. Cöln	
80	J H	1988	1	„	2 neue leere Reisekörbe	9	80	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
81	J H	3573	1	Fass	Wein —	21,5	81	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	
82	J K	409	1	Korb	Seilerwaaren —	48	82	Gollub	K. E.-D. Bromberg	
83	J L	7368	1	Petroleumfass	leer —	38	83	Gräben	K. E.-D. Breslau	
84	J R	8	1	—	runder Sophatisch (unverpackt)	—	84	Konitz	K. E.-D. Danzig	
85	J U	2/3	2	Kisten	Strohhülsen —	32	85	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
86	J V H	—	1	Sack	Mais —	52	86	Vechta	Oldenburgische Stsb.	
87	4 K	2471	1	Korb	? —	8	87	Braunschweig Ostb.	K. E.-D. Magdeburg	
		16934	1	„	Glasballon —	9,5				
88	4 K	3583	1	Fass	Oel —	60	88	Braunschweig	„	
89	K	18	1	—	Gussrohr —	—	89	Bensheim	Direktion Mainz	
90	K	7343	1	Kiste	Milchglas —	49	90	Oggersheim	Pfalzbahn	
91	K B W	5041	1	Ballen	Wollwaaren —	11	91	Amsterdam K. D.	Niederländische Stsb.	von Strassbourg.
92	K K S B St B	—	1	—	Spannkette —	35	92	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
93	Kn	42 12	1	Bund	4 Stab Flacheisen —	52	93	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
94	K P E V	—	1	—	Wagenkuppel —	—	94	Aachen	K. E.-D. Cöln	
95	K S	104	1	Sack	Leinkuchen —	25	95	Burg u. Niedergemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	K W	38687	1	Cylinder	leer —	—	96	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
97	L	—	6	—	Rohre —	30	97	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	1,40 m lg.
98	L A R	648	1	—	Syphon, zu einer Wasserleitung gehör.	90	98	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
99	L H	1825	1	Fass	Wein —	96	99	Heinberg	K. E.-D. Cöln	
100	L P	7552	1	—	Eisenplatte, fein durchlöchert	100	100	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
101	L R	1323	1	Kiste	leer —	32	101	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
102	L S	904	1	Ballen	Tabak —	54	102	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
103	L W	4697	1	Kiste	Zuckerwaare —	—	103	Lindhorst	K. E.-D. Hannover	
104	L W & Co	950	1	Ballen	Leinwand —	112	104	Augsburg	Bayerische Stsb.	
105	M	—	8	Kolli	Spiralfedern —	592	105	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
106	M	1/3	3	Fässer	leer —	24	106	Leipzig, Eilenburger Bhf.	„	
107	M	684	1	Kiste	? —	47	107	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
108	M B H	840	1	Fass	leer —	35	108	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
109	M C	9196	1	—	Dreschtisch —	17	109	Bentschen	K. E.-D. Posen	
110	M & C	—	1	—	Seitenstück zu einem eisernen Ofen	?	110	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	53 cm lg. 29 „ br.
111	M H B	17	1	—	Kette, 6 m lg. —	—	111	Crefeld	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
112	M N	I/II	2	Ballen	Felle —	—	112	Leipzig Eil.	K. E.-D. Halle a/S.	
113	N	156	1	Kiste	Seife —	14	113	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
114	N C	8919/20	2	Verschläge	?	143	114	Essen H.	K. E.-D. Essen	
115	O D M	150	1	Kiste	Cigarren —	111	115	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
116	O St	—	1	Sack	ansch. Schwarzmehl —	26,5	116	Starrbach	Sächsische Stsb.	
117	P A S	785	1	Fass	leer —	35	117	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
118	P & B	1607	1	Kiste	Kleidungsstücke —	?	118	Bohmte	K. E.-D. Münster	
119	P P	134/5 140/41	4	—	Bettrahmen —	—	119	Kolberg	K. E.-D. Stettin	
120	P P Z	—	1	Pack	31 Zuckersäcke —	30	120	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
121	P S	6	1	—	Kette, 6 m lg. —	—	121	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
122	R	—	1	Kollo	Eisenrahmen, ansch. Masch.- od. Kesseltheil	26	122	Aachen	„	
123	R & Co.	—	6	Kolli	Schleifsteine —	30	123	Röbel	Grhzl. Meckl. Stsb.	
124	R G P	5134	1	Kübel	Kraut —	28,5	124	Marten	K. E.-D. Essen	
125	R K	5442	1	Pack	Papier —	15	125	Dorstfeld	„	
126	R M	197	1	Fass	gefüllt —	53	126	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
127	S	1/2	2	Kolli	Spahnkörbe —	14	127	Culmsee	K. E.-D. Bromberg	
128	S	1/3	3	Säcke	Rosshaare —	—	128	Leipzig Eil.	K. E.-D. Halle a/S.	
129	S & C	4107	1	Fass	anscheinend Farbe —	60	129	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	beklebt: Bremen-Beeck.
130	S F	19265	1	Ballen	— —	40	130	Bentheim	Holländische E.	
131	S G	8774	1	Sack	Läuferstoff —	10	131	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
132	S L	—	1	—	Ofentheil —	8	132	Freiburg	Badische Stsb.	
133	S S	200	1	Kiste	? —	128	133	Karlsruhe Rg.	„	
134	St C	—	1	—	rundes Eisentheil —	9	134	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
135	T	178 181	2	—	eis. Füllöfen —	39	135	Ellrich	K. E.-D. Cassel	
136	T G	3072	1	Ballot	Schläuche? —	14,5	136	Seehausen	K. E.-D. Magdeburg	
137	Th M	1909	1	Stg.	Stahl —	18	137	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
138	T P	—	2	Stäbe	Flacheisen —	53	138	Obernburg	Bayerische Stsb.	
139	T S	100	1	Kiste	Porzellan und Glassachen	44	139	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
140	T W	15697	1	Sack	Gewürz —	26	140	Schlochau	K. E.-D. Danzig	
141	U E G	13055	1	Kiste	? —	80	141	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
142	W	11	1	Sack	Kleider von einem Ziegeleiarbeiter	16	142	Wanne	„	
143	W	335 oder 385	1	Kiste	Käse —	4,5	143	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
144	W G	1	1	—	eis. Kasten mit Drahtgeflecht	29	144	Essen H.	K. E.-D. Essen	
145	W O W	3306	1	Kübel	anscheinend Schmierfett	14	145	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
146	W P	26304	1	Pack	Stuhlsitze —	24	146	Westend	K. E.-D. Berlin	
147	W S	5	1	Fass	leer —	36	147	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
148	W S	93588	1	Kiste	Wagenfett? —	127	148	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
149	W W	100	1	Koffer	leer —	18	149	Castrop	K. E.-D. Essen	
150	W Z	301	1	Ballen	Leinen —	11,5	150	Derenburg	Halberst.-Blankenb.	
151	Z G	1	1	Kiste	Thermometer —	13	151	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
152	Z H N	16648	1	—	Drahtspanner —	3,5	152	Stettin	K. E.-D. Stettin	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
153	F Aschersleben	7	1	Sack	Kartoffeln —	60	153	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
154	Act.-Ges. f. Kohlens.-Ind.	54597	1	Kohlensäurefl.	leer —	—	154	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	
155	H. Becker	—	3	Säcke	Säcke —	50	155	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
156	K. E. D. Berlin	—	1	—	Nagelzieher —	5	156	Berlin St. B.	K. E.-D. Berlin	
157	Station Berlin	—	1	—	Schutzbrett —	—	157	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
158	K. E. D. Berlin	2	1	—	hölzernes Viehgitter	—	158	Bremen	K. E.-D. Hannover	
159	Berlin Ahb.	428 (128?)	1	—	Heizschlauch —	—	159	Tempelhof Rangb.	K. E.-D. Berlin	
160	H. L. Bremen	94	2	Pack in Papier	hölzerne Klappmöbel	33	160	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
161	Chemische Fabrik von Heiden, Radebeul-Dresden	—	1	Buchse	Sacharine —	0,250	161	Eindhoven	Niederländ. Stsb.	
162	Creutzfeldt	—	1	Korb	gefüllt —	17	162	Neubukow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
163	E. Erp	927	1	„	leeres Blechgefäss —	3	163	Liblar	K. E.-D. Cöln	
164	Etat Belge Nippes	—	1	—	Lagerkasten —	—	164	Cöln-Nippes	„	
165	Etat Belge Nippes	—	2	—	Lagerkasten —	—	165	„	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
166	Gambrinus Kaiserbräu M. A. G. B.	—	3	Fss.	2/2 Tonne, 1/4 Tonne leer —	—	166	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
	Müggelschloss	—	2	„	1/4 Tonne, 1/4 Tonne leer —					
167	Goé	837	1	—	eis. Vorlegestange —	—	167	Leinhausen Hpt.-Werkst.	K. E.-D. Hannover	
168	Güterverwaltung Dresden-Neust.	11	1	—	Bindekette —	—	168	Lehrte	„	
169	J. F. Halbe	348	1	Fass	? —	68	169	Halbe	K. E.-D. Halle a/S.	
170	Hamburg H.	—	1	Pack	Schaufeln —	2	170	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
171	Jacob Heydt Gastwirth Sohren	—	1	Korb	ansch. Kleider —	—	171	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
172	L Hwn	—	1	Pack	l. Säcke —	42	172	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
173	J. M. Kopp	—	1	Korb	leere Cigarrenkistchen	10	173	Königsberg i/Pr. Ostbhf.	K. E.-D. Königsberg	
174	Koppenheim & Goldschmidt	—	5	Pck.	l. Säcke —	112	174	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
175	Landsberg a/W.	—	1	Fass	leer —	10	175	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
176	Leobschütz	12533	1	Kiste	? —	30	176	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
177	Maschinenbau-Gesellschaft Adalbert Schmidt Osterode	—	1	—	Centrifuge —	91	177	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
177	S. Niedworok	—	1	Ballen	Kleider —	18	177	Frankenstein	K. E.-D. Breslau	
178	Plötze	100	1	Koffer	Kleider —	36	178	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
179	S Remagen	—	1	Pack in Papier	eiserne Viehketten und Sichelstiele von Holz	6	179	Remagen	K. E.-D. Cöln	
180	L. Rump	—	2	Fss.	leer —	70	180	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
181	Schneider oder Schmider	—	1	—	Viehgitter —	24	181	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
182	Station Sternschanze	—	1	Fass	Holzkohlentheer —	165	182	Hamburg Sternschanze	K. E.-D. Altona	
183	Stettin	327 182	1	Pack	Stühle —	21,5	183	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
184	H. Weigmann	—	1	„	24 leere Säcke —	—	184	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
185	Wilms Hamm	—	1	—	eisernes Bett —	—	185	Würselen	K. E.-D. Cöln	
186	M G Würzburg	6	1	Ballen	gebr. Putzwolle —	105	186	Rheine	K. E.-D. Münster	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
187	—	I/II	2	—	hölzerne Tischplatten mit 2 eisernen Haken	8	187	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
188	—	3	1	—	Privat-Wagendecke —	—	188	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
189	—	5	1	—	Decke —	—	189	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
190	—	31	1	Rg.	Draht —	7,5	190	Gottesberg	E. E.-D. Breslau	
191	—	31½ × 5	1	Bd.	Bandeisen —	27,5	191	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
192	—	34—7	3	Ballot i. Leinen	Sprungfedern —	75	192	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
193	—	56	1	—	Tisch —	19	193	Halensee	K. E.-D. Berlin	
194	—	73 8	1	—	eis. Platte —	29	194	Düren	K. E.-D. Cöln	1,26 m lg., 23 cm br.; Streckenfund.
195	—	73—74 5772	1	—	eis. Platte —	57	195	Bingerbrück	Direktion Mainz	Streckenfund.
196	—	112	1	Sack	Leim? —	45	196	Hannover	K. E.-D. Hannover	
197	—	120 × 26	1	Stg.	Stahl —	40,5	197	Zossen	K. E.-D. Berlin	
198	—	123	1	—	Privatdecke —	18	198	Bunzlau	K. E.-D. Breslau	
199	—	766 758 752	3	—	Privatketten —	—	199	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
200	3081 T 1 K 2 L	1941/46	6	Ballen	Wolle —	—	200	Aachen	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
201	—	36733 / 354	2	—	Pläne (Fabrik A. Baswitz)	—	201	Spandau	K. E.-D. Berlin	
202	—	4342	4	—	Achsschenkel —	77	202	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	
203	—	5144	1	Sack	leere Flaschen —	49	203	Driesen-Vordamm	K. E.-D. Bromberg	
204	—	9879	1	Kiste	? —	36	204	Bochum	K. E.-D. Essen	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
205	△	7111	1	Ballen	Tabak —	69	205	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
206	△ BHB	60709	1	Kiste	? —	105	206	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
207	△ R	51438	1	Ballen	Tabak —	79	207	Wiesloch	Badische Stsb.	
208	△ S	6193	1	Ballon	gefüllt —	19	208	Sassnitz Hafen	K. E.-D. Stettin	
209	✡	3518	1	Pack	Bürstenwaaren —	4,5	209	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
210	◇ S NH	4132	1	Kiste	? —	69	210	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
211	✡ T	9998	1	„	leer —	111	211	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
212	○ ◇ O	8211	1	Sack	Kümmel —	50	212	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
213	S ⚓ G	23063	1	Kiste	? —	63	213	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
214	Kgl. Saline Schönebeck prima Schleuderhonig Netto 62,5	—	1	Sack	Kleidung u. Wäsche	12	214	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
215	blauer Strich	—	1	Tfl.	verz. Eisenblech —	8,5	215	Eichicht	K. E.-D. Erfurt	
216	rother Strich	—	30	—	Kultivatorzinken —	130	216	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
217	rother Strich	—	1	—	gusseis. Rohr —	3,5	217	Znin	„	
218	roth //	—	1	—	eis. Grubberschaar —	3,5	218	Rogasen	„	
219	roth ><	—	1	-	eis. Ofenthür —	4,5	219	Priestewitz	Sächsische Stsb.	
220	weisser Strich	—	2	Kolli	Eisentheile	5	220	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
221	weisser Strich	—	9	Stck.	eis. Kochherdplatten	57	221	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
222	weisser Strich	—	1	Stg.	Rundeisen —	13	222	Eichicht	K. E.-D. Erfurt	
223	weiss ///	—	2	„	Reifeisen —	100	223	Corbetha	K. E.-D. Halle a/S.	
224	>< weisses	—	10 / 1 / 2 / 1	Kolli / Bund / „ / —	Achsen mit Rädern — / Achslager — / Kuppelungen — / Bremsspindel —	—	224	Leipzig Mgd.	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
225	—	—	1	Eimer	Aepfelkraut —	12	225	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
226	—	—	1	—	Backe einer Nagelzange	—	226	Neustrelitz	K. E.-D. Stettin	
227	—	—	2	—	lose Bahnschwellen —	280	227	Mainz	Direktion Mainz	
228	—	—	1	Bd.	Bandeisen —	26	228	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
229	—	—	4	„	24 Stck. eis. Bank- bezw. Stuhlfüsse	100	229	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
230	—	—	2	—	Bettseitentheile —	14	230	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
231	—	—	2 / 13	Tfl. / Kolli	Blech — / Rundeisen —	290	231	Woldegk	Mecklb. Friedr. Wilh.	
232	—	—	1	Blechgefäss im Korb	Oel —	17	232	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
233	—	—	11	Stück	kieferne Bretter —	—	233	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
234	—	—	26 / 6	„ / „	alte Bretter — / alte Stützen —	225	234	Emmerich	K. E.-D. Essen	
235	—	—	1	Pck.	12 eis. Bügel —	18	235	Witten Ost	„	
236	—	—	1	—	Bürste —	0,5	236	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
237	—	—	1	Pack	Dachpappe —	5	237	Duisburg-Hochfeld	K. E.-D. Essen	
238	—	—	1	—	alte Decke (Bettvorleger)	0,5	238	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
239	—	—	3	Kolli	Drahtgeflecht —	—	239	Witoslaw	K. E.-D. Bromberg	
240	—	—	1	—	Eggentheil —	1	240	Amberg	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
241	—	—	1	Stg.	⊐-Eisen	114	241	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
242	—	—	1	Stck.	Eisen	1,5	242	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
243	—	—	1	Rg.	verz. Eisendraht	7	243	Speldorf	K. E.-D. Essen	
244	—	—	1	Bund	Eisenstäbe	16,5	244	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
245	—	—	1	„	Eisenstäbe	29	245	Bruchsal	Badische Stsb.	
246	—	—	1	Kiste	Eisenwaaren	10	246	Posen	K. E.-D. Posen	
247	—	—	1	Fass	leer	60	247	Patzetz	K. E.-D. Magdeburg	
248	—	—	1	„	leer	80	248	Mainz	Direktion Mainz	
249	—	—	1	Pack	Feilen	5	249	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
250	—	—	1	„	14 Stück Feilen	7	250	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
251	—	—	1	Wagen	Feinkohlen	10000	251	Wanne	K. E.-D. Essen	Mg. 20415.
252	—	—	1	Pack	Fenstereisen (5 Stäbchen)	2,5	252	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
253	—	—	1	Stb.	Flacheisen	9,5	253	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	1	Bd.	13 eis. Gabeln	10	254	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
255	—	—	1	—	Gardinenstange (Messing)	2,5	255	Siglingen	Württemberg. Stsb.	
256	—	—	1	Bd.	2 eis. Gasrohre	2	256	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
257	—	—	1	„	3 Gasrohre	24	257	Herford	„	
258	—	—	2	—	eis. Gasrohre	8	258	Heiligenhaven	K. E.-D. Altona	
259	—	—	1	Geb.	leer	24	259	Kiel	„	
260	—	—	2	—	Geflügelkäfige, leer	29	260	Bremen Eilgut	K. E.-D. Hannover	
261	—	—	2	—	Geweihstangen	3	261	Ulm	Württemberg. Stsb.	
262	—	—	4 1 2 3	Stück — — —	Granitplatten Brett eiserne Brechstangen eiserne Rollen	—	262	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
263	—	—	1	Bund	11 messingene Gusstheile	3	263	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
264	—	—	1	Pack	2 Hämmer	5	264	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
265	—	—	1	Wagen	Haldenschutt	—	265	Huckarde	K. E.-D. Essen	Esn. 92849.
266	—	—	1	Handtasche	leer	1	266	Gep.-Abf. Göttingen	K. E.-D. Cassel	
267	—	—	1	Ballen	Hanf	250	267	Emden	K. E.-D. Münster	
268	—	—	1	—	verzinntes Herdwasserschiff	1	268	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
269	—	—	3	Bund	Hohlglas	12	269	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
270	—	—	1	Sack	Holz	29	270	Hattingen (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
271	—	—	2	—	grüne Holzeimer	—	271	Marienburg	Marienb.-Mlawk. E.	
272	—	—	1	Bund	Holzleisten	14	272	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
273	—	—	2	Paar	Holzschuhe	1	273	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
274	—	—	1	Pack in Papier	alte, schwarze Hose, 1 Unterrock	1	274	Rathenow	„	
275	—	—	1	Käfig	leb. Hühner	35	275	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
276	—	—	2	in Papier verpackte Kolli	Isolirtheile, Lampengeräthschaften	—	276	Gep.-Abf. Freiburg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
277	—	—	1	Kiste	Käse	4,5	277	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
278	—	—	1	Sack	Kartoffeln	50	278	Neustadt b/Coburg	K. E.-D. Erfurt	
279	—	—	1	„	Kartoffeln	33	279	Kiel	K. E.-D. Altona	
280	—	—	1	—	kupf. Kessel mit Ventil (Maschinenth.)	7	280	Schwarza	K. E.-D. Erfurt	
281	—	—	1	—	Kesselrumpf	60	281	Rheine	K. E.-D. Münster	
282	—	—	1	—	Kette, 5 m lang	—	282	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
283	—	—	3	—	Ketten	—	283	Sangerhausen	K. E.-D. Halle a/S.	
284	—	—	1	—	Kettenende	16	284	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
285	—	—	1	Paar	Kinderholzschuhe	0,5	285	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
286	—	—	1	Pack	3 Kinderschiebkarren (aus Blech, blau lackirt)	3	286	Bonn	„	
287	—	—	2	„	4 Kinderstühle	5	287	Flensburg	K. E.-D. Altona	
288	—	—	1	—	eiserne Klappbettstelle mit Matratze	22	288	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
289	—	—	1	Kiste	Kleider	14	289	Mainz	Direktion Mainz	
290	—	—	1	Sack roth gestreiftes Leinen	Kleider	11,5	290	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
291	—	—	1	Sack	Kleider und Lumpen	20	291	Säckingen	Badische Stsb.	
292	—	—	20	—	leere Körbe	45	292	Schwelm-Loh	K. E.-D. Elberfeld	
293	—	—	1	—	Kopfstück zu einem Sopha aus Tannenholz	—	293	Soest	K. E.-D. Cassel	
294	—	—	1	Korbflasche	?	34,5	294	Bochum	K. E.-D. Essen	
295	—	—	1 1	„ Fass	leer	—	295	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
296	—	—	1	Sack	eis. Krampen	15	296	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
297	—	—	1	Eimer	Kraut	12	297	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
298	—	—	3	Kübel	ohne Deckel	—	298	Rheda	K. E.-D. Hannover	

Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
—	—	1	—	Küchenschrankaufsatz	34	299	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
—	—	1	Bll.	Lebensbäume —	15	300	Herdecke=Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	
—	—	1	Sack	Lumpen —	36	301	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
—	—	1	„	Marderfelle —	14	302	Breslau	K. E.-D. Breslau	
—	90922	1	Kiste	Margarine —	18	303	Altendorf=Essen Süd	K. E.-D. Essen	
—	—	1	Pck.	Messingwaare —	2	304	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
—	—	1	Stck.	Mörtelträger —	7	305	„	„	
—	—	1	Korb	verzinkte Nieten —	20	306	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
—	—	5	—	Ofentheile —	5	307	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
—	—	2	—	gusseis. Ofentheile —	5	308	Bremen Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
—	—	2	Säcke	Papierabfälle —	—	309	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
—	—	1	Rolle	Pappdeckel —	9	310	Gep.-Abf. Cöln H. B.	K. E.-D. Cöln	
—	—	20	Stück	Pflastersteine —	112	311	Hungen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
—	—	1	Bll.	Pflugschaarschrauben	3,5	312	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
—	—	1 1	— —	gusseis. Platte — gusseis. Rahmen —	29	313	Düren	K. E.-D. Cöln	
—	—	1	—	Puppenwagen aus Rohr	2	314	Bonn	„	
—	—	1	Kollo	gusseis. Rahmen mit Deckel	?	315	Düren	„	
—	—	1	Reisekorb	ansch. Kleider —	14,5	316	Witoslaw	K. E.-D. Bromberg	
—	—	1	Sack	Reishülsen —	18	317	Frintrop	K. E.-D. Essen	
—	—	1	Stück	Rohr —	5	318	Mannheim	Direktion Mainz	
—	—	1	—	eis. Rohr mit 2 eis. Flanschringen	9	319	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
—	—	1	—	eis. Rohr —	10,5	320	Heringsdorf	K. E.-D. Stettin	
—	—	1	—	verz. Rohr —	18	321	Stendal	K. E.-D. Hannover	
—	—	1	Kollo	eis. Rohre —	60	322	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
—	—	5	Stck.	eis. Rohre —	35	323	Stettin	K. E.-D. Stettin	
—	—	1	—	braun lack. Rohrstuhl	5	324	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
—	—	1	Korb	Rosensträucher —	18	325	Landsberg Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
—	—	1	Stg.	Rundeisen, 6 m lg. —	?	326	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
—	—	1 2 3	„ „ „	Rundstahl, 3 m lg. — Stahl, vierk., 3 m lg. Rundstahl, 2,80 m lg.	37	327	Flensburg	K. E.-D. Altona	
—	—	1	Pack	Säcke —	7	328	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
—	—	1	„	34 Säcke —	27	329	Bentheim	Holländische E.	
—	—	1	Sack	chem. Salz —	50	330	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
—	—	1	—	Sackkarre —	—	331	Kl.=Wanzleben	K. E.-D. Magdeburg	
—	—	1	Pack	leere Säcke —	20	332	Hamburg	K. E.-D. Altona	
—	—	1	Sack	leere Säcke —	15	333	Memmingen	Bayerische Stsb.	
—	—	1	Bd.	eis. Schaufeln —	12	334	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
—	—	1	Schlosskorb	gefüllt —	34	335	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
—	—	1	—	Schrankuntersatz —	31	336	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
—	—	1	Korb	Schrauben —	160	337	Mainz	Direktion Mainz	
—	—	1	—	Schraubenkuppelung	12	338	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
—	—	1	Pck.	3 Schraubenschlüssel	5	339	Herne	K. E.-D. Essen	
—	—	1	—	Schraubstock —	32	340	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
—	—	1	Kollo	8 Stück Schubladen	8	341	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
—	—	1	—	eis. Schwungrad —	8	342	Barmen=Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
—	—	1	Pack in Leinen	Sensen —	5,5	343	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
—	—	4	—	gusseis. Siederohre	—	344	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
—	—	1	Sack	Soda —	50	345	Sonthofen	Bayerische Stsb.	
—	—	1	„	Soda —	50	346	Otterfing	„	
—	—	1	Bund	26 Spatenstiele —	25	347	Liblar	K. E.-D. Cöln	
—	—	1	Pack	Spatenstiele —	24	348	Wanne	K. E.-D. Essen	
—	—	1	Bund	hölzerne Spielreifen	5	349	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
—	—	1	Stg.	Stahl —	3	350	Bischhausen	K. E.-D. Cassel	
—	—	1	Bund	Stahlstangen —	18	351	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
—	—	1	Kollo	Sträucher —	11,5	352	Chorzow	K. E.-D. Kattowitz	
—	—	1	Verschlag	Thonrohr —	10	353	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
—	—	1	—	Tisch —	—	354	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
—	—	1	—	Tisch —	—	355	Osterode a/Harz	K. E.-D. Cassel	
—	—	1	Ballen	Torf —	113	356	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
—	—	2 4	Stück Kolli	Tragstangen — Bienenhausgeräthe —	4 2	357	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
—	—	1	Sack	Treber? —	35	358	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
—	—	1	Kiste	Umzugsgut —	36	359	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
—	—	1	—	Vogelkäfig —	15	360	Gep.-Abf. Sommerstedt	K. E.-D. Altona	
—	—	1	—	Vorlegebaum —	—	361	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	
—	—	2	—	Vorsatzgitter —	—	362	Erkelenz	K. E.-D. Cöln	
—	—	2	—	eis. Waschständer —	?	363	Kolberg	K. E.-D. Stettin	
—	—	1	—	grüner emaillirt. Wassereimer	—	364	Neubabelsberg	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
365	—	—	1	—	runde eis. Welle auf einem Brett befestigt	115	365	Soest	K. E.-D. Cassel	
366	—	—	1	—	Welle mit Zahnrad —	10,5	366	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
367	—	—	1	Bd.	Winkeleisen —	65	367	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
368	—	—	100	Stück	Ziegelsteine —	ca. 200	368	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A M	—	10	Ballen	leere Säcke —	295	1	Temesvár-Józsefváros	Ungarische Stsb.	von Branovitz.
2	B E	443	1	Kiste	kleine Geldtaschen —	46	2	Györ	„	von Heidenreichstein.
3	C G W G	4213	1	Stück	Pumpe —	18	3	Károlyváros	„	von Wien Süd.
4	D R H	8894	1	Fass	Oel —	215	4	Tokod	„	von Matzleinsdorf.
5	F F	5131	1	Ballon	Essigsäure —	39	5	Ogulin	„	
6	H	52/57	6	Ballen	rohe Rindshäute —	?	6	Pozsony rendezö p. u.	„	
7	R	1/11	11	„	leere Säcke —	194	7	Temesvár-Józsefváros	„	von Brüx.
8	S R	2697	1	Kiste	Geschirr —	61	8	„	„	
9	T	20	1	„	Schmuckfedern —	29	9	Györ	„	
10	—	2714	1	Bund	Drahtseil —	45	10	Budapest nyugoti p. u.	„	von Donawitz.
11	—	—	2	Bunde	Eisendraht —	49,5	11	Budapest Józsefváros	„	von Donawitz.
12	—	—	1	Bund	Stabeisen —	25	12	„	„	von Waidhofen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 42. 1. Juni 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Kopfbahnhof oder Durchgangsbahnhof?

Mit der Erbauung der ersten Eisenbahnen wurde der Zweck verfolgt, zwei grosse oder mittelgrosse Städte durch einen Schienenweg zu verbinden. Der Eisenbahnverkehr erreichte in diesen Städten zunächst sein Ende und die Bahn selbst wurde mit der Anlage eines sogenannten Kopfbahnhofes abgeschlossen. Niemand dachte aber daran, an den zwischenliegenden kleinen Städten ebenfalls Kopfbahnhöfe zu bauen, wenn nicht ganz ausserordentliche Geländeschwierigkeiten dazu zwangen. In denjenigen Städten, welche bei dieser Entwickelung des Eisenbahnwesens Kopfbahnhöfe erhalten haben, hat der Eisenbahnverkehr heute kein Ende mehr; heute endet er nur an den Meeren — und selbst hier wird er durch die Schifffahrt fortgesetzt.

Aus denselben Gründen, aus welchen man im Anfange der Entwickelung des Eisenbahnwesens vermied, an den kleinen Städten Kopfbahnhöfe zu bauen, sollte man heute vermeiden, in den grossen und grössten Städten Kopfbahnhöfe zu errichten: jeder Kopfbahnhof ist ein Verkehrshinderniss — bleibt eine Verkehrsfalle! Um den internationalen Verkehr zu fördern, sollte grundsätzlich davon abgesehen werden, beim Umbauen und Zusammenlegen alter Kopfbahnhöfe wieder Kopfbahnhöfe zu bauen, oder es sollte zu diesem Uebel doch nur dann gegriffen werden, wenn ganz unüberwindliche Schwierigkeiten dazu zwingen. Ein ungehinderter Durchgangsverkehr lässt sich ohne Schwierigkeiten nur beim Durchgangsbahnhofe erreichen. Eine Stadt, welche den Wunsch hat, nach allen Richtungen gute und beste Zugverbindungen zu erhalten, sollte daher im eigensten Interesse selbst dahin wirken, einen Durchgangsbahnhof und nie einen Kopfbahnhof zu erhalten; denn es besteht zu leicht die Gefahr, dass eine Stadt mit einem Kopfbahnhofe bei dem dichten Eisenbahnnetze, welches jetzt die Kulturstaaten bedeckt, von den direktesten und schnellsten Zugverbindungen auf Nachbarbahnen mit Umgehung des verkehrsstörenden und zeitraubenden Kopfbahnhofes umfahren wird.

In den meisten Städten werden die Verhältnisse so liegen, dass ein Durchgangsbahnhof etwas entfernter vom Stadtmittel angelegt werden müsste, als die alten Kopfbahnhöfe liegen. Obwohl es auf den ersten Blick scheinen mag, dass hierdurch die Stadt sehr benachtheiligt wird, so dürfte dem bei genauerer Prüfung doch nicht zuzustimmen sein. Durch die entferntere Lage des Bahnhofes wird die zu dessen Anlage erforderliche Fläche wohlfeiler zu haben sein, als diejenige, auf welcher die alten Bahnhöfe stehen, später wieder verwerthet werden kann. Die Bahnhofsbauten werden hierdurch billiger und die Steuerzahler nur wenig oder gar nicht belastet werden. Ferner wird erzielt, dass die Städte auf dem freigewordenen Gelände der alten Bahnhöfe ein neues, modernes und schönes Geschäftsviertel erhalten, wozu sich in den meisten grösseren und grossen Städten ein starkes Bedürfniss fühlbar macht. Auch für den Reisenden ist die entferntere Lage des Bahnhofes nicht so störend, als man auf den ersten Blick geneigt ist, anzunehmen. Der Verkehr zwischen Stadt und Bahnhof wird durch elektrische Strassenbahnen vermittelt, und dem Reisenden dürfte es kaum lästig fallen, mit diesen etwa 1 km weiter fahren zu müssen — abgesehen davon, dass für gewisse Stadttheile der Weg zum Bahnhofe kürzer wird. Wer mit Gepäck reist, bedient sich ohnehin eines Wagens, so dass auch ihm keine Nachtheile erwachsen, und wer Zeit übrig hat, wird es angenehm empfinden, den Weg durch ein modernes, schönes Geschäftsviertel mit eleganten Läden zu Fuss zurücklegen zu können. Für die Bauausführung, welche nach vorliegenden Erfahrungen bei grossen Städten bis 10 Jahre Zeit beansprucht, wird aber der nicht hoch genug anzuschlagende Vortheil gewonnen, dass meist die alten Bahnhöfe bis zur Betriebseröffnung des neuen Durchgangsbahnhofes im Betriebe erhalten werden können, während, wenn der neue Kopfbahnhof auf der Stelle des alten zu stehen kommt, Interimsbahnhöfe angelegt werden müssen, welche unter Umständen für die Reisenden auf längere Zeit recht empfindliche

Unbequemlichkeiten mit sich bringen und dabei grosse Geldopfer fordern.

Der Kopfbahnhof einer grossen Stadt, in welche mehrere Linien einmünden, kann je nach deren Anzahl leicht 12 bis 30 Gleise nebeneinander erfordern. Um sich klar zu machen, welches Hinderniss solcher Kopfbahnhof dem Durchgangsverkehre entgegenstellt, zeichne man sich diese Gleise als gleichlaufende Linien nebeneinander auf, verlängere sie nach den verschiedenen Bahnrichtungen abbiegend und versuche nun, von den einzelnen Richtungen durch den Kopfbahnhof hindurch nach den übrigen Richtungen Verbindungslinien zu schaffen: man wird überrascht sein, welcher Wirrwarr von Linienkreuzungen entsteht — derselbe Wirrwarr, in welchem sich die einzelnen Zugläufe bei einem Kopfbahnhofe kreuzen. Man wird sofort erkennen, dass der Kopfbahnhof nicht die geeignete Lösung ist, um den Durchgangsverkehr zu fördern. Es entstehen, wenn ganze Züge durch einen Kopfbahnhof geleitet werden sollen, sehr viele Zuglaufkreuzungen, von denen jede ein Verkehrshemmniss, jede eine Verkehrsgefahr bedeutet. Da während der Ein- oder Ausfahrt eines Zuges viele andere Ein- und Ausfahrten unterbleiben müssen, so wird die Abwickelung des ganzen Verkehres, besonders des Uebergangsverkehres, sehr zeitraubend; der Gestaltung der Fahrpläne stellen sich ganz ausserordentliche Schwierigkeiten entgegen, und die Ausnutzung der Maschinen wird verzögert. Man beobachte nur, wie lange oft eine angekommene Maschine vor dem Querbahnsteige warten muss, um aus ihrer Falle befreit und zu anderer Thätigkeit verwendbar zu werden.

Bei einem Durchgangsbahnhofe wird sich die Zahl der Gleise im allgemeinen auf die Hälfte herabmindern und in den Hauptrichtungen, besonders, wenn einzelne Linien oder Gleise schon ausserhalb des Bahnhofes in verschiedener Höhenlage kreuzen, ein ungehinderter Durchgangsverkehr von ganzen Zügen erreichen lassen, ohne auf andere Zugläufe störend einzuwirken. Es darf hier nicht unerwähnt bleiben, dass, wenn man gewisse Linien sich ausserhalb des Bahnhofes in verschiedener Höhenlage kreuzen lässt, beim Kopfbahnhofe sich die Gleise derart gruppiren lassen, dass Gleiskreuzungen nur innerhalb gewisser Gleisgruppen nöthig werden, um in den Hauptrichtungen Durchgangsverkehr zu erzielen; man wird aber auch leicht erkennen, dass die Anzahl der ausserhalb vorzunehmenden Linienkreuzungen in diesem Falle genau so gross ist, wie beim Durchgangsbahnhofe, um hier einen vollkommen ungehinderten Durchgangsverkehr zu erreichen, und dass somit der Vortheil auch in diesem Falle immer wieder auf der Seite des Durchgangsbahnhofes bestehen bleibt.

Wo ganze Züge nicht, sondern nur einzelne Wagen durchgeführt werden sollen, müssen letztere auf andere Gleise übergesetzt werden, was beim Kopfbahnhofe auf zweierlei Weise erfolgen kann. Einmal wird der Wagen mit Maschine durch die Weichenanlagen herausgezogen und ebenso zurück an den anderen Zug angesetzt. Handelt es sich hierbei z. B. um die Umsetzung von einem Randgleise auf das andere Randgleis, so ist ohne weiteres klar, dass diese Verschubbewegung weit hinaus und über sämmtliche Gleise erfolgen muss, was nicht allein zeitraubend und gefährlich ist, sondern störend auf sämmtliche Ein- und Ausfahrten anderer Züge einwirkt. Das andere Mal kann das Uebersetzen der Wagen durch sogenannte Schiebebühnen erfolgen. Die Wagen werden immer länger gebaut und mit ihnen müssen es die Schiebebühnen werden. Wie sich sehr lange Schiebebühnen bewähren werden, weiss man noch nicht; da sich aber schon kürzere nicht sonderlich bewähren, so steht kaum zu erwarten, dass man mit langen Schiebebühnen gute Erfolge erzielen wird. Ausserdem werden, wenn die Schiebebühne über sämmtliche Gleise rücken muss, gleichfalls alle Ein- und Ausfahrten gesperrt, ganz abgesehen von der Betriebsgefahr, welche damit verbunden ist.

Wird der Durchgangsverkehr weder durch ganze Züge, noch durch einzelne Wagen vermittelt, so müssen die Weiterreisenden umsteigen. In Frankfurt kann man beobachten, dass die Maschinenführer sehr vorsichtig verfahren und etwa 80 m vor dem Querbahnsteige halten, was man ihnen durchaus nicht verargen darf, denn bei der geringsten Unregelmässigkeit würden sie in die auf dem Querbahnsteige meist dicht gedrängte Menschenmenge hineinfahren und nach den bestehenden Strafgesetzen hart zur Verantwortung gezogen werden. So kann es dem Weiterreisenden geschehen, dass er zunächst etwa 100 m nach dem Querbahnsteige, auf diesem etwa 200 m und am anderen Zungenbahnsteige wieder etwa 100 m, im ganzen also etwa 400 m zurückzulegen hat, um den Zug zur Weiterreise zu erreichen. Die vielgerühmte Bequemlichkeit und Uebersichtlichkeit des Kopfbahnhofes wird er hierbei schmerzlich vermissen, denn er muss sich auf dem Querbahnsteige mit seinem Gepäck durch einen dichten Menschenknäuel hindurchdrängen und wird, um sich zurecht zu finden, sicher mehrmals fragen müssen, wo sein Zug steht. In Frankfurt scheint man diesen Uebelstand besonders stark empfunden zu haben, denn man hat zur Abkürzung dieser langen Wege an den Enden der Zungenbahnsteige einen Quertunnel gebaut, und der Reisende nimmt an Stelle der geschilderten Unannehmlichkeiten ein zweimaliges Treppensteigen gern in Kauf.

Alle diese Uebelstände entfallen beim Durchgangsbahnhofe mehr oder weniger ganz. Die Durchleitung ganzer Züge ist in den Hauptrichtungen ohne weiteres und meist mit einem geringsten Aufenthalte zum Maschinenwechsel möglich. Aber auch das Umsetzen nur einzelner Durchgangswagen ist mit einfachsten Verschubbewegungen erreichbar, ohne andere Zugläufe wesentlich zu beeinflussen. Und das Umsteigen von Reisenden in andere Züge wird sich in der Hauptsache damit erzielen lassen, dass der Reisende von einem Zuge über den Bahnsteig nach dem anderen Zuge geht; die Fälle, in denen er durch Treppensteigen andere Bahnsteige aufsuchen muss, werden zu den Ausnahmen gehören und sich auf Richtungen beschränken lassen, auf denen nur selten ein Uebergang stattfindet. Aber auch dann ist die Unbequemlichkeit nicht grösser, als bei einem Kopfbahnhofe mit Quertunnel an den Enden der Zungenbahnsteige. Es ist natürlich nicht ausgeschlossen, dass man Gleise untergeordneter Linien, wie z. B. Vorortlinien, auch bei einem Durchgangsbahnhofe stumpf enden lässt. Bei sehr grossen Städten wird man vielmehr in den meisten Fällen eine derart kombinirte Anlage wählen müssen. Aber damit, dass man zwischen durchgehenden Hauptgleisen stumpfe Gleise der Nebenlinien enden lässt, erreicht man den Vortheil, im allgemeinen nur wenige Bahnsteige und wenige Aufgangstreppen zu erhalten, und dass man auf den in der Mitte des Bahnhofes auf diese Weise breit werdenden Theilen der Bahnsteige Abfertigungsräume und Restaurationsanlagen errichten kann, welche den Durchgangsreisenden somit naherücken und ohne Treppensteigen und weite Wege erreichbar sind. Bei den Kopfbahnhöfen wird der Reisende immer weite Wege zurücklegen müssen, um die oft übergrossen einheitlichen und entfernt gelegenen Restaurationsräume zu erreichen, was meist noch mit der Unannehmlichkeit verknüpft ist, die Bahnsteigsperre zweimal durchschreiten zu müssen. Der oft gegen die Durchgangsbahnhöfe erhobene Vorwurf, dass man die Bahnsteige nur durch Treppensteigen erreichen kann, lässt sich wesentlich dadurch abmindern, dass man neben den Treppen Rampen mit flachen Steigungen und Aufzüge anlegt. Nicht immer werden die Verhältnisse so günstig sein, dass Bahn- und Strassenebene in gleicher Höhe liegen. Oft wird die Bahnebene nur erreicht werden können, indem man von der Strasse her mehrere Meter Höhenunterschied auf Treppen ersteigt. In solchem Falle ist aber der Vortheil des Kopfbahnhofes gegenüber dem Durchgangsbahnhofe nur ein eingebildeter.

Und wie ist es mit der vielgerühmten Uebersichtlichkeit bei den Kopfbahnhöfen gegenüber derjenigen bei den Durchgangsbahnhöfen bestellt?

Der vielreisende Einheimische wird in den meisten Fällen wissen, an welchen Bahnsteigen die Züge nach den verschiedenen Richtungen halten. Da er diese Kenntniss aber beim

Durchgangsbahnhofe ebenso gut wie beim Kopfbahnhofe besitzen wird, so ist es für ihn hinsichtlich der Uebersichtlichkeit gleichgültig, ob er einen Kopfbahnhof oder einen Durchgangsbahnhof vor sich hat — er hat also bei Beantwortung der aufgeworfenen Frage im Grunde genommen nicht mitzureden. Wenn man bei der einheimischen städtischen Bevölkerung eine ausgesprochene Vorliebe für Kopfbahnhöfe antrifft, so dürfte diese zum grössten Theile von dem Wunsche getragen sein, ein schönes Bahnhofsgebäude mitten in der Stadt zu erhalten und hiermit eine gewisse heimholde Eitelkeit befriedigt zu sehen. Zum weitaus geringsten Theile wird die städtische Bevölkerung nach den Grundsätzen der Zweckmässigkeit, Betriebssicherheit und raschen Abwickelung des Verkehres urtheilen. Bei einer Bahnhofsanlage sollten aber Erwägungen nach diesen Richtungen hin allein ausschlaggebend sein. Ein schönes Gebäude lässt sich auch an einem Durchgangsbahnhofe errichten.

Der Fremde aber wird beim Kopfbahnhofe sowie beim Durchgangsbahnhofe zunächst in eine grosse Halle treten, in welcher sich Fahrkartenschalter, Gepäck-Annahme- und -Ausgabestellen angeordnet finden. Beim Durchgangsbahnhofe wird er durch grosse Anschriften in einen oder zwei Tunnels und von diesen wieder durch Anschriften auf den rechten Bahnsteig gewiesen. Es kann im Grunde genommen keine einfachere und sicherere Zurechtweisung gedacht werden. Beim Kopfbahnhofe tritt er von der Vorhalle auf den oft über 200 m langen Querbahnsteig. Um sich zurecht zu finden und zu erfahren, wo sein Zug hält, muss er „fragen“. Thut er dies nicht, so muss er sich an die Abschlüsse der verschiedenen Zungenbahnsteige begeben und die Anschriften lesen: von der Mitte anfangend, nimmt er zu diesem Studium zunächst den Weg nach links, findet seine Zugrichtung aber nicht, geht zurück und wendet sich in gleicher Weise von der Mitte aus nach rechts, bis er sie findet — vielleicht am letzten Bahnsteige! Wenn die Zeit knapp war, ist der Zug inzwischen abgefahren. Der Reisende ist also, um nicht an Zeit zu verlieren, auf das Befragen der Bediensteten angewiesen.

Diese Beispiele dürften genügen, um die Behauptung zu rechtfertigen, der Durchgangsbahnhof ist für den Reisenden übersichtlicher, als der Kopfbahnhof, wenn man unter Uebersichtlichkeit die leichtere Orientirungsfähigkeit und nicht die Gelegenheit zur Befriedigung von Schaulust versteht.

Hiernach scheint die Mahnung, von Kopfbahnhöfen abzusehen und Durchgangsbahnhöfe zu bauen, hinreichend begründet und gerechtfertigt. Wenn wir fortfahren, Kopfbahnhöfe zu bauen, steht zu befürchten, dass uns spätere Geschlechter den Vorwurf der Kurzsichtigkeit machen, uns, die wir in einer Zeit leben, welche sich so gern mit dem stolzen Worte schmeichelt: Wir leben im Zeichen des Verkehrs!

Leipzig, im Mai 1901. H. Menzner.

Eisenbahnen, Wasserstrassen und Chausseen in Russland.

Nicht ohne Berechtigung weist man in Russland mit einem gewissen Stolze darauf hin, was in den letzten 20 Jahren auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues geleistet worden ist.

Man vergegenwärtige sich, dass am 1. Januar 1901 die Gesammtlänge 52 330 Werst (= 55 836 km) betrug, eingerechnet die 2 622 Werst (= 2 797 km) langen Bahnen Finnlands, wovon 8 847 Werst (= 9 440 km) des Netzes zweigleisig sind, während im Vorjahre die Gesammtlänge des Schienennetzes 49 000 Werst (= 52 283 km) ausmachte, dass somit der Zuwachs 3 330 Werst (= 3 553 km) beträgt.

Eingeschaltet kann hier noch werden, dass von der vorbezeichneten Anzahl Werst Schienenlänge auf das europäische Russland zu Beginn des laufenden Jahres 45 213 Werst (= 48 242 km), auf das asiatische 7 117 Werst (= 7 594 km), gegen 43 062 Werst (= 45 947 km), bezw. 5 938 Werst (= 6 335 km) im Vorjahre entfielen und hiervon sich im Besitz des Staates am 1. Januar 1901, ausser sämmtlichen Bahnen in Asien, 26 876 Werst (= 28 677 km) gegen 24 049 Werst (= 25 661 km) im Vorjahre befanden.

Neben diesen, bereits im Betriebe befindlichen Eisenbahnen waren zu Anfang des Jahres noch im Bau begriffen 2 070 Werst (2 209 km) Staatsbahnen und 3 580 Werst (= 3 761 km) Privat- bezw. Zufuhrbahnen, zusammen 5 650 Werst (= 6 029 km), wovon 2 626 Werst (= 2 801 km) am 1. Dezember 1900 bereits dem zeitweiligen Verkehr übergeben waren. Nicht eingeschlossen sind in diese Zahlen die von der chinesischen Ostbahngesellschaft begonnene Bahn von Nagadan zur chinesischen Grenze (1 421 Werst [= 1 518 km] lang) und die Charbin - Port Arthurbahn (sammt Zweigen 992 Werst [= 1 058 km]).

Hiernach lässt sich wohl sagen, dass Russland auf verkehrswirthschaftlichem Gebiete, soweit dabei im besonderen der Ausbau der Eisenbahnen in Frage kommt, rüstig an der Arbeit gewesen ist und hierbei auch sehr erhebliche Erfolge zu verzeichnen hat.

Es verdient namentlich aber auch betont zu werden, dass diese Erfolge keineswegs nur auf wirthschaftlichem Gebiete gesucht worden sind, sondern dass auch grosse Kulturaufgaben mit dem Bau der Eisenbahnen verfolgt wurden. Wenn Russland z. B. die grossen sibirischen Bahnbauten, wenn es die Transkaspibahn mit der weit nach Mittelasien vorgeschobenen Fortsetzung erbaute, so sind dabei zunächst wohl militärische Rücksichten und die politische Machtstellung maassgebend gewesen; aber neben diesen Rücksichten, die übrigens fast bei jedem Bahnbau in erster Reihe bestimmend sind, waren es Aufgaben der oben erwähnten Art, die Russland zu lösen sich anschickte. Die Regierungspresse möge heute mit noch so lauter Stimme die grosse wirthschaftliche Bedeutung der sibirischen Bahn für den Welthandel verkünden — weder kann sie selbst von der Richtigkeit einer derartigen Behauptung überzeugt sein, noch viel weniger wird sie unter den gegenwärtigen Verhältnissen gläubige Hörer für diese Weisheit finden. Aber ein Werk von hervorragender Kulturbedeutung ist sowohl die sibirische, als auch die mittelasiatische Eisenbahn; daneben wird die wirthschaftliche Rückwirkung natürlich nicht ausbleiben, sie wird sich aber nicht so sehr auf dem grossen Gebiete des Welthandels bemerkbar machen, als vielmehr segensreich auf die Entwickelung der von den Eisenbahnen berührten Landestheile einwirken.

Sibirien hat mit der sibirischen Bahn bereits eine Universität erhalten, an der Bahn sind allenthalben Kirchen gebaut und bei den Kirchen Schulen errichtet; die Bahn hat es möglich gemacht, aus Russland Bauern dorthin überzuführen und anzusiedeln; ebenso ist es die Bahn, die es der Bevölkerung ermöglicht, ihre spärlichen Ernteerträgnisse zum Theil nutzbringend verkaufen zu können und als Rückwirkung hiervon mit den hieraus erzielten Einnahmen sich eine bessere Lebenshaltung zu schaffen. Kurz, es rührt sich in dem weiten Sibirien, nachdem die Bahn das Land durchzieht. Das sind aber in erster Reihe Segnungen auf dem Gebiete der Kultur. Die wirthschaftlichen Rückwirkungen für Sibirien selbst liegen gleichfalls klar zu Tage; es ist aber eine Ueberschätzung, wenn man schon heute unter den Verhältnissen, wie sie augenblicklich auf der sibirischen Bahn und in Sibirien selbst bestehen, von einer Weltverkehrsstrasse redet. Nach Jahrzehnten, wenn von der heutigen sibirischen Bahn kaum noch etwas übrig sein wird, weil alles neu- und umgestaltet sein wird und weil dann an Stelle der Bahn von heute vermuthlich ein leistungsfähiger Schienenweg vorhanden sein wird, der den berechtigten Ansprüchen, die an eine Weltverkehrsstrasse gestellt werden müssen, entsprechen kann, wird der Zeitpunkt vielleicht gekommen sein, von der Möglichkeit eines Weltverkehres sprechen zu können. Aber keineswegs sind es diese Veränderungen allein, die im besonderen zunächst in Sibirien vor sich gehen müssen, um den Traum der russischen Patrioten in Erfüllung zu bringen, denn neben all' diesem müssen auch noch gewaltige Umwälzungen auf dem Weltmarkte vorhergegangen sein. Es muss vor allem der Weltmarkt zu seiner Versorgung Sibiriens mit seinem unermesslichen Holzreichthum, mit seinen Körnerfrüchten, die dann vielleicht schon in grossem Maasse geerntet werden, bedürfen, weil die bisherigen Quellen versagen oder nicht mehr ausreichen. Doch wann wird das der Fall sein? Ist aber dieser Zeitpunkt einmal eingetreten, dann

wird Sibirien allerdings auch nicht nur eine Bezugsquelle von Roh- und halbbearbeiteten Materialien sein, sondern es wird auch ein reiches Absatzgebiet für Erzeugnisse der Industrie werden. Doch — wieviel Jahrzehnte werden dazu gehören, um diese Umwälzungen im Gefolge zu haben? Und selbst, wenn alle diese in weiter Ferne liegenden Möglichkeiten zur Wirklichkeit geworden sein sollten, wird die sibirische Bahn dann eine Weltverkehrsstrasse sein, wie es z. B. der Suezkanal ist? Vielleicht, aber vermuthlich mit der Beschränkung auf Sibirien, Japan und China.

Jedenfalls ist aber die Bahn ein beredter Zeuge von der Leistungsfähigkeit des russischen Volkes, denn die gebrachten Opfer sind sehr gross und der erhoffte Erfolg auf dem Gebiete des Welthandels ein Wechsel auf die Zukunft, von dem es noch nicht feststeht, ob und wann er eingelöst werden wird.

In vielfacher Beziehung liegen die Verhältnisse dagegen in Centralasien günstiger. Hier hat der russische Eisenbahnbau schon ein besser besiedeltes Land und eine zum Theil alte Kultur vorgefunden, so dass mit dem Vorrücken des Bahnbaues auch Handel und Verkehr sich verhältnissmässig schnell hob. Der wirthschaftliche Fortschritt räumt hier der Bahn, neben ihrer schon militärischen und politischen Bedeutung, eine sehr grosse, hervorragende Stellung ein, die um so deutlicher in die Erscheinung tritt, als Centralasien mit seinem südlichen Klima Baumwolle erzeugt, die Russland für seine Industrie bisher aus Amerika und Aegypten beziehen musste. Abgesehen hiervon wurde aber auch das Land der Einfuhr europäischer Industrieerzeugnisse erschlossen und die Bahn daher auch nach dieser Richtung hin von grosser Bedeutung. Russland ist also auch in diesem Theile von Asien mit seinem Eisenbahnbau Kulturträger geworden.

Wie steht es nun aber neben den Eisenbahnen mit den Wasserstrassen? Von altersher hat sich in der ganzen Welt und auch in Russland der Handel und Verkehr zuerst den Wasserstrassen angeschlossen. Das war sehr natürlich, denn bessere Verkehrswege gab es nicht. Russland hat in dieser Beziehung aber eine ganz besonders bevorzugte Stellung, denn ihm stehen in den verschiedenen Theilen des Reiches, in Europa und Asien, schöne Wasserläufe zur Verfügung. Namentlich ist es die Wolga, die für Russland eine Verkehrsstrasse von der allergrössten Bedeutung ist, weil sie von Norden nach Süden das europäische Russland durchströmt und schiffbar ist, weil sie den grossen Verkehr, der sich auf dem Kaspisee ansammelt, zum grössten Theile aufnimmt, bis an die Hauptsammelpunkte im Centrum Russlands leitet und sogar auf ihren Nebenflüssen, auf der Kama und deren Nebenflüssen, das Uralgebirge zu erreichen ermöglicht.

Aber es sind keineswegs nur diese beiden grossen Flüsse, die schiffbar sind, deren Zahl ist vielmehr recht erheblich; wenn sie auch meist nur auf kürzeren Strecken der Schifffahrt zugänglich sind, so können sie immerhin als Verkehrsstrassen mit in Rechnung gezogen werden. An dieser Stelle handelt es sich jedoch nicht darum, wie reich die Natur Russland mit guten Wasserstrassen ausgestattet hat, sondern vielmehr um die Frage: was ist geschehen, um die vorhandenen Wasserläufe verkehrsfähig zu machen und die schiffbaren Wasserläufe durch Kunstbauten mit einander zu verbinden?

Wenn man sich vergegenwärtigt, welche Opfer für den Bau von Bahnen gebracht worden sind, so liegt es nahe, auch einmal festzustellen, was für die Verbesserung und Erhaltung der Wasserstrassen geschieht. Belehrend ist in dieser Beziehung, was über die Verhandlungen der Versammlung der Hydrotechniker bekannt geworden ist, die alljährlich in St. Petersburg stattfindet und über deren Arbeiten amtlich in der „Handels- und Industriezeitung“ berichtet worden ist.

Zur Eröffnung der Berathungen hat der Vorsitzende ungefähr ausgeführt:

„Seit der kolossalen Entwickelung des russischen Eisenbahnnetzes, dessen Gesammtlänge gegenwärtig nicht weniger als 54 620 km beträgt, ist auch der Verkehr auf den Wasserstrassen ein sehr lebhafter geworden. Die Ziffer für den Verkehr auf den Wasserstrassen stellt sich auf 1 300 Milliarden Pudwerst oder auf 14 000 Pudwerst auf den Kopf der Bevölkerung. Die mittlere Entfernung, auf die die Güter auf dem Wasserwege befördert werden, beträgt 770 Werst (= 821,6 km) oder dreimal so viel, als die mittlere Entfernung dieser Beförderung in Deutschland. Die Verkehrsverhältnisse sind in Russland bedeutend schwierigere als in Deutschland, Frankreich und in anderen Staaten; die russischen Wasserverkehrsverhältnisse können allenfalls bis zu einem gewissen Grade, namentlich in Bezug auf ihre Ausdehnung, mit den amerikanischen verglichen werden.

In Amerika wird die Hauptmasse der zu Wasser bewegten Güter auf grossen Seen befördert, die von Fahrzeugen bis zu 18 Fuss Tiefgang befahren werden können. Die Wolga kann nur von Fahrzeugen bis zu 9 Fuss befahren werden. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Hauptmasse des Verkehres auf der Wolga gegen den Strom geht, während auf dem Mississippi die Güter vorherrschend stromabwärts befördert werden.

Auf dem letzten Kongress wurde die Regelung der Flussläufe eingehend besprochen, doch ist hiermit die Angelegenheit nicht abgethan. Die vorzunehmenden Regulirungsarbeiten müssen so projektirt und durchgeführt werden, dass sie auch den Anforderungen einer fernen Zukunft zu entsprechen vermögen. Es liegt auf der Hand, dass nach einer Reihe von Jahren Eisenerz aus dem Ural wird bezogen werden müssen; um nun diesen Transport möglich zu machen, müssen die Flüsse eine Tiefe haben, die Fahrzeugen bis zu 40 000 Pud (= 655 t) Tragfähigkeit genügt.

Das Mariensystem (die künstliche Wasserstrasse zwischen der Wolga bei Rybinsk und der Newa bei Petersburg) übertrifft in Bezug auf Schleusenanlagen alle europäischen Kanalsysteme; auf dem Mariensystem verkehren Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit bis zu 45 000 Pud (= 737 t), während beispielsweise für den Rhein-Elbekanal als Höchstgrenze die Tragfähigkeit von 40 000 Pud (= 655 t) vorgesehen ist. Trotz der grossen Leistungsfähigkeit des Mariensystems werden aber berechtigte Klagen über Langsamkeit des Transports laut. Da muss Abhilfe geschafft werden.“

Das war in seinen Hauptzügen alles, was der Herr Vorsitzende über die Wasserstrassen sagen konnte. Man muss gestehen, es ist nicht viel, aber selbst wenn man die Verhandlungen des Kongresses weiter verfolgt, so findet man auch nicht viel mehr. Seit Jahren werden die wichtigsten Projekte zum Gegenstande der ausführlichsten Vorträge gemacht. Man redet viel über den Nutzen, den die projektirten Wasserwege der wirthschaftlichen Entwickelung des Landes bringen müssten, aber — damit scheint dann auch alles geleistet zu sein. Weitere Folgen bleiben aus. Es sei hier nur daran erinnert, wie eingehend die Frage der Verbindung der baltischen Häfen und besonders Rigas mit dem schwarzen Meere behandelt worden ist; ausführlich war schon die Mitbenutzung der Düna, des Dnjeper usw. erörtert und dabei auch mit Stolz darauf hingewiesen worden, dass die russische Flotte durch die Benutzung dieses Wasserweges eine Machtstellung gewinnen würde, wie sie sie vorher nie besessen. Alle die glänzenden Aussichten vermochten es nicht, dem Projekt so viel Lebenskraft einzuflössen, dass es zur Durchführung gelangte.

Ein anderes Projekt ist die Kanalverbindung zwischen der Ostsee und dem weissen Meere. Auch dieses Projekt ist nicht neu, es hat gegenwärtig nur eine Form erhalten, die bei den Versammelten grossen Beifall fand, trotzdem aber nicht mehr Aussicht auf Durchführung haben wird, als die früheren Projekte gehabt haben, weil eben die Herstellung der Verbindung Geld kostet. Der Kanal soll es möglich machen, dass grosse Schiffe aus der Ostsee in das nördliche Eismeer gelangen können. Man meint, es kann nach Durchführung dieses Projektes mit Bestimmtheit erwartet werden, dass mit einem Schlage an den Küsten des Ladoga- und des Onegasees eine Montanindustrie erblüht, da dort das Erdinnere reiche Erzlager birgt. Auch Granit und andere Baumaterialien, die in Menge vorhanden sind, würden zur Beförderung gelangen. Die zahlreichen Wasserfälle könnten für die Industrie nutzbar gemacht werden usw. Ausser den wirthschaftlichen würden auch noch strategische Vortheile erlangt werden, denn in einigen Tagen könnten Kriegsschiffe aus dem baltischen Meere in das weisse Meer geschafft werden und umgekehrt. Was den Bau des Verbindungskanals anbelangt, so sieht der Verfasser des Projektes dabei keine besonderen technischen Schwierigkeiten. Man würde den Kanal von der Newa zum Ladogasee, dann mit Benutzung des Sswir zum Onegasee bauen, von dessen nördlichem Winkel aus durch hydrotechnische Bauten das Eismeer erreicht werden müsste. Die Flüsse wären natürlich stellenweise zu vertiefen. Die grossen Vortheile einer solchen Verbindung der genannten Meere unterliegen ja keinem Zweifel, aber — es bleibt auch diese Kanalverbindung zunächst ein frommer Wunsch.

Ein drittes Projekt, das nicht weniger lebhaft die Geister beschäftigt, ist die Herstellung einer Verbindung zwischen dem Kaspisee und dem schwarzen Meere. Es liegt auf der Hand, dass Handel und Verkehr durch einen solchen Wasserweg eine sehr grosse Unterstützung und Neubelebung erfahren würden und dass die Verbindung namentlich für das neuerblühende Centralasien von der grössten Bedeutung werden müsste. Aber auch dieses Kanalprojekt wird wohl in absehbarer Zeit kaum mehr Glück und Aussicht auf seine Durchführung haben, als seine Leidensgefährten.

Neben diesen drei grossen Kanalprojekten beschäftigen noch manche weniger grossartige Anlagen die betheiligten Anwohner, Kreise usw.; aber auch diese kleinen Projekte haben nicht viel mehr Glück gehabt, als die grossen.

So kann man nach der Lage, wie sie sich z. Zt. dem Beschauer zeigt, nur sagen, dass auf dem Gebiete der Wasserbauten neue Projekte wohl berathen werden, aber aus diesem vorbereitenden Stadium nicht herauskommen.

Aber selbst die Erhaltung der natürlichen Wasserläufe in ihrer Schiffbarkeit oder die Ausführung von Arbeiten zur Her-

stellung einer schiffbaren Fahrrinne in den Flussläufen findet z. Zt. nur wenig Gegenliebe bei den maassgebenden Körperschaften. Eine der grössten Sorgen auf diesem Gebiete bildet die langsam fortschreitende Versandung der Wolga und die hierdurch ernstlich gefährdete Schifffahrt auf dieser gewaltigen Verkehrsstrasse. Unzählige Projekte sind im Laufe der Jahre entstanden, um die Gefahr zu beseitigen, dem „Mütterchen Wolga“ während des ganzen Jahres die nöthige Menge Wasser zu sichern; aber selbst diese Frage, die ihrer hohen Bedeutung wegen für den Verkehr der asiatischen und europäischen Besitzungen Russlands von allergrösster Wichtigkeit ist, nimmt keinen glücklichen Fortgang.

In der kaiserlichen technischen Gesellschaft hat vor kurzem, wie die deutsche „St. Petersburger Zeitung“ berichtet, die Frage der wirthschaftlichen Bedeutung der Regulirung der Wolga auf der Tagesordnung gestanden. Die Frage wurde von einer Autorität auf diesem Gebiete, dem Ingeniör N. W. Gerassimow, behandelt. Er führte in seinem Vortrage aus, wie schon seit langer Zeit und von verschiedenen Seiten der Wunsch immer wieder ausgesprochen worden sei, das Fahrwasser der Wolga stetig tief und für die üblichen grossen Wolgaschiffe ausreichend zu erhalten.

Der Vortragende weist an der Hand eines sehr reichen Ziffernmaterials über den Verkehr auf der Wolga nach, dass selbst die Aufwendung von nur 60 000 000 R. zu Regulirungszwecken zwischen Nishni-Nowgorod und der Kamaeinmündung eine unrentable Kapitalanlage sein würde. Selbst wenn man annehmen wollte, dass die Gütermengen, die gegenwärtig auf der bezeichneten Theilstrecke zur Beförderung gelangen, nach vollendeter Regulirung doppelt so gross sein werden, also 60 000 000 Pud (= 982 000 t) betragen würden und der Frachtsatz dann um 0,75 Kop. für 1 Pud niedriger wäre, so würde bei einer Gütermenge von 60 000 000 Pud sich ein Nutzen von nur 450 000 R. jährlich ergeben, denen 4 200 000 R. für Unterhaltung und Verzinsung gegenüberständen.

Wenn also die zwischen Nishni-Nowgorod und der Kama verkehrenden Frachten nicht 3 Milliarden Pud (= 49 000 000 t) jährlich betragen, sei die Kapitalaufwendung als eine ganz verfehlte zu betrachten.

Diese Transportziffer könne in absehbarer Zeit nicht erreicht werden, denn gegenwärtig werden auf sämmtlichen Wasserstrassen des Reiches etwa 1,8 Milliarden Pud (= 29 484 000 t) im Jahre bewegt. Eine erhöhte Zufuhr von Waaren ist nicht zu erwarten, da weder die Landwirthschaft, noch die Industrie in der Lage sind, die ungeheure Ziffer zu liefern. Ganz abgesehen hiervon weist Herr Gerassimow nach, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten die Kosten der Regulirung viel zu niedrig angesetzt habe, da die bisher ausgeführten derartigen Arbeiten das Doppelte auf den laufenden Faden gekostet haben.

Der Vortragende fasst seine Ausführungen wie folgt zusammen: Es ist keinenfalls angebracht, an der Wolga irgend welche Regulirungsarbeiten vorzunehmen, da sie sich einerseits nicht bezahlt machen, andererseits aber der durch niedrigen Wasserstand verursachte Schaden ein verhältnissmässig geringer ist. Geboten ist es, die üblichen theilweisen Regulirungen so bald als möglich einzustellen, da sie keinen Zweck haben. Man muss den in dieser Richtung gemachten Fehler eingestehen und ihn nicht durch verfehlte Aufwendung von weiteren Millionen vergrössern. Starke Baggermaschinen und die Frühjahrsströmung der Wolga sind vollständig genügend, um das Fahrwasser in der nöthigen Tiefe zu erhalten.

Soweit der Bericht der Petersburger Zeitung über den Vortrag.

Sehr eigenartig scheint die Berechnung für eine mögliche Rentabilität. Wenn man in ähnlicher Weise vorgegangen wäre, als es sich um den Bau der grossen sibirischen Bahn handelte, dann würde die Eisenbahn wohl schwerlich je zustande gekommen sein. Aber ebenso wie bei dem Bau jener Bahn grosse staatliche Interessen in Frage kamen, deren Bedeutung nicht nach dem Prozentsatze, mit dem das Anlagekapital aus den Einnahmen verzinst werden kann, bemessen worden ist, ebensowenig kann in dem vorliegenden Falle eine Zinsrechnung angestellt werden, wie das von dem Vortragenden geschehen ist. Uebrigens ist anzunehmen, dass das Ministerium bei seiner Auffassung bleibt und dass die Regulirungsarbeiten ausgeführt werden.

Was sonst im europäischen Russland für die Erhaltung einer regelrechten Flussschifffahrt z. Zt. geschieht, ist kaum bedeutend genug, um besonders hervorgehoben zu werden, und steht in gar keinem Verhältniss zu den grossen Aufwendungen, die für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen aufgebracht worden sind und noch gegenwärtig aufgebracht werden.

Endlich die Chausseen und Landwege! Es ist dieser Theil der Verkehrswege in Russland zweifellos der weitaus am stiefmütterlichsten bedachte. In der russischen Litteratur hat sich sogar allgemein die Bezeichnung „die Wegelosigkeit Russlands“ herausgebildet, womit angedeutet wird, dass für Landwege, abgesehen von Eisenbahnen, in Russland nichts geschieht und daher der Verkehr darauf angewiesen ist, sich mit den gewöhnlichen Wegen, wie sie gerade Wald und Feld ermöglichen, zu begnügen.

Wie traurig es in dieser Beziehung bestellt ist, geht aus einem ausführlichen Artikel hervor, den die amtliche „Handels- und Industrie-Zeitung“ diesem Gegenstand widmet. Danach sind überhaupt nur 14 835 Werst (= 15 829 km) Chausseen vorhanden, von denen 2 787 Werst (2 973 km) auf das Weichselgebiet, also auf Polen, und erst der Rest von 12 048 Werst (= 12 856 km) auf das gesammte übrige europäische Russland entfallen.

Das amtliche Blatt führt zum Vergleich für die Bedeutung der vorbezeichneten 12 856 km Chausseen an, dass in Frankreich vor einem Jahrzehnt auf jede Quadratwerst 490 Faden (= 1 045,4 Meter) Landstrasse, in Belgien 444 Faden (= 947,2 m), in England 333 Faden (= 710,4 m), in Oesterreich 80 Faden (= 170,7 m), in Schweden 64 Faden (= 136,5 m), in Spanien 21 Faden (= 44,7 m) entfielen. In Russland weisen nur die Guvernements Petersburg und Moskau mehr als 20 Faden (= 42,6 m) chaussirter Wege auf jede Quadratwerst auf; Tula mit seiner dichten Bevölkerung hat $7^1/_2$ Faden (= 16,0 m), Wladimir $5^4/_5$ Faden (= 12,3 m), Kaluga $4^1/_2$ Faden (= 9,6 m), Smolensk $3^1/_5$ Faden (= 6,8 m), Nishni-Nowgorod $^3/_4$ Faden (= 1,5 m). In 14 Guvernements gibt es überhaupt keine chaussirten Wege.

Das sind die Verhältnisse, unter denen in Russland sich Industrie, Handel und Landwirthschaft entwickeln müssen. Es bleiben, abgesehen von den spärlich über das grosse Land vertheilten wenigen Kilometern Chausseen, nur unbefestigte Landwege übrig, auf denen namentlich der Landmann seine Ernten den nächsten Eisenbahnstationen zuführen und seinen Bedarf an Erzeugnissen der Industrie von ihnen abholen muss. Der Druck, der hierdurch auf die gesammten Verkehrsverhältnisse ausgeübt wird, ist aber um so schwerer, als selbst die Eisenbahnen immerhin noch nicht in so engen Maschen das Land bedecken, dass die einzelnen Stationen auf verhältnissmässig kurzen Wegen erreicht werden können.

Wenn man so die Leistungen, die der Staat in Bezug auf die drei dem Verkehre zur Verfügung stehenden Wegegattungen aufwendet, gegenüberstellt, so fällt die ganz ausserordentliche Ungleichmässigkeit in der Fürsorge für den Ausbau und die Erhaltung der Verkehrswege auf. Für ein Land wie Russland, von dessen Bevölkerung mindestens 90 % z. Zt. vom Ackerbau leben, wäre es das Richtige, neben den Eisenbahnen auch den Wasserstrassen und dem Chausseebau grössere Beachtung zu schenken. Jedenfalls würde nicht nur der Landwirthschaft, sondern ebenso der Industrie ein grosser Dienst geleistet werden können, wenn ihnen billige, leistungsfähige Wasserstrassen zur Verfügung ständen.

Aber wie es den Anschein hat, legt man an maassgebender Stelle weniger Werth auf den Ausbau der Wasserstrassen. Vielleicht kommt auch noch in Russland die Zeit, wo man ihnen mehr Aufmerksamkeit schenken wird, weil man den ausserordentlichen Nutzen erkennen wird, den sie namentlich für die Fortbewegung der Massenartikel, wie Kohlen, Erze usw., gewähren.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Landeseisenbahnrath.** Der Landeseisenbahnrath hat sich am 22. Mai unter Vorsitz des Unterstaatssekretärs Fleck versammelt und die Herren Kommerzienrath Arnhold-Berlin, Bertelsmann, Präsident der Handelskammer Bielefeld, Geheimer Kommerzienrath Frentzel - Berlin und Rittergutsbesitzer Seydel-Chelchen zu ordentlichen Mitgliedern, sowie die Herren Bergwerksdirektor Kleine-Dortmund, Rittergutsbesitzer Graf v. Landsberg-Vehlen, Geheimer Kommerzienrath Wächter-Stettin, Kommerzienrath Weyland - Siegen zu stellvertretenden Mitgliedern des ständigen Ausschusses gewählt. Die Vorlagen des Ministeriums wurden ohne Erörterung dem ständigen Ausschuss zur Vorberathung überwiesen.

— **Ausgleich der Güterwagen im preussischen Staatsbahnwagenverbande.** Der Staatsbahnwagenverband hatte beschlossen, die Verfügungen des Centralwagenamtes bei dem Ausgleich der Güterwagen in den Gruppenausgleichsbezirken unberücksichtigt zu lassen. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten erklärt nun in einem an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse, dass er diesem Beschlusse nicht zustimmen könne. Es heisst dort: „Um die Wagengestellung möglichst zu vervollkommnen und auch zu beschleunigen, ist der Ausgleich durch das Centralwagenamt nicht zu entbehren. Es muss vielmehr dafür gesorgt werden, dass die daraus entstandenen unerwünschten Folgen beseitigt werden. Es fragt sich, ob es nicht durchführbar ist, die Verfügungen des Wagenbüros den Stationen bereits bis 4½ Uhr Nachmittags zugehen zu lassen. Ob dazu eine Früherlegung der Bestands- und Bedarfsmeldungen durch die Stationen nöthig sein wird, oder ob das Ziel nicht vielmehr durch Beschleunigung der gesammten Ausgleichsarbeiten innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit, namentlich auch bei den Gruppenausgleichsstellen, unter Vermeidung jeglichen Aufenthaltes und nöthigenfalls unter Aenderung des Dienstes in den Wagenbüros erreicht werden kann, bedarf der Prüfung. In einzelnen Fällen, in denen eine rechtzeitige Zuführung sich beim Abwarten der Centraldisposition nicht ermöglichen lässt, kann eine besondere Zutheilung vorher erfolgen; die übrigen Dispositionen können vor Eingang der Verfügung des Centralwagenamtes so vorbereitet werden, dass es nur erübrigt, die durch die letztere bedingten Aenderungen darin vorzunehmen. Auch die von der königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/Main hervorgehobenen Schwierigkeiten bei dem Wagenausgleich, die sich durch Aenderungen in der Richtung der Abgabe der leeren Wagen ergeben, können behoben werden, wenn das Centralwagenamt davon Mittheilung macht, in welcher anderen Richtung in den nächsten Tagen die Abgabe der leeren Wagen voraussichtlich zu erfolgen hat. Besonders wichtig ist es, dass jede Verfügung durch die Stationen unverzüglich ausgeführt wird; in dieser Beziehung wird es vor allem auf Fortbildung der Vorschriften ankommen. Für regelmässige Abgabe von Wagen wird die Abfuhr planmässig festzulegen sein, auch sind thunlichst für die Abgabe bereits leere Wagen zu verwenden. Das rechtzeitige Eintreffen der Wagen auf den Verwendungsstellen ist durch Vorschriften und Aufsicht sicher zu stellen. Wenn alle diese Grundsätze Beachtung und Durchbildung erfahren, wird der Wagenausgleich durch Gruppenbezirke auch unter Berücksichtigung des Ausgleichs durch das Centralwagenamt zu einer weiteren Verbesserung der Wagengestellungsverhältnisse führen."

— **Oberbauverstärkung.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat Veranlassung genommen, den königlichen Eisenbahndirektionen eine rechtzeitige Anpassung des Gleiszustandes an die vermehrte Betriebsbeanspruchung, besonders hinsichtlich des Schwellenabstandes bei Gleisen mit schon erheblich abgenutzten oder sonst mangelhaften Schienen, zur Pflicht zu machen. Dabei müssen jedoch, sofern nicht Gefahr im Verzuge ist, die zu treffenden Maassnahmen im Rahmen der etatlich bewilligten Mittel bleiben.

— **Die frachtfreie Rückbeförderung der Leichen der in Ostasien verstorbenen deutschen Offiziere, Militärärzte, Militärbeamten und Mannschaften** in die Heimath ist mit Allerhöchster Ermächtigung vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten auf den Strecken der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Main-Neckareisenbahn zugestanden worden, sofern der Transport zur See kostenfrei geschieht. Die Ausschiffung der Leichen erfolgt entweder in Hamburg oder Bremerhaven. Die Eisenbahndirektionen Altona und Hannover, denen über die Zeit des Eintreffens der einzelnen Transporte unter namentlicher Bekanntgabe der Verstorbenen rechtzeitig Nachricht zugehen wird, haben dafür Sorge zu tragen, dass Verzögerungen in der Beförderung auf den Eisenbahnen thunlichst vermieden werden. Die Eisenbahnkommissare sind beauftragt, den ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnen die Bewilligung der Vergünstigung gleichfalls zu empfehlen.

— **Der elektrische Versuchsbetrieb auf der Wannseebahn** ist am Mittwoch, den 29. Mai wieder aufgenommen worden. Für die zwischen Berlin, Wannseebahnhof und Zehlendorf verkehrenden 16 Züge ist der nachfolgende Fahrplan aufgestellt worden. Abfahrtszeiten von Berlin 9, 10.10, 11.10 Vormittags, 12.20, 1.40, 2.40, 3.40, 4.40 Nachmittags; Abfahrtszeiten von Zehlendorf 9.30, 10.40, 11.40 Vormittags, 1.10, 2.10, 3.10, 4.10 und 5.10 Nachmittags. Wie bisher, so wird auch künftig der elektrische Versuchsbetrieb an Sonn- und Feiertagen ruhen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenbezirk.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis einschliesslich 15. Mai d. J. in 13 Arbeitstagen 210 951 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 227 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 205 983 und auf den Arbeitstag 15 845 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. Mai d. J. auf den Arbeitstag 382 und im ganzen 4 968 Doppelwagen oder 2,4 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im Saarbezirk beträgt der Versand von Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. Mai d. J. 30 203 Doppelwagen gegen 30 348, in Oberschlesien 74 390 Doppelwagen gegen 75 863 und in den drei Bezirken zusammen 315 544 Doppelwagen gegen 312 194 und war demnach im Saarbezirk 145 Doppelwagen oder 0,5 %, in Oberschlesien 1 473 Doppelwagen oder 1,9 % geringer und in den drei Bezirken zusammen 3 350 Doppelwagen oder 1,1 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

— **Annahme der Werkstättenhandwerker im Bereich der preussischen Staatsbahnverwaltung.** Nach § 1 Abs. 1² der gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige der Staatseisenbahnverwaltung (Verwaltungsvorschriften S. 450) sollen die für den unmittelbaren Dienst in der Betriebsverwaltung anzunehmenden Personen die Schulkenntnisse, die für ihre Beschäftigung nothwendig sind, sich angeeignet haben und fachmässig hinreichend vorgebildet sein. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat nunmehr in einem an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlass bestimmt, dass bei der Annahme von Werkstättenhandwerkern, soweit sie nicht als Lehrlinge in Werkstätten der Staatseisenbahnverwaltung ausgebildet sind und deshalb anderen Bewerbern vorgehen, unter sonst gleichen Verhältnissen diejenigen Bewerber zu bevorzugen sind, die in ihrem Handwerk die Gesellenprüfung vor einem hierfür zuständigen Prüfungsausschusse abgelegt haben. (§ 131 der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich.)

— **Meppen-Haselünner Eisenbahn.** Der „Reichsanzeiger" vom 28. Mai d. J. veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend die Ausdehnung des Meppen-Haselünner Eisenbahnunternehmens auf den Bau und Betrieb der vollspurigen Nebeneisenbahnstrecke von Haselünne nach Herzlake für Rechnung des Kreises Meppen.

— **Ueber die im Bau begriffene Strecke Petersdorf-Landesgrenze** (Eisenbahndirektionsbezirk Breslau) schreibt ein alter Leser der „Kreuzzeitung" ihr aus Schreiberhau folgendes: Die Sommergäste, die in diesem Jahre unseren weitzerstreuten Gebirgsort aufsuchen werden, dürften mit Staunen in den Ortstheilen links des Zacken viel verändert finden. Wenn die Reisezeit beginnt, steht zum grossen Theile ein Werk fertig da, auf das die preussische Eisenbahnverwaltung stolz sein darf: die Bahnstrecke Petersdorf-Landesgrenze, reich an technischen Schwierigkeiten und an Naturschönheiten. Zur Zeit wird emsig an der Herstellung des Bahnkörpers in der von den Sommergästen bewohnteren Gegend gearbeitet, damit dann die Tausende ausländischer Arbeiter und die Sprengarbeiten sich in die Klüfte hinter der Josefinenhütte zurückziehen können, wenn die „Saison" anbricht. Bis Mittelschreiberhau und bis zu den altbekannten Fremdenherbergen Villa Vetter und Kurhaus zum Hochstein und bis zum Lenzheim wird die Arbeit schon zu Anfang Juni fertig. Die Bahn, deren Bau auf 9 000 000 ℳ veranschlagt ist, dehnt sich durch die riesigen Serpentinen auf die fast 5- bis 6 fache Strecke aus, als die Luftlinie beträgt. Zuerst taucht sie ins Dunkel des hochromantischen kleinen Zackenthales; dann durchbricht sie den Moltkefels in einem Tunnel, um über dem Kirchdorf Niederschreiberhau in dem gleichnamigen Bahnhof an der Dachsbaude den ersten Halt zu bieten. Schon hier thut sich das herrliche Panorama des Hochgebirges auf mit seinen Vorbergen, während im Vordergrunde das bisher so vielen Turisten ganz unbekannte Dorf zu Füssen liegt. Dann zwängt sich die Strecke durch einen 26 m tief in den Granit gesprengten Einschnitt. Wieder kommt ein anderes Bild vor die Augen: das Mitteldorf, von der Villa Vetter und dem Kurhaus an übereinander emporsteigend. Dann macht sie einen fast vollständigen Kreis um den Oskarstein; während die Sehne dieses Segments in etwa 10 Minuten bequem zu durchschreiten ist, braucht man zum Belaufen der Strecke fast 1 Stunde! Aber man hat etwas von diesem Gang. Eine Fülle herrlicher Ausblicke aufs Hirschberger Thal, auf den Kamm, auf die Kochelhäuser, das Rettungshaus bis zum Reifträger hin, die Siebenhäuser und die katholische Kirche darüber, zuletzt den Hochstein, den Iserkamm und wieder das Mitteldorf, an dessen Rand der Bahnhof Mittelschreiberhau liegt. Am Iserkamm geht nun die Strecke entlang, zum Theil auf gewaltigen Dämmen. Der Dichter Gerhart Hauptmann, dessen Park sie betritt in der Nähe seines „Schiller-

häuschens“, vulgo „Dichterschuppen“ genannt, ist vor ihr nach Agnetendorf entflohen. Sodann legt sie sich hinter dem dritten Bahnhof, dem für Marienthal, in hohem Wall vor das katholische Krankenhaus, ihm viel seiner bisherigen schönen Aussicht raubend, und läuft über König's Hotel am Weissbachstein entlang ins Weissbachthal. Zwischen Josefinenhütte und Gebertbaude ist der vierte Bahnhof, im Hinterwinkel, wo bei Hoffnungsthal der schwierigste Tunnel gebohrt wird, der fünfte, in Grünthal der sechste der ganzen Bahn. Hoffentlich erfüllt die Bahn die grossen Hoffnungen, die unsere Gebirgsgegend auf sie setzt, denn die Gemeinde hat durch die mehrfache Verlegung der Dorfstrasse — Niveauübergänge werden ganz vermieden — mancherlei Unbequemlichkeiten, durch die Zufuhrstrassen, die sie zu bauen hat an der Dachsbaude und von Marienthal aus, reichlich 120 000 ℳ. Kosten.

Ein Vortheil dürfte sich jedenfalls ausser der Bequemlichkeit der Güterzufuhr zeigen, d. i. die Vertheilung des Fremdenzuflusses in gleichmässigerer Weise auf den ganzen Ort. Es ist sicher, dass ausser den alten Hospizen und den kleinen Gasthäusern in der Nähe von Bahnhof Mittelschreiberhau dann dort auch grössere Hotels entstehen werden, denn Baustellen sind dort in ausgezeichneter Lage und Ausdehnung zu haben. Sicher ist auch, dass der bisher weniger besuchte Iserkamm dann mehr besucht und in seinen Schönheiten erschlossen werden wird. Und der Vortheil ist für die Fremden am deutlichsten, dass es nun mindestens bequemer und billiger als bisher sein wird, nach Schreiberhau zu gelangen.

— **Elektrischer Schnellverkehr auf der Militärbahn Berlin-Zossen-Jüterbog.** Wie die „Nordd. Allg. Ztg.“ berichtet, ist die Verwaltung der Militärbahn zur Zeit damit beschäftigt, den Gleiskörper für die Versuche der Studiengesellschaft für elektrischen Schnellverkehr herzurichten. Es wird eine Verstärkung des Unterbaues für Fahrten von 120 km in der Stunde (höher soll einstweilen nicht gegangen werden) für nothwendig erachtet und die Schwellenzahl zu dem Zwecke vermehrt. Die Bahnverwaltung übernimmt die Verantwortung für diese Herstellung, doch erst die Versuche selbst werden volle Aufklärung darüber geben, wie weit man mit der Verstärkung des vorhandenen Unterbaues bei derartigen Schnellfahrten gehen muss. Auch die Masten für die Oberleitung werden auf der Strecke bis Zossen bereits versetzt.

— **Von der Schwebebahn Barmen - Elberfeld - Vohwinkel** wurde am 23. Mai ein weiteres Stück, die Strecke Zoologischer Garten-Vohwinkel, dem Betriebe übergeben und damit zugleich die Eröffnungsfeier des ganzen Unternehmens verbunden. Wir entnehmen hierüber einem ausführlichen Bericht der „Köln. Ztg.“ folgendes: Die landespolizeiliche Abnahme ergab keine Beanstandungen, die Fahrt der Abnahmekommission auf der neuen Strecke und die Besichtigung der Anlagen verlief zur vollsten Zufriedenheit aller Theilnehmer. Zur Feier der Betriebseröffnung hatten sich u. a. als Vertreter des Regierungspräsidenten Oberregierungsrath Grüttner, die Spitzen der städtischen und staatlichen Behörden, Vertreter der königlich sächsischen Staatseisenbahnverwaltung, Vertreter der Hochschulen Aachen, Berlin, Braunschweig, Dresden und Hannover sowie die Abgeordneten Dr. Beumer, Dr. Böttinger, v. Knapp, Reinhart Schmidt und Weyerbusch eingefunden. Nach Besichtigung der Montagearbeiten am Bahnhofe Kluse und nach einem Imbiss in der Stadthalle Johannisberg versammelten sich die Festgäste im Kuppelsaale des neuen Rathhauses, wo Oberbürgermeister Funck den Willkommgruss der Stadt Elberfeld entbot. Er führte dabei aus: „Mit Stolz empfinden wir es, dass unsere Stadt die erste Schwebebahn der Welt besitzt und dass die Nachbarstädte Barmen und Vohwinkel in Einsicht und Weitsicht das ihrige dazu beigetragen haben, um das Unternehmen nach Kräften zu fördern. Als eine Pflicht der Dankbarkeit erscheint es mir heute, neben dem genialen Erfinder, dem Geheimen Kommerzienrath Eugen Langen in Köln, dessen Erfindungsgeist wir das Unternehmen verdanken, hier im Rathhause des Mannes zu gedenken, dessen Energie, diplomatischem Geschick und verständnissvollem Erfassen grosser Aufgaben wir einen wesentlichen Antheil an dem heutigen Erfolge zu verdanken haben, des Oberbürgermeisters Jäger. Seit März befindet sich die Theilstrecke Zoologischer Garten-Kluse bereits im Betriebe und hat sich glänzend bewährt. Ihre volle Bedeutung wird die Bahn aber erst erlangen, wenn die beiden Verbindungsstrecken nach Barmen und Vohwinkel dem Verkehr übergeben sind. Wir sind heute so glücklich, eine dieser Voraussetzungen erfüllt zu sehen. Ich beglückwünsche die kontinentale Gesellschaft aufrichtig zu dem schönen Erfolge und dem glücklich erreichten theilweisen Ziel und begrüsse die Gäste, die gekommen sind, um ihr Interesse an dem hervorragenden Bauwerk zu zeigen. Ich hoffe, dass es allen in den Mauern unserer Stadt wohl gefallen möge. Mögen sie eine dauernde, freudige Erinnerung von hier mitnehmen und einen Einblick in das Schaffen unserer arbeitsamen Bevölkerung und die landwirthschaftlichen Reize thun, die Mutter Natur in so verschwenderischer Fülle über Elberfeld ausgebreitet hat.“ Lebhafter Beifall begleitete diese Worte. Der Vertreter der Erbauerin der kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, Direktor Petri aus Nürnberg, dankte für diesen Willkommen und gab ein übersichtliches Bild über die Entwickelung des Schwebebahnunternehmens, das schon bei dem Besuche des Kaisers und der Kaiserin in Elberfeld im Oktober v. J. in diesem Blatte eingehend gewürdigt worden ist. Direktor Petri dankte den Herren, die den ausserordentlichen Schwierigkeiten, denen das Unternehmen begegnete, die Wege geebnet haben, insbesondere dem Eisenbahndirektionspräsidenten Dieck, Landtagsabgeordneten Dr. Böttinger und Landrath Scherenberg. Welche gewaltigen Schwierigkeiten zu überwinden waren, erhelle aus dem Umstande, dass zu dem Projekt 6 000 Entwurfsblätter erforderlich waren, während die Müngstener Brücke deren nur 700 erforderte. Der Stromverbrauch auf der Schwebebahn sei ausserordentlich gering. Erfreulich sei es, dass der erste Monat des Betriebes schon einen Betriebsüberschuss ergeben habe. Wenn dies auch keinen Maassstab für die wirthschaftliche Bewerthung biete, so sei doch anzunehmen, dass der Verkehr nach dem völligen Ausbau der Gesammtstrecke noch erheblich wachsen werde. Der Schwerpunkt des ganzen Unternehmens liege natürlich in der Fortsetzung der Bahn nach Barmen. Uebrigens habe die kontinentale Gesellschaft 1 600 000 ℳ. für Zuschüsse und Verzinsung des Kapitals zurückgestellt. Die Nürnberger Gesellschaft habe für die Anlage grosse Opfer gebracht, hoffe allerdings auch, dass es bei dem hiesigen Erfolge nicht sein Bewenden habe, sondern dass die Schwebebahn, die besonders bei den Vertretern der technischen Wissenschaften in ganz ausserordentlichem Maasse Interesse erwecke, Nachahmung finden werde. Schon sei die kontinentale Gesellschaft in Verhandlungen über die Errichtung weiterer Schwebebahnen eingetreten. So sei ein Entwurf aufgestellt, um über der Stadtbahn in Berlin eine Schwebebahn zu errichten. Beabsichtigt sei auch, eine elektrische Schnellbahn von Brüssel nach Antwerpen zu bauen, um die Fahrzeit von 50 auf 20 Minuten zu vermindern. Eine Gruppe von Interessenten sei bestrebt, auch für diese Bahn das Schwebeprojekt durchzudrücken. Zum Schluss wies Direktor Petri noch auf den Plan einer elektrischen Schnellbahn Berlin-Hamburg hin und hob hervor, dass sich auch für eine solche am besten das Schwebebahnsystem eigne. Die Ausführungen des Redners wurden mit lebhaftem Beifall aufgenommen.

Nach diesem Festakte brachte die Schwebebahn die Festgäste nach Vohwinkel. Hier wurden die Bahnhofsanlagen, Reparaturwerkstätten und Wagenschuppen in Augenschein genommen. Die Strecke Zoologischer Garten - Vohwinkel unterscheidet sich dadurch von der bereits im Betriebe befindlichen Strecke Zoologischer Garten - Kluse, dass diese dem Laufe der Wupper folgt, während jene über die Hauptstrasse von Sonnborn und Vohwinkel führt, weil sich die Wupper hier mehr und mehr von dem bebauten Gelände entfernt. Der Endpunkt der Bahn liegt in der Nähe des Empfangsgebäudes bei Bahnhof Vohwinkel. Während die eisernen Stützen, die die Bahnkonstruktion tragen, auf der Flussstrecke schrägstehend konstruirt sind und von den Ufern ausgehen, wird die Bahn über der Hauptstrasse von Sonnborn und Vohwinkel von den Bürgersteigen aus durch portalartige Stützen getragen. Hierdurch wurde der Forderung, dass der Fahrdamm vollständig für den Fuhrwerksverkehr freigehalten wurde, genügt, während andererseits die Stützen auf den Bürgersteigen kaum mehr Platz einnehmen, als die Strassenlaternen und die Masten der elektrischen Leitungen. Die von den Bahnstützen gehaltenen Bahnträger sind über der Wupper wie auf den Strassenstrecken in derselben Weise ausgeführt und zwar nach einem von der ausführenden Baugesellschaft der Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg konstruirten Tragwerk. Die Strecke Zoologischer Garten-Vohwinkel ist 3 km lang, während die Strecke vom Zoologischen Garten bis Kluse eine Länge von 4,6 km aufweist. Nach Fertigstellung bis Bahnhof Rittershausen wird eine Länge von 13,3 km vorhanden sein. Auf der Strecke Kluse - Zoologischer Garten sind acht Haltestellen angelegt, von da bis Vohwinkel treten noch vier Haltestellen hinzu. Auf Barmer Gebiet sind sieben Haltestellen vorgesehen und auf Elberfelder Gebiet kommt demnächst noch die Haltestelle Landgerichtsbrücke hinzu. Insgesammt werden nach Fertigstellung der Bahn somit 20 Haltestellen vorhanden sein. Ihre Entfernungen wechseln von 320 m bis auf 1 000 m. Die Strecke bis Rittershausen wird voraussichtlich bis zum nächsten Jahre fertig gestellt werden. Das gesammte Eisengewicht einschliesslich der Stützen beläuft sich auf das laufende Meter zweigleisiger Bahn für die Wupperstrecke nur auf 1 140 kg und für die Landstrecke nur auf 1 065 kg. Die Strecke Vohwinkel - Kluse wird in 22 Minuten durchfahren. Die Wagen folgen sich durchschnittlich in Zeitabständen von 5 Minuten. Den Schluss der Feier bildete ein Festessen im Zoologischen Garten, das durch

zahlreiche Trinksprüche gewürzt wurde. Der Vertreter der königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, Oberregierungsrath Meyer, widmete seinen Trinkspruch den Leitern der kontinentalen Gesellschaft und betonte hierbei, dass er es für eine Aufgabe der Eisenbahnverwaltung halte, jedem neuen Verkehrsunternehmen förderlich zu sein. Obschon sich ergeben habe, dass nach Umwandlung des Pferdebetriebes auf der Barmen-Elberfelder Strassenbahn in elektrischen Betrieb monatlich 25000 Personen weniger auf der Eisenbahn befördert worden seien, habe die Eisenbahnverwaltung doch das Schwebebahnunternehmen gefördert. Die Sonderinteressen müssten eben den Interessen der Gesammtheit gegenüber zurücktreten. Er wünschte der kontinentalen Gesellschaft, dass die Rentabilität steigen und die Bahn recht viele Nachfolger finden möge.

— Sächsische Stimmen zur Eisenbahnfrage. Der in Dresden erscheinende, offenbar sehr gut unterrichtete „Sachsenspiegel" schreibt: „Gutem Vernehmen nach steht die königl. sächs. Staatsregierung heute noch ebenso wie früher auf dem Standpunkt, keinerlei Verträge mit Preussen oder dem Reiche einzugehen, die eine Schmälerung oder gar eine Beseitigung der sächsischen Eisenbahnhoheit im Gefolge haben würden, Zumuthungen, die auch von Preussen niemals gemacht worden sind; ein von Preussen noch vor wenigen Jahren angebotener Pachtvertrag mit 7 prozentiger Verzinsung ist eine schon wiederholt dementirte Legende. Eine reichsgesetzliche Regelung des Tarifwesens (wie sie in der Landesversammlung des nationalliberalen Vereins als erstrebenswerth bezeichnet wurde) kann gewiss nach manchen Richtungen hin als vortheilhaft erscheinen; es wird aber kaum zu bezweifeln sein, dass Preussen einem Gesetz, das ihm Beschränkung seiner Machtbefugniss zu Gunsten anderer Eisenbahnverwaltungen auferlegt, niemals zustimmen wird. Wenn weiter behauptet worden ist, die sächsischen Eisenbahnen müssten sich, falls etwas vertragsmässiges nicht zu erreichen sei, Preussen auf Gnade und Ungnade ergeben, so sieht man doch wohl zu schwarz in die Zukunft, denn vorläufig arbeiten die sächsischen Staatsbahnen noch nicht mit Unterbilanz, wie unterstellt worden ist. Die Zinsen der Eisenbahnschuld zehren noch keineswegs die Betriebsüberschüsse auf. Freilich ist es nicht zu leugnen, dass bei weiterer Aufnahme von Anleihen die Zeit kommen kann, in der die Staatsbahnen mit Verlust arbeiten, eine Möglichkeit, der Regierung und Landtag vorbeugen müssen. Sollte aber die Staatsbahnrente trotz aller Vorbeugungsmaassregeln noch weiter sinken, so besitzt Sachsen, das erste Industrieland des Deutschen Reiches, immer noch genügend Hilfsquellen, welche die Beibehaltung der eigenen Staatsbahnverwaltung, ohne welche die Selbständigkeit des Königreichs eine bedeutende Einbusse erleiden würde, gestatten. Voraussetzung ist natürlich, dass bei der Reform der direkten Steuern die Regierung nicht abermals im Stiche gelassen wird."

— Der Pfingstverkehr der Berliner Strassenbahnen übertraf in diesem Jahre alles bisher Geleistete. Den „Berl. N. Nachr." zufolge hat die Grosse Berliner Strassenbahn mit den mit ihr verbundenen Gesellschaften: der westlichen Vorortbahn, der südlichen Vorortbahn und der Berlin-Charlottenburger Strassenbahn an den beiden Pfingstfeiertagen nahezu 2500000 Menschen befördert. Am Pfingstsonntag waren es 1152450, am Pfingstmontag noch 128000 mehr, 1280835 Personen. Das sind zusammen 2433285 Köpfe. Der Löwenantheil entfällt natürlich auf die „Grosse" mit 947800 Personen am Sonntag und nicht weniger als 1029800 am Montag. Die westliche, die ehemalige Dampfbahn, hatte am Montag die stärkste Tageseinnahme seit ihrem Bestehen. Sie beförderte am Sonntag 102900, am Montag 136800 Menschen. Die verhältnissmässig kleine südliche Vorortbahn brachte es am Sonntag auf 15750, am Montag auf 21535. Die Charlottenburger Gesellschaft hat 86000 am ersten und 93000 am zweiten Feiertag befördert. Im einzelnen war der Verkehr nach den Vororten besonders stark. Die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie nach Niederschönhausen brachte eine Steigerung des Verkehres, der alle Erwartung übertraf.

— Personalnachrichten. Im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Geheimen Bauräthe Thelen, bisher in Hannover, nach Königsberg i/Pr. zur Wahrnehmung der Stellung des Oberbauraths bei der Eisenbahndirektion daselbst und Usener, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M.; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Baeseler, bisher in Erfurt, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Magdeburg, Friederichs, bisher in Köln, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken, Breusing, bisher in Berlin, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Hannover, Deufel, bisher in Danzig, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Uelzen, Ruppenthal, bisher in Mayen, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Saarbrücken, Schaeffer, bisher in Uelzen, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Frankfurt a/M. Cloos, bisher in Saarbrücken, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Köln, Marcuse, bisher in Rheydt, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion nach Mayen, v. Busekist, bisher in Neuss, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion nach Danzig und Bischoff, bisher in Arnstadt zur Betriebsinspektion 1 in Erfurt. — Es ist übertragen: dem Eisenbahnverkehrsinspektor Sässe in Berlin die Leitung der Verkehrsinspektion Berlin 1 und dem Eisenbahnverkehrsinspektor Böhm in Berlin die Leitung der Verkehrsinspektion Berlin 2. — Der Regierungsbaumeister Hofmann in Berlin ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor unter Verleihung der etatsmässigen Stelle eines Eisenbahnbaubeamten im technischen Eisenbahnbaubüro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ernannt worden. — Der Regierungs- und Baurath Coulmann, seither Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Frankfurt a/M., ist infolge seiner Ernennung zum grossherzoglich hessischen Oberbaurath und vortragenden Rath im hessischen Ministerium der Finanzen in Darmstadt aus dem preussischen Staatsdienste ausgeschieden. — Der Regierungsrath Gründler, Mitglied der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., ist in den Ruhestand getreten.

Im Bereich der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: der Baurath Harz, Vorstand der Werkstätteninspektion Leipzig II, als 1. Vorstand und zugleich Vorstand der Lokomotivabtheilung zur Werkstätteninspektion Chemnitz, der Baurath Degener, Vorstand der Wagenabtheilung der Werkstätteninspektion Dresden, als Vorstand zur Werkstätteninspektion Leipzig II, der Maschineninspektor Schmidt beim Werkstättenbüro als Vorstand der Wagenabtheilung zur Werkstätteninspektion Dresden, der Baurath O. W. F. Richter beim Baubüro Altenburg zur Bauinspektion Altenburg I, die Bauinspektoren Häbler beim Baubüro Kötzschenbroda zur Bauinspektion Freiberg II, Volgmann beim Baubüro Penig zum Baubüro Frohburg und Sonnenberg beim Baubüro Penig zum Baubüro Groitzsch, die Regierungsbaumeister Schreiber beim Baubüro Mügeln zum Baubüro Weissenberg, G. A. Richter beim Werkstättenbüro zum Baubüro Leipzig und Heinig beim Betriebsmaschinenbüro zum Baubüro Zwickau. Dem Bauinspektor Schindler beim Baubüro Kötzschenbroda ist die Leitung dieses Baubüros übertragen und der Regierungsbaumeister Fritzsche beim Baubüro Burgstädt mit der Leitung dieses Büros beauftragt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Annahme der Investitionsvorlage im österreichischen Abgeordnetenhause. Nach mehrtägiger Berathung gelangte der Gesetzentwurf, „betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogramms der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende 1905", am 23. Mai in zweiter Lesung zur Annahme. Bei der Verhandlung fand insbesondere eine eingehende Erörterung über die von den sozialdemokratischen Abgeordneten beantragte Aufnahme von Zusatzbestimmungen über den Arbeiterschutz sowie über den theilweisen Rückersatz jener 113000000 Kronen an die Kassenbestände statt, welche in den letzten drei Jahren vom Eisenbahnministerium zur Deckung dringender Investitionen auf den Staatsbahnen zufolge einer kaiserlichen Verordnung den Kassenbeständen entnommen worden sind, nachdem für die Bedeckung dieser Ausgaben mit Rücksicht auf die parlamentarischen Verhältnisse im Gesetzgebungswege nicht vorgesorgt werden konnte.

— Die Fürsorge für die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen. Gelegentlich der Berathung der Investitionsvorlage im österreichischen Abgeordnetenhause wurden seitens eines Wortführers der sozialdemokratischen Partei mehrfache Angriffe gegen die Staatseisenbahnverwaltung wegen angeblich ungenügender Fürsorge für die Bediensteten der Staatsbahnen erhoben. Der Eisenbahnminister widerlegte eingehendst diese Angriffe und führte im Verlaufe seiner Rede im wesentlichen folgendes aus:

„Es wird gesagt — und das ist ja ein Schlagwort geworden, welches in gewissen Kreisen lebhaft gebraucht wird —, die österreichische Staatseisenbahnverwaltung lasse es an Fürsorge für ihr Personal fehlen und das Eisenbahnpersonal werde nicht entsprechend berücksichtigt, seine materiellen Verhältnisse werden nicht verbessert, und vor allem gibt es nicht genug Worte der Geringschätzung, der wegwerfenden Beurtheilung für die Gehaltsregelung, die bei den Staatsbahnen im Jahre 1899 vorgenommen wurde. Es sei mir gestattet, zur Abwehr nur ein paar Ziffern anzuführen. Diese Ziffern sprechen viel besser als lange Reden, welche über diesen Gegenstand gehalten werden

önnen. Diese Ziffern sind folgende: Im Jahre 1894 gab es bei en österreichischen Staatsbahnen 24 804 ständig Angestellte, a Jahre 1900 — das ist das letzte Jahr, über welches ein abge- chlossenes Ergebniss vorliegt — ist diese Ziffer auf 44 159 ge- tiegen. Demnach beträgt die Steigerung 19 355 oder 78,03 %. ie Bezüge dieses Personals sind von 40 000 000 Kr. im Jahre 394 auf 83 000 000 Kr. im Jahre 1900, d. i. um 40 300 000 Kr., also m mehr als 100 % gestiegen. Die Leistung an Zugkilometern t von 43 100 000 im Jahre 1894 auf 62 600 000 im Jahre 1900, d. i. m 19 500 000 oder 45 % gestiegen. Es ist also die Leistung in den tzten sechs Jahren um 45 % gestiegen, während die Bezüge des ersonals sich um 78 % erhöhten, also in einem weit höheren aasse als die Betriebsleistung. Wenn man nun die Ziffern Worte übersetzt, so heisst das, dass das Personal, im ganzen etrachtet, höhere Bezüge bekommen hat, als der Entwickelung es Verkehres entsprechen würde einschliesslich der Beamten id zwar auch der höheren Beamten, welche immer so lebhaft er hervorgehoben werden, die aber statistisch gar nichts be- euten, weil fünf oder sechs Oberinspektoren oder Regierungs- the bei einer Ziffer von Hunderttausenden oder Millionen der ehaltsbezüge verschwinden . . .

Von dem Mehraufwande der 40 300 000 Kr. entfallen auf die erkehrssteigerung 18 200 000 Kr., es bleiben daher für die Ver- sserung der Bezüge 22 100 000 Kr. übrig. Zu diesen 22 100 000 ronen kommen noch für eine bessere Altersversorgung, die rtwährend im Auge behalten wird, 1 700 000 Kr. hinzu, so dass e Aufbesserung zusammen 23 800 000 Kr. beträgt. Dazu kommt och die Einführung der Dienstruhezeiten. Diese Einführung ostet im laufenden Jahre 3 200 000 Kr. und erforderte die Neu- fnahme von 3 400 Leuten. Das ist aber nicht das einzige, as in den letzten Jahren geschehen ist. Ich erinnere an die abilisirung der Arbeiter. Es ist dadurch eine grosse Gruppe n Bediensteten eines besseren Lebensunterhaltes theilhaftig worden. Die Leute sind auf Lebenszeit angestellt und ben seither eine viel bessere Stellung. Es ist weiter e Verbesserung der Pensions- und Provisionsnormen vorge- mmen worden, lauter Reformen, welche in die Millionen sten, und es ist ferner die viel bespöttelte Gehaltsregelung rchgeführt worden. Diese kostet im laufenden Jahre 6 000 000 onen.

Dies sind die Elemente, aus denen sich die Fürsorge der aatsbahnverwaltung für ihre Bediensteten ergibt, und wir auchen für diese Thätigkeit keine anderen Epitheta, als die ichtmässige Erfüllung dessen, was eine grosse Verwaltung m Personal schuldet. Wir wollen uns darüber gar nicht reiten, ob das sozialpolitisch ist oder nicht, sondern wir halten für die Pflicht einer grossen Verwaltung, und die rwaltung thut dies, unbeirrt durch jene hämischen ngriffe, Verdrehungen und Entstellungen, mit denen s Wirken der Verwaltung in gewissen Kreisen über- hüttet wird, und diese Arbeit, diese Thätigkeit gibt der sterreichischen Staatseisenbahnverwaltung wohl das Recht, zu gen, dass sie sich diesem Theile ihrer Pflichten nicht tzogen hat, und dass sie in Bezug auf die Fürsorge für s Personal, in Bezug auf die möglichste Verbesserung der ge des Personals das weitgehendste geleistet hat. Es wird r nicht einfallen, alle die Einzelverfügungen zu rechtfertigen d zu vertreten, welche bei einer Verwaltung vorkommen nnen, die ein Personal von über 40 000 Menschen beschäftigt. kann ja vorkommen, dass hier und da ein Erlass missver- nden wird, die Diensteseintheilung unzweckmässig ist, dass n einmal das Personal nicht gefragt hat, dass man ein deres Mal mit dem, was das Personal gesagt und was es ge- nscht hat, nicht viel hat anfangen können, weil die Leute selbst nicht wissen, wie eigentlich die Dienst- und Ruhe- iten u. dergl. am besten und zweckmässigsten für sie einge- ichtet werden sollen. Das gebe ich alles zu. Wogegen ich ch aber wehren muss, das ist die Zumuthung der mala fides, Zumuthung, dass die Verwaltung in ihrer Böswilligkeit die chen darauf anlegt, die Bediensteten um ihre Rechte zu ngen. Dieser Vorwurf trifft mich nicht.

Und noch eins: Die Staatsbahnverwaltung hat, indem sie den letzten Jahren mit weitgehender Fürsorge für ihre Be- ensteten die Personalauslagen gesteigert hat, damit eine hwere und grosse Verantwortung auf sich geladen, nämlich ne grosse finanzielle Verantwortung, und ich bitte zu hören, as man über die schlechten und ungünstigen Ergebnisse des aatsbetriebes sagt. Worauf ist das nun zurückzuführen? f ein paar Elementarkatastrophen, die uns getroffen haben, furchtbaren Hochwasserkatastrophen, die während Wochen d Monaten unsere besten Linien unterbrochen haben, auf n Kohlenarbeiterausstand, der uns unsere besten Trans- rte während mehr als einem Vierteljahre entzogen hat, d das ist darauf zurückzuführen — und da bekenne ich ch schuldig —, dass wir für das Personal zu viel gethan ben und weil wir dem Personal schon Wohlthaten und Ver- sserungen erwiesen haben zu einer Zeit, wo die finanziellen gebnisse noch nicht nachgereift waren. Das ist die tragische Schuld, zu der ich mich bekenne. Damit ist aber die zweite Pflicht der Staatseisenbahnverwaltung nicht erledigt, das ist die Pflicht der Sparsamkeit, und so wie es früher von einem Redner gesagt wurde, die Staatsbahnverwaltung soll nicht immer gleich an eine Tariferhöhung denken, sondern sie soll Oeko- nomie treiben, so muss ich unbedingt anerkennen, dass von der Staatseisenbahnverwaltung die Pflicht einer vernünftigen Spar- samkeit hochzuhalten ist, einer Sparsamkeit, die nicht darauf aus- geht, durch kleinliche Maassregeln beim Personal vielleicht etwas hereinzubringen, sondern die im grossen und vernünftig spart. Und zu dieser Verpflichtung, zur Verpflichtung der Oekonomie kann ich mich nur vollständig bekennen. Es ist das eine der angelegentlichsten Sorgen meines Amtes, durch eine vernünftige, sparsame Wirthschaft — und in dieser Richtung wird gethan, was nur geschehen kann — die Ergebnisse der Staatseisen- bahnverwaltung zu verbessern. Die Ergebnisse haben es gewiss nöthig, dass man nach beiden Seiten trachtet, sowohl durch Pflege des Ertrages, als auch durch die Oekonomie das Staatsbahnwesen zu heben.

Ich werde mir übrigens angelegen sein lassen, die ein- zelnen Fälle, welche angeführt worden sind, zu untersuchen, und ich bitte überzeugt zu sein, dass, wenn ich dahinterkomme, dass man, meinen Absichten und Befehlen zuwider, gegen das Personal nicht so vorgeht, wie man vorgehen sollte, ich das zur strengsten Ahndung ziehen werde. Ich bitte aber nur eines zu be- rücksichtigen: Was die Behandlung des Personals betrifft, so ist diese bei den Staatsbahnen durch die neue Dienstespragmatik vom Jahre 1898 festgestellt, und es ist bezeichnend, dass jetzt überall in den verschiedenen Versammlungen der Bediensteten von Privat- bahnen gesagt wird: „Wir möchten eine solche Dienstprag- matik haben, wie sie bei den Staatsbahnen eingeführt ist."

— Die Bediensteten der Staatseisenbahngesellschaft. In einer der letzten Sitzungen des österreichischen Abgeordneten- hauses beantwortete der Eisenbahnminister eine an ihn gerich- tete Anfrage über die Lage der Bediensteten der österreichisch- ungarischen Staatseisenbahngesellschaft. Die Anfrage gipfelte darin, ob der Minister geneigt sei, kraft des Aufsichtsrechtes dahin zu wirken, dass die Wünsche und Forderungen der An- gestellten der Gesellschaft seitens der Verwaltung der Bahn ehestens erfüllt werden. Der Minister erklärte, dass er über die Dienstes- und Entlohnungsverhältnisse der gesell- schaftlichen Angestellten umfassende Erhebungen angeordnet habe, welche derzeit noch nicht zum Abschlusse gediehen seien und wohl längere Zeit in Anspruch nehmen werden. Sobald diese Erhebungen abgeschlossen sein werden, werde er nicht ermangeln, von dem Ergebnisse dem Abgeordnetenhause in geeigneter Art Mittheilung zu machen. Was die Ver- hältnisse des gesellschaftlichen Provisionsinstituts anbelangt, so sei dieses Institut vor wenigen Jahren nahe daran gewesen, in eine Lage zu gerathen, in der es nicht mehr imstande gewesen wäre, seine satzungsmässigen Verpflichtungen zu erfüllen. Es sei aber gelungen, den drohenden Zusammenbruch abzuwehren, indem die gesellschaftliche Verwaltung, von der Staatsverwal- tung auf die Gefahr der Lage in nachdrücklichster Weise auf- merksam gemacht, anlässlich des Regierungsjubiläums des Kaisers in anerkennenswerther Weise freiwillig sich dazu ver- standen habe, an eine Regelung der finanziellen Lage des Fonds unter Uebernahme bedeutender finanzieller Lasten für die Ge- sellschaft zu schreiten. Die Gesellschaft habe nicht nur ihren jährlichen Beitrag von 1,35 % der Lohnsumme der Mitglieder auf 5 % erhöht, sondern sich auch verpflichtet, die sich alljährlich ergebenden Gebahrungsausfälle aus Betriebsmitteln zu decken.

Insofern die Begünstigungen, welche den Mitgliedern dieses Instituts satzungsmässig zugestanden werden, hinter jenen zurückstehen, welche die Mitglieder der Altersversorgungs- institute der Staatsbahnen oder anderer Privatbahnen geniessen, werde ungeachtet dessen, dass der Regierung auf diese Frage eine unmittelbare Einflussnahme nicht zustehe, gewiss jede sich bietende Gelegenheit wahrgenommen werden, um auf die Be- seitigung bestehender Ungleichmässigkeiten hinzuwirken.

— Generalversammlung der österreichischen Nordwest- bahn. Am 22. Mai d. J. hat die diesjährige ordentliche General- versammlung der Gesellschaft stattgefunden. Sie erhielt dies- mal ihr besonderes Gepräge durch das Erscheinen einiger Mit- glieder der christlich-sozialen Partei, welche sich in heftigen Angriffen gegen die Verwaltung wegen der ungünstigen Lage der Bediensteten der Nordwestbahn ergingen und eine wesent- liche Verbesserung der Bezüge dieser Bediensteten forderten.

Diese Forderungen gipfelten in folgenden Punkten: 1. allgemeine Aufbesserung der Gehalte um etwa 400 Kr. für jeden Bediensteten; 2. raschere Vorrückung; 3. Einrechnung von einem Fünftel des Gehalts in die Pension für den Entgang des Quartiergeldes; 4. Auflassung der Klasse der Kanzlei- beamten; 5. Einführung einer gerechten Dienstpragmatik; 6. Einführung einer Nachtdienstzulage; 7. Abschätzung der

Dienstwohnungen und Entschädigung des Bediensteten, falls der Miethwerth der Dienstwohnung die Höhe des Quartiergeldes nicht erreicht; 8. Aufstellung einer Personalkommission und eines Schiedsgerichtes; 9. Zuwendung von Uniformirungsbeiträgen für die Streckenbeamten.

Der Vizepräsident des Verwaltungsraths v. Taussig widerlegte die gegen die Verwaltung erhobenen Angriffe in eingehender Weise. Er führte u. a. aus, dass die Ausgaben für Personalzwecke bei der Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn 1891: 13 424 086 Kr., 1900: 19 921 157 Kr. betrugen und mithin eine Steigerung von 6 500 000 Kr. erfahren haben. Die Betriebseinnahmen der garantirten Linie der Nordwestbahn betrugen 1891: 18 492 500 Kr., 1900: 24 985 800 Kr. und sind daher um 6 493 000 Kr. gestiegen. Die Einnahmen des Ergänzungsnetzes stiegen in dieser Zeit von 12 942 300 Kr. auf 16 709 000 Kr., das ist um 3 767 000 Kr.; insgesammt sind die Einnahmen in dem zehnjährigen Zeitabschnitt gestiegen um 10 260 380 Kr. Die Ausgaben sind gestiegen um 7 385 000 Kr. gegenüber einer Steigerung der Einnahmen von 10 200 000 Kr. Der den Aktionären zur Verfügung stehende Gebahrungsüberschuss hat sich von 1891 bis 1900 um 2 172 000 Kr. gehoben, wovon der Löwenantheil an den Staatsschatz abgeführt wurde. In der Zeit von 1896 bis 1900 hat die Steigerung der Einnahmen 5 460 000 Kr. betragen, die Steigerung der Personalauslagen bei beiden Netzen 3 250 000 Kr. Der Gebahrungsüberschuss ist bei der erwähnten Einnahmesteigerung um rund 470 000 Kr. gewachsen. Im Vergleich mit den anderen österreichischen Eisenbahnen beträgt zufolge der vom Eisenbahnministerium veröffentlichten Statistik die Anzahl des Personals sämmtlicher österreichischen Bahnen für das Bahnkilometer 10 : 52 Personen, bei der Nordwestbahn dagegen 11 : 33. Die Personalauslagen sämmtlicher österreichischen Bahnen betragen für das Bahnkilometer durchschnittlich 5 880 fl., bei der Nordwestbahn 6 887 fl. Für 100 Wagenachskilometer beziffert sich die Durchschnittsausgabe sämmtlicher Bahnen auf 2 082 fl., bei der Nordwestbahn auf 2 388 fl. Von den gesammten Betriebsausgaben entfallen von je 100 fl. bei sämmtlichen Bahnen im Durchschnitte 68 fl. 83 kr. auf Personalauslagen, bei der Nordwestbahn 78 fl. 62 kr. Nichts liegt der Verwaltung ferner als zu behaupten, dass die Lage der Beamten der Nordwestbahn zu gar keinen Klagen Veranlassung gebe. Es sei aber seitens der Verwaltung, welcher nach den Satzungen die Entscheidung in Personalangelegenheiten zukommt, vieles zur Verbesserung geschehen. Mit Ausnahme der fünf obersten Beamten seien 1896 bis 1900 sämmtliche Beamten in höhere Gehaltsklassen befördert worden, darunter 15 % einmal, 50 % zweimal. Die Verwaltung werde auch in der Folge nach Möglichkeit zur Verbesserung der Lage der Bediensteten beitragen, und zwar unbeirrt um Angriffe und Verdächtigungen. Die Verwaltung würde von ihren Beamten eine schlechte Meinung haben, wenn sie diese verantwortlich machen wollte für das, was sich ab und zu ausserhalb des Kreises der Beamten oder in einem kleinen Kreise derselben abspielt. Die Verwaltung habe von ihrer Ehrenhaftigkeit und Pflichttreue gegen die Gesellschaft eine viel zu hohe Meinung, als dass sie annehmen dürfte, die Mehrzahl der Beamten begrüsse es sympathisch, wenn gegen Vorgesetzte Schmähungen und Invektiven laut werden, und zu Feindseligkeiten gegen die Gesellschaft, der sie ihr Brot verdanken, aufgereizt werde.

— **Begünstigung der Ausfuhr von Lebensmitteln aus Ungarn nach Deutschland.** Die stete bedeutende Zunahme der Bevölkerung in den Städten Deutschlands hat zur Folge, dass die Einfuhr von Lebensmitteln, namentlich von Vieh, Eiern, Butter, frischem Gemüse, Obst usw. immer bedeutenderen Umfang annimmt, und ist auch die ungarische Ausfuhr an derartigen Artikeln in steter Zunahme begriffen. Der ungarische Handelsminister hat nunmehr die Genehmigung ertheilt, dass im Interesse der Hebung dieses wichtigen Verkehres die ungarischen Staatsbahnen, im Einvernehmen mit der Kaschau-Oderberger Bahn, von zahlreichen Stationen des Landes dem Verderben leicht ausgesetzte Lebensmittel, und zwar lebende und frische Fische, frisches Obst, Weintrauben usw. unter Berührung der Grenzstation Oderberg mit geeigneten Zügen als Eilgut mit Eilgutfrachtbriefen unter Anwendung der Frachtgutsätze befördern dürfen. Da es besonders wünschenswerth erscheint, dass eine ähnlich rasche und billige Beförderung auch über andere Grenzstationen ermöglicht werde, wurden seitens der ungarischen Staatsbahnen Verhandlungen mit den betheiligten österreichischen Bahnverwaltungen eingeleitet.

— **Personalnachrichten.** In der diesjährigen Generalversammlung der Internationalen Schlafwagengesellschaft wurde Sektionsrath v. Glaser, welcher bisher dem österreichischen Eisenbahnministerium angehört hatte, in den Verwaltungsrath gewählt. Sektionsrath v. Glaser, welcher aus dem Staatsdienst ausscheidet, ist dazu bestimmt, die Vertretung der Gesellschaft in Oesterreich zu übernehmen, und ist ihm rücksichtlich der auf den Eisenbahnverkehr bezüglichen Geschäftszweige des Unternehmens, ferner hinsichtlich der Kuranstalten in Abbazia eine entsprechende Einflussnahme zugedacht.

Dieser Tage starb Hofrath Dr. Zehden, Inspektor für den kommerziellen Unterricht im Ministerium für Kultus und Unterricht. Der Verblichene war seit einer langen Reihe von Jahren auch Direktor der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte und hat sich in dieser Eigenschaft die grössten Verdienste erworben.

Uebrige europäische Länder.

— **Centralbahnhof in Brüssel.** Obwohl das belgische Parlament sich schon früher für die Errichtung eines Centralbahnhofes in Brüssel festgelegt und die gegenwärtigen Bahnhofsverhältnisse als ganz ungenügend anerkannt hat, ist neuerdings ein Widerstand gegen den grossartigen Plan, der mit einer zum Theil unterirdischen Stadtbahn verbunden ist, entstanden. Drei Tage hat die Kammer darüber verhandelt und schliesslich liess sich der Eisenbahnminister Liebaert sehr scharf darüber aus, dass eine neue, der Stadtbahn feindliche „Passion“ geboren sei, welche zum Trotz aller zuständigen fachmännischen Untersuchungen die Gemüther verwirre und Angst zu erregen suche. Der Minister stellte fest, wie die völlige Sicherheit des Bodens erprobt worden und es Unsinn sei, den Einsturz oder die Erschütterung von Kirchen und Häusern von dem unterirdischen Bau zu prophezeien. Sodann betonte der Minister die hohe Dringlichkeit, der gegenwärtigen Lage ein Ende zu machen. Er theilte mit, dass er am Dienstag, den 14. Mai die Reisenden, welche in Brüssel ankamen und abfuhren, habe aufzeichnen lassen; man zählte 100 026 Personen. Züge kämen auf dem Nordbahnhof alle 3 Minuten an; begreife man da nicht, dass die geringste Unregelmässigkeit unter diesen Umständen Störungen veranlasse, welche sich bis mitten in das Land fühlbar machten? Darum sei es eine Frage von allgemeinem Interesse, diese Arbeiten in Brüssel vorzunehmen. Der Minister behandelte den Hauptgegner, den früheren Ministerpräsidenten Woeste, mit ausserordentlicher Schärfe; er bringe nur Einwände und andere Pläne vor, aber es sei klar, dass er alles hintertreiben wolle. Wenn man aber die Arbeiten 10 oder 20 Jahre verzögere, dann würden sie, wenn überhaupt noch möglich, unendlich viel kostspieliger und schwieriger. Der von der Regierung vorgelegte Plan sei der vortheilhafteste, die Zeichnungen erledigt, die Vorarbeiten hergestellt; nun müsse ein Ende mit der Sache gemacht werden. Die im öffentlichen Nutzen liegende nothwendige Arbeit könne noch unter ungehofft günstigen Bedingungen geschaffen werden. Man werde 56 000 000 Fr. ausgeben, aber die Abgabe, welche die Reisenden für den Anschluss gern bezahlen würden, bringe jährlich 1 774 000 Fr. ein. Die so nützliche Ausgabe werde also in 40 Jahren getilgt sein. Wenn die Kammer aber die Verbindung nicht wolle, werde die Regierung ohnedies genöthigt sein, nur um den Nordbahnhof zu entlasten, Arbeiten mit 46 000 000 ℳ Kosten auszuführen, die gar nichts einbrächten. Der Minister schilderte weiter, wie der Centralbahnhof der Stadt Brüssel als Entschädigung für die Verminderung ihres Gebietes eine Vervielfachung des Boden- und Häuserwerthes einbringen werde, und wie die Kammer sich nicht selbst verleugnen und diejenigen, die sich auf ihr früheres Votum verliessen, täuschen dürfe, so dass man sage, die Kammer wisse selbst nicht, was sie wolle. Schliesslich einigte man sich auf eine Tagesordnung, wonach die Regierung, ehe sie neue Kredite zu den bereits bewilligten fordere, die verschiedenen vorliegenden Projekte nochmals prüfen lasse. Uebrigens wurde bei diesen Eisenbahndebatten in der Kammer auf Anfrage vom Minister mitgetheilt, dass auch für andere Bahnhofbauten Mittel bereit gestellt werden sollen, so 1 500 000 ℳ für Gembloux.

— **Arbeiterabonnements auf den belgischen Bahnen.** Auf eine Interpellation von sozialistischer Seite, wonach die Arbeiter nicht genügend berücksichtigt würden, und wobei gegen die „enormen und gefährlichen“ Ueberschüsse, die aus den Eisenbahnen herausgezogen würden, protestirt wurde, antwortete der Eisenbahnminister Liebaert kurz folgendes: Es seien wiederholt die grossen Vortheile, welche die Abonnements den Arbeitern gewähren, anerkannt worden, heute aber beliebe man, sie anzugreifen. Die Eisenbahnen hätten im letzten Jahre $114^2/_3$ Millionen Reisende befördert und eine Einnahme von rund 64 500 000 Fr. ergeben. Von jener Zahl seien $72^2/_3$ Millionen gewöhnliche Reisende und 42 000 000 Arbeiter. Wenn man aber die Einnahmen vergleiche, so finde man, dass 91 % von den gewöhnlichen Reisenden und nur 9 % von den Arbeitern herkommen. Im Jahre 1865, vor der Einführung der Arbeiterabonnements, brachte jeder Reisende durchschnittlich 1,30 Fr. ein, 1899 nur 0,56 Fr. Und dabei sage man, dass die Arbeiterabonnements nicht vortheilhaft seien!

— **Das rollende Material der französischen Eisenbahnen.** Am 4. Mai d. J. hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin, wie bereits in Nr. 40 S. 638 d. Ztg. mitgetheilt, eine Kommission eingesetzt, um die Lastenhefte (cahiers des charges) für die Lieferung des rollenden Materials der Eisenbahnen einheitlich zu fassen und die Gattungen der Maschinen und Wagen zu vereinheitlichen. Die Kommission ist aus einer Reihe hervorragender Ingeniöre unter dem Vorsitz des Generalinspektors der Brücken und Wege, Lax, zusammengesetzt. Jetzt hat der Minister Herrn Lax seine Anweisungen übersandt, die im Amtsblatt veröffentlicht werden. Die Aufgabe der Kommission ist danach endgültig folgende: 1. die französischen Hersteller von Eisenbahnmaterial, die Eisenindustriellen und die Vertreter der grossen Gesellschaften zu vernehmen, um genau festzustellen, wie die Betriebsbedürfnisse mit den Wünschen, welche das Syndikat der Maschinen- und Wagenbauer beim Minister hat laut werden lassen, vereinigt werden können; 2. zunächst für die Lokomotiven charakteristische Daten einer gewissen Anzahl von Gattungen vorzuschlagen, denen die Gesellschaften sich während einer noch zu bestimmenden Zeit betreffs ihrer Genehmigungsgesuche für das rollende Material zu fügen haben, Ausnahmen für besondere Umstände vorbehalten; 3. die derzeitig bei den verschiedenen Eisenbahnnetzen für die Lieferung von Metall und Stoffen zur Herstellung des Materials im Gebrauch befindlichen Lastenhefte einheitlich zu fassen.

— **Tarifgesetz für die schweizerischen Bundesbahnen.** Der Artikel 22 über die Freiheit der Verkehrsleitung macht den gesetzgebenden Körperschaften besonders wegen der Eifersüchteleien zwischen den künftigen Bundesbahnen und den kantonalen Privatbahnen grosse Schwierigkeiten. Das Eisenbahndepartement des schweizerischen Bundesraths hat nun der Kommission des Nationalraths mitgetheilt, dass die Annahme des Vorschlages derselben eine schwere Schädigung der Bundesbahnen bedeuten würde. Der Nationalrath wird den verschobenen Artikel 22 in der Junitagung behandeln.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 14. Mai unter dem Vorsitz des Wirkl. Geh. Oberbauraths Streckert hielt der Direktor der Siemens & Halske-A.-G., Reg.-Baumeister S c h w i e g e r, einen eingehenden Vortrag über d i e e l e k t r i s c h e H o c h - u n d U n t e r g r u n d b a h n i n B e r l i n, v o r w i e g e n d v o m e i s e n b a h n t e c h n i s c h e n S t a n d p u n k t e, aus dem wir folgendes wiedergeben.

Die in Rede stehende grossartige Eisenbahnanlage ist bestimmt, die südliche Hälfte der Stadt zwischen Warschauer Brücke und Zoologischer Garten mit Abzweigung nach dem Potsdamer Platz zu durchqueren und zwar theils als Hochbahn, theils als Untergrundbahn mit normaler Spurweite. Es ist nicht möglich, im Rahmen eines kurzen Zeitungsberichtes sich über den im hohen Grade fesselnden, durch zahlreiche Pläne, Einzeldarstellungen, Photographien und Modelle erläuterten Vortrag eingehend auszusprechen. Es mag daher nur einiges von allgemeinem Interesse hervorgehoben werden. Zunächst die Auseinandersetzungen des Vortragenden über die an das Unternehmen gestellten Anforderungen, die hinzielen auf eine grössere Fahrgeschwindigkeit als auf den in Berlin bestehenden Stadt- und Strassenbahnen, eine schnelle, in Zeiträumen von einigen Minuten sich vollziehende Aufeinanderfolge der Züge, einen möglichst kurzen, nach Sekunden zu bemessenden Aufenthalt der Züge an den einzelnen Haltestellen, endlich auf eine Vermeidung von Kreuzungen in Schienenhöhe. Diesen Anforderungen wird in erster Linie Rechnung getragen werden durch Einführung des elektrischen Motorbetriebes, der im Vergleich zum Lokomotivbetrieb bedeutende Erleichterungen gewährt, da er schnelleres Anfahren und Halten sowie einen Verkehr der Züge hin und her ohne Umrangirung gestattet und den schwerwiegenden Vortheil mit sich bringt, dass mit Achsdrücken von nur 6 t gerechnet zu werden braucht (gegenüber 14 t auf der Berliner Stadtbahn), der Unterbau demnach leichter und billiger hergestellt werden kann. Die Wagen einschliesslich der Motorwagen sind vierachsig auf Drehgestellen und mit Einrichtungen versehen, die ein schnelles und gefahrloses Besteigen und Verlassen auf den Stationen ermöglichen, auch erhalten sie statt der sonst üblichen Thüren zum Aufschlagen Schiebethüren. Demzufolge ist man im allgemeinen nicht an die für den Bau und die Ausrüstung der bei vollspurigen Eisenbahnen bestehenden Vorschriften gebunden, insbesondere kann das hierfür festgesetzte Normalprofil bedeutend eingeschränkt werden. Wäre das nicht der Fall, so würde die Herstellung der Hoch- und Untergrundbahn unverhältnissmässige, von einer Privatgesellschaft nicht zu erschwingende Kosten verursacht haben.

Die nach vorstehendem sich ergebenden Grundzüge für die Herstellung aller baulichen Anlagen auf der Hochbahn sowohl wie auf der Untergrundbahn wurden vom Vortragenden eingehend erörtert, auch mit dem bereits in Betrieb stehenden Anlagen ähnlicher Art in London, Paris, Budapest usw. verglichen.

Man hätte einer durchgängigen Gestaltung der ganzen Anlage als Hochbahn den Vorzug gegeben, wurde jedoch durch die Forderungen der Gemeinde Charlottenburg sowie durch die Rücksichtnahme auf eine Fortsetzung der Bahn vom Potsdamer Platz mitten durch die Stadt gezwungen, auch zur Untergrundbahn überzugehen. Dass jene Fortsetzung nur eine Frage der Zeit sein könne, auch unabhängig von dem Strassenverkehr für einen Schnellbetrieb eingerichtet werden müsse, wurde eingehend an der Hand einer statistischen Zusammenstellung, die die gewaltige Zunahme des Berliner Verkehres veranschaulichte, nachgewiesen.

Man beabsichtigt, den Betrieb auf der neuen Bahn so zu gestalten, dass die Züge in Zeitabständen von $2\frac{1}{2}$ Minuten in jeder Richtung verkehren. Jeder Zug, gewöhnlich aus drei Wagen bestehend, davon je ein Motorwagen am Kopf und Ende, kann 170 Personen befördern. Im Bedarfsfalle erhält jeder Zug noch einen vierten Wagen; reicht dieses nicht aus, so würde man zwei Züge der gewöhnlichen Zusammenstellung zu je drei Wagen hintereinander schalten. Was die Schnelligkeit des Verkehres betrifft, so hofft man zu erreichen, dass in den Hauptverkehrsrichtungen vom schlesischen Thor einerseits nach dem Potsdamer Platz und Zoologischen Garten andererseits die bisherigen Fahrzeiten auf den Stadt- und Strassenbahnen um etwas mehr als die Hälfte herabgemindert werden, z. B. zwischen dem schlesischen Thor und dem Zoologischen Garten von 42 auf 20 Minuten.

Der Vortrag wurde mit lebhaftem Beifall aufgenommen. Es folgte eine Besprechung, an der sich die Herren v. Knappe, Schwabe, Sarre, der Vorsitzende sowie der Vortragende betheiligten. Es kamen dabei vornehmlich die Verkehrsverhältnisse auf dem Potsdamer Platz, wie sie sich nach Durchführung der von der Stadt Berlin geplanten Untergrundbahn im Zuge der jetzigen Strassenringbahn gestalten würden, zur Sprache; hierbei wurde auch mitgetheilt, dass die Hoch- und Untergrundbahn, wenn es ihr gelänge, die vorgenannten Ergebnisse bezüglich der Verkehrsschnelligkeit zu erreichen, in dieser Beziehung der neuen Pariser Stadtbahn überlegen sein würde.

In üblicher Abstimmung wurden als ordentliche einheimische Mitglieder aufgenommen: Oberst und Chef der Eisenbahnabtheilung im Grossen Generalstabe v. d. G r o e b e n, Oberingeniör der Siemens & Halske-Aktiengesellschaft R e i c h e l und Ingeniör W e s t m a n n, als ordentliches auswärtiges Mitglied: Direktionsrath der pfälzischen Eisenbahnen G a y e r in Ludwigshafen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 23. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 30,092 km lange, im Betriebe der k. k. österreichischen S t a a t s b a h n e n stehende Linie S a t t l e d t - G r ü n a u ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Die Strecke F r e u d e n t h a l - K l e i n M o h r a u der k. k. ö s t e r r e i c h i s c h e n S t a a t s b a h n e n, welche am 31. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, wird vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Die 6,50 km lange Strecke N e u h a u s (K r e i s S o n n e b e r g) - S t o c k h e i m der k ö n i g l i c h e n E i s e n b a h n d i r e k t i o n E r f u r t, welche am 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, wird vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. An der Linie Protiwitz-Buchau zwischen den Stationen Bohentsch und Buchau ist am 26. Mai d. J. in Kilometer 13,3 die Haltestelle Tescheditz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1776 vom 20. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1899 (abgesandt am 24. Mai d. J.).

Nr. 1832 vom 25. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, mit Ausnahme der königlich preussischen Staatseisenbahndirektionen und der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1900 (abgesandt am 28. Mai d. J.).

Nr. 1935 vom 14. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der bayerischen Staatsbahnen auf Abänderung der Bestimmungen des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement über die Tragung von Entschädigungen (abgesandt am 30. Mai d. J.).

Nr. 1943 vom 14. Mai d. J. an sämmtliche am Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins betheiligten Verwaltungen, betreffend Neuauflage des Uebereinkommens über den Diensttelegrammverkehr (abgesandt am 28. Mai d. J.).

Nr. 2011 vom 14. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses (ausschliesslich Erfurt), betreffend die Vereins-Güteprobenstatistik des Berichtsjahres 1899/1900 (abgesandt am 28. Mai d. J.).

Nr. 2081 vom 22. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 30. Mai d. J.).

Nr. 2115 vom 23. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Abgabe älterer Drucksachen des Vereins (abgesandt am 30. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Reststrecke Neuhaus (Kr. Sonneberg)-Stockheim.

Am 1. Juni d. J. wird die 6,50 km lange Reststrecke Neuhaus (Kr. Sonneberg)-Stockheim der Neubaulinie Köppelsdorf-Stockheim für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

Der an dieser Reststrecke gelegene Haltepunkt Burggrub dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr; die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen ist ausgeschlossen. Die neu zu eröffnende Strecke führt bis zur bayerischen Station Stockheim, die Gemeinschaftsstation wird.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit: „Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und, soweit bayerisches Gebiet in Betracht kommt, die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns vom 10. Dezember 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und die Tarife für den Direktionsbezirk Erfurt.“ Der Fahrplan für diese Strecke ist in dem allgemeinen Fahrplan der Direktionsbezirke Erfurt-Halle, der am 1. Mai d. J. in Kraft getreten ist, enthalten.

Erfurt, den 22. Mai 1901. (1309)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 26. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Bohentsch und Buchau gelegene Haltestelle Tescheditz für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet. Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind in den bezüglichen Fahrplänen bereits kundgemacht.

Die Personen- und Gepäckabfertigung findet im Nachzahlungswege statt.

Pilsen, am 4. Mai 1901. (1310)

K. k. Staatsbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Wegen übergrossen Wageneinlaufes muss Aufnahme von Zuckersendungen für Raffinerie in Aussig auf ungefähr acht Tage eingestellt werden.

Wien, am 24. Mai 1901. (1311)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft

4. Güterverkehr.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif-Theil II, Heft 1. (Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station Beuthen R. O. U. E.)

Mit 15. Juni 1901 wird die Station Beuthen R. O. U. E. für den Eilgutverkehr geschlossen, und treten die für diese Station bestehenden Eilgutfrachtsätze ausser Kraft. Eilgutsendungen werden von diesem Zeitpunkte ab nur noch von und nach der Güterabfertigungsstelle Beuthen O. S. E. abgefertigt.

Die für Beuthen O. S. E. bestehenden Sätze weisen gegenüber den entsprechenden Sätzen von Beuthen R. O. U. E. theilweise Erhöhungen auf.

Wien, am 25. Mai 1901. (1312)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von rheinisch-westfälischen nach belgischen Stationen tritt am 1. Juni d. J. der Nachtrag III in Kraft, enthaltend u. a. die bereits am 20. März d. J. eingeführten Sätze des Ausnahmetarifs B nach Station Liège (Guillemins) (Val. Benoit Charb. et Moulins Hauzeur etc.) und neue, bedeutend ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs B nach Station Overpelt Usines sowie sonstige Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 25. Mai 1901. (1313)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr. (Gruppe VI/VIII.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. gelangt ein Ergänzungsblatt zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr zur Ausgabe. Dasselbe enthält geänderte, theilweise erhöhte Entfernungen für die Station Mannheim-Neckarvorstadt sowie die Aufhebung von Entfernungen zwischen den Stationen Saargemünd und Scheidt des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken einerseits und einzelnen Stationen des Direktionsbezirks Mainz andererseits. Eintretende Frachterhöhungen werden vom 15. Juli ab gültig.

Frankfurt a/M., den 28. Mai 1901. (1314)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag XIV zum Tarif vom 1. Januar 1896 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen:

1. der besonderen Tarifvorschriften,
2. des Kilometerzeigers infolge Eröffnung neuer Bahnstrecken und Einbeziehung neuer Stationen,
3. der Ausnahmetarife.

Insbesondere gelangen für die südlichen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt anderweite ermässigte Entfernungen mit solchen bayerischen Stationen zur Einführung, für welche sich gegenüber den seitherigen Entfernungen Abkürzungen über den neuen Bahnweg Köppelsdorf-Stockheim ergeben.

Ferner werden anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Station Nürnberg Rangirbahnhof mit den Stationen der nördlichen Verbandsverwaltungen zur Einführung gebracht.

Insoweit hierdurch und durch sonstige Aenderungen des Tarifs Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 16. Juli d. J. ab.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 21. Mai 1901. (1315)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden die Stationen Amalienhof der Altdamm-Kolberger Eisenbahn und Liebeseele, Ostswine und Pritter des Direktionsbezirks Stettin in den direkten Verkehr einbezogen.

Ferner treten durch Eröffnung der Strecke Ostswine-Swinemünde, sowie durch die Strecke Falkenburg-Callies anderweite, ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen, sowie ein Ausnahmefrachtsatz für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von Station Engelskirchen (Direktionsbezirk Elberfeld) nach Station Berlinchen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 24. Mai 1901. (1316)

Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Juni 1901 ab kommt im bayerisch-sächsischen Güterverkehr für Porzellanerde (Kaolin) (Ausnahmetarif 2 a) im Verkehr zwischen der bayerischen Station Neuburg a/D. und der Station Plagwitz-Lindenau (sächs. und preuss. Staatsbahn) ein Frachtsatz von 0,94 ℳ. für 100 kg zur Anwendung.

Dresden, den 30. Mai 1901. (1317)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr der Tarifgruppe VI und norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Juni d. J. wird der Gruppentarif VI neu ausgegeben. Er enthält, wie seither, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a. M. und Mainz, sowie für die Stationen dieser Bezirke mit den Stationen der Cronberger Eisenbahn, der Kerkerbachbahn und der Ilmebahn. Neben Frachtermässigungen treten durch Einführung des neuen Tarifs auch einzelne Frachterhöhungen ein. Die letzteren erhalten jedoch erst vom 15. Juli d. J. ab Wirkung.

Ferner werden gleichfalls mit Wirkung vom 15. Juli d. J. ab die im norddeutsch-hess.-südwestdeutschen Verbande für den Verkehr zwischen Mannheim B. B. und den Stationen Eschwege, Kirchhain, Marburg, Nordhausen und Warburg des Direktionsbezirks Cassel bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Petroleum und Naphta aufgehoben.

Die im neuen Tarif enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Tarif auch käuflich bezogen werden kann.

Frankfurt a/M., den 29. Mai 1901. (1318)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni 1901 tritt zum sächsischen Binnengütertarif für vollspurige Linien (Theil II) der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Aenderungen und Berichtigungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, des Nebengebührentarifs, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw. sowie Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen insbesondere für Zucker (Rübenzucker) jeder Art im Falle der Ausfuhr, für Rohzucker jeder Art an Raffinerien und für flüssige Rohhefe. Die im Nachtrag enthaltenen besonderen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt. Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 29. Mai 1901. (1319)

K. Generaldirektion der sächs.
Staatseisenbahnen.

Main-Neckareisenbahn.

Zum Main-Neckarbahn-pfälzischen Thiertarif wird mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. der Nachtrag I ausgegeben. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Nebenbahn Weinheim-Fürth i. O.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Gepäckabfertigungen.

Darmstadt, den 25. Mai 1901. (1320)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Deutsch-französischer Verband.
Verkehr über Elsass-Lothringen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Ettlingen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff, Holzzellstoff usw. zwischen deutschen Stationen und Stationen der französischen Ostbahnen aufgenommen:

von Ettlingen nach	Abth. I	Abth. II
Fentsch Grenze . . .	8,50	7,85
Amanweiler Grenze .	7,85	7,25
Novéant Grenze . .	7,85	7,25
Chambrey Grenze .	6,70	6,20
Dt. Avricourt Grenze	5,50	5,10
Alt-Münsterol Grenze	7,55	7,00

(Frachtsätze für je 1000 kg in Francs).

Strassburg, den 25. Mai 1901. (1321)

Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 bezw. soweit sich Frachterhöhungen ergeben mit Gültigkeit vom 1. August 1901 erfahren die Ausnahmetarife Nr. 1 b und 9 (für Stammholz etc.), 2 (für Schleifholz), 5 (für Torfstreu etc.), 6 (für Düngemittel etc.), 7 (für Brennholz etc.) und 10 (für Stein- und Braunkohlen etc.) Aenderungen und Ergänzungen. Nähere Auskunft wird von den betheiligten Dienstesstellen ertheilt.

München, den 25. Mai 1901. (1322)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Juni d. J. wird die nur für Frachtgut in Wagenladungen eröffnete Station Karlsruhe Hafen der badischen Staatsbahn mit den um 1 km erhöhten Entfernungen der Station Karlsruhe Westbahnhof in die Hefte 1—5 der Abtheilung A aufgenommen.

Cöln, den 30. Mai 1901. (1323)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Die lt. Bekanntmachung vom 3. d. Mts. in beschränktem Maasse eingeführten Ausnahmetarife 14, 14 a und L für Zucker werden vom 1. Juni d. J. ab auch gleichmässig auf den Verkehr mit den Stationen der braunschweigischen Landesbahn ausgedehnt.

Erfurt, den 28. Mai 1901. (1324)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a. M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern).

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif Nr. 17 für Abfälle von Baumwolle etc. auf die Stationen Mannheim (Dir.-Bez. Mainz) und Mannheim Neckarvorstadt ausgedehnt.

München, den 22. Mai 1901. (1325)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Innerer Verkehr der königl. bayer. Staatseisenbahnen.

Das Heft D des bayerischen Lokaltarifs wird mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 unter dem Titel:

„Eisenbahnverkehrsordnung und Tarif für den Verkehr der königl. bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D. Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der königlich bayerischen Lokalbahnen"

neu ausgegeben.

Vom gleichen Zeitpunkte ab tritt das ab 1. April 1898 gültige Tarifheft D für den Verkehr der königlich bayerischen Lokalbahnen mit Nachträgen ausser Kraft.

Insoweit jedoch Frachterhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen eintreten, haben dieselben erst Gültigkeit vom 1. August 1901; insoweit ferner Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, haben die früheren Frachtsätze noch bis 1. August 1901 Gültigkeit.

Das neue Tarifheft D kann um den Preis von 1 ℳ. 50 ₰ für das Stück von dem Materialdepot der Generaldirektion käuflich bezogen werden.

München, den 24. Mai 1901. (1326)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen der vollspurigen Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim in den Thiertarif badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb einbezogen.

Mit Ausnahme der Haltepunkte Altwiesloch, Baierthal und Wiesloch Oberstadt, die für den Thierverkehr nicht eingerichtet sind, findet unbeschränkte Abfertigung von lebenden Thieren statt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 24. Mai 1901. (1327)

Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni l. J. wird für Steine, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 genannt, im Verkehr zwischen Ittlingen und Mannheim ein ermässigter

Frachtsatz von 0,20 ℳ für 100 kg unter den für den Ausnahmetarif 4 c bestehenden Bedingungen eingeführt.
Karlsruhe, den 22. Mai 1901. (1328)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Verband.
Der ab Mannheim, Rheinau und Ludwigshafen a/Rh. nach Basel transit Westschweiz bestehende Ausnahmefrachtsatz für Reis in Höhe von 0,70 ℳ für 100 kg (Transittarif für belgische und holländische Güter vom 15. Juli 1894 zu den Tarifheften 1 und 5) findet vom 25. Mai d. J. ab auch auf Rohreissendungen mit Bestimmung nach Reiden, Station der schweizerischen Centralbahn, Anwendung.
Strassburg, den 20. Mai 1901. (1329)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gruppentarif V und ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif.
Am 1. Juni d. J. wird die Reststrecke Neuhaus (Kr. Sonneberg)-Stockheim des Direktionsbezirks Erfurt dem Betriebe übergeben. An dem genannten Tage treten daher die in den oben genannten Tarifen enthaltenen bezüglichen neuen und abgeänderten Entfernungen in Kraft.
Magdeburg, den 23. Mai 1901. (1330)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif V und mitteldeutsch-hessischer Gütertarif (Gruppenwechseltarif V/VI).
Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Stockheim i. Oberfranken als Steinkohlen - Versandstation in die in obenbezeichneten Gütertarifen bestehenden Ausnahmetarife 6 (für Brennstoffe) einbezogen.
Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 24. Mai 1901. (1331)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. treten im nordostdeutsch-sächsischen Thiertarif zwischen Lötzen, Station der ostpreussischen Südbahn, und der sächsischen Station Chemnitz direkte Frachtsätze in Kraft, die bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren sind.
Bromberg, den 23. Mai 1901. (1332)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juni d. J. tritt ein neuer Tarif für die Benutzung der eisenbahnseitigen Bohlwerke in Stettin in Kraft, welcher bezüglich der Höhe der Gebühren mit dem Abschnitt II des vom 1. April d. J. ab gültigen städtischen Schifffahrtsabgabentarifs übereinstimmt. Der Tarif vom 15. April 1899 tritt mit dem genannten Tage ausser Geltung.
Stettin, im Mai 1901. (1333)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 6 vom 12. September 1900 bis 1. Oktober 1902 für den Kohlenverkehr von deutschen Seehäfen und Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen.
Auf die nach den See- und Binnenhäfen mit der Eisenbahn beförderten und mit der Eisenbahn weiter verfrachteten Sendungen findet der Ausnahmetarif vom 15. Juli d. J. ab keine Anwendung.
Essen, den 22. Mai 1901. (1334)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Preussisch-bayerischer Verkehr. Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.
Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag VII in Kraft. Durch denselben werden das Vorwort, die besonderen Tarifvorschriften, der Kilometerzeiger und die Tariftabellen geändert und ergänzt. Insbesondere werden Schnittsätze für den neuen preussisch - bayerischen Uebergangspunkt Stockheim i. Oberfr. zur direkten Abfertigung von Grossvieh (ausschl. Pferde) und von Kleinvieh in Wagenladungen über den Bahnweg Köppelsdorf - Stockheim i. Oberfr. in den Tarif eingestellt. Ferner gelangen im Verkehr zwischen der Station Casekow (Dir.-Bez. Stettin) einerseits und den bayerischen Stationen Arzberg und Marktredwitz andererseits Frachtsätze für die Abfertigung von Grossvieh (ausschl. Pferde) und von Kleinvieh in Wagenladungen zur Einführung.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 22. Mai 1901. (1335)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.
Am 1. Juni d. J. wird zu dem Tarifheft 1 der Nachtrag VI eingeführt.
Derselbe enthält Aufhebung der Güternebenstelle Orth auf der Insel Fehmarn, eine Bestimmung über die anderweite Frachtberechnung im Verkehr mit Frankfurt a. M.-Sachsenhausen (Viehhof), Entfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Mainz, St. Johann-Saarbrücken, sowie anderweite ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Mainz und Münster und sonstige Aenderungen.
Soweit im Verkehr mit der Station Mannheim-Neckarvorstadt des Direktionsbezirks Mainz Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli d. J. in Gültigkeit.
Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen, woselbst auch der Nachtrag VI zum Preise von 0,05 ℳ käuflich zu haben ist, zu ersehen.
Mainz, den 22. Mai 1901. (1336)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Innerer Verkehr der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.
Das Heft C, Abschnitt II des bayerischen Lokaltarifs wird mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 unter dem Titel:
„Eisenbahnverkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der königlich bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C. Abschnitt II. Beförderung von Gütern"
neu ausgegeben.
Vom gleichen Zeitpunkte an tritt das ab 1. April 1898 gültige Tarifheft C, Abschnitt II für die Beförderung von Gütern im inneren Verkehr der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen mit Nachträgen ausser Kraft.
Insoweit jedoch Frachterhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen eintreten, haben dieselben erst Gültigkeit ab 1. August 1901; insoweit ferner Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, haben die früheren Frachtsätze noch bis 1. August 1901 Gültigkeit.
Das neue Tarifheft C, Abschnitt II kann um den Preis von 1 ℳ für das Stück von dem Materialdepot der Generaldirektion käuflich bezogen werden.
München, den 24. Mai 1901. (1337)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII). Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.
Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag XII zum Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält die Entfernungen für die Stationen Affolterbach, Alme, Hirzenach, Kreidach, Lüchtringen, Ringelstein, Saasen, Siddinghausen, Unter-Waldmichelbach, Wahlen und Waldmichelbach, für Isselburg-Anholt und Remscheid-Güldenwerth (letztere gültig vom Tage der Betriebseröffnung ab) und für Mannheim-Neckarvorstadt sowie ermässigte Entfernungen für Düsseldorf Hafen, Worms und Worms Hafen, sodann die Ausnahmetarife 14 und 14 a für Zucker und einige sonstige Aenderungen und Berichtigungen.
Die Entfernungen für die obengenannten neuen Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a. M. und Mainz sowie die erhöhten für Mannheim-Neckarvorstadt werden fortan auch der Frachtberechnung für Kohlen usw. nach den Sätzen des Rohstofftarifs zu Grunde gelegt.
Der Nachtrag ist zum Preise von 20 ₰ durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.
Essen, den 24. Mai 1901. (1338)
Namens der betheiligten Verwaltungen
königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Die am 1. April d. J. eingeführten direkten Frachtsätze für die Beförderung von Cement von Königshof nach sächsischen und preussischen Stationen gelten unter den gleichen Bedingungen auch für die Beförderung von hydraulischem Kalk.
Ferner werden mit Gültigkeit vom 30. Mai d. J. die Stationen Bautzen, Klotzsche, Ostrau und Zittau i. S. mit direkten Frachtsätzen für die Beförderung von Cement und hydraulischem Kalk von Königshof ausgestattet. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.
Dresden, den 18. Mai 1901. (1339)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.
Vom 1. Juni d. J. ab wird die Stendal-Tangermünder und die Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn in den Ausnahmetarif für Düngemittel etc. einbezogen.
Ausserdem wird in den Abschnitt III B des Ausnahmetarifs die Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn aufgenommen.
Berlin, den 23. Mai 1901. (1340)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 tritt im Militärbahn - Staatsbahnverkehr ein Ausnahmetarif 10 für Getreide usw. zwischen Stationen der preussischen Staatsbahnen und Station Schöneberg Militärbahnhof bei Berlin in Kraft. Vom gleichen Tage ab wird die Station Salzdetfurth des Bezirks Hannover in den Verkehr einbezogen.

Berlin, den 25. Mai 1901. (1341)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr. (Gruppen V/VI.)

Am 1. Juni d. J. gelangt der Nachtrag XVIII zum Gütertarif zur Einführung.

Ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen und Ergänzungen enthält derselbe:

a) Aenderungen des Vorwortes und der „Besonderen Tarifvorschriften“;
b) Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Alme, Lüchtringen, Ringelstein und Siddinghausen des Direktionsbezirks Cassel, Saasen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Affolterbach, Eich i. Rheinhessen, Gimbsheim, Hamm i. Rheinhessen, Hirzenach, Ibersheim, Kreidach, Unter-Waldmichelbach, Wahlen und Waldmichelbach des Direktionsbezirks Mainz, Auerstedt und Stockheim in Oberfranken des Direktionsbezirks Erfurt sowie Schönwalde des Direktionsbezirks Halle a/S.;
c) anderweite Entfernungen für die Stationen Arnsberg, Bestwig, Brilon (Stadt), Brilon (Wald), Eversberg, Freienohl, Meschede, Oeventrop, Olsberg und Wennemen des Direktionsbezirks Cassel, sowie für Station Mannheim-Neckarvorstadt des Direktionsbezirks Mainz (für den Wagenladungsverkehr);
d) theilweise abgeänderte Entfernungen für die Stationen Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf-Oberlind, Lauscha (S.-M.), Neuhaus (Kreis Sonneberg), Neustadt b. Coburg, Sonneberg (Thür.) und Steinach a. d. Werrabahn des Direktionsbezirks Erfurt;
e) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 6 (Brennstoffe);
f) Einführung der Ausnahmetarife 6c (Brennstoffe ab Wasserumschlagsplätzen), 14 (Zucker [Rübenzucker]) und 14a (Rohzucker);
g) sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Die durch diesen Nachtrag eintretende Frachterhöhung ist erst vom 15. Juli 1901 ab gültig.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 22. Mai 1901. (1342)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation im inneren bayerischen Verkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1901 wird der ab 1. Mai 1897 bis 30. April 1902 gültige „Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation“ für den inneren bayerischen Verkehr neu ausgegeben. Die Neuausgabe hat Gültigkeit:

a) im inneren Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen,
b) im inneren Verkehr der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München,
c) im direkten Verkehr zwischen Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München

als Anhang zu den bezüglichen Tarifen.

Der am 1. Mai 1897 für den inneren Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen ausgegebene Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation, dessen Geltung auf den Wechselverkehr zwischen Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München erstreckt wurde, verliert durch die Neuausgabe vom 1. Juni 1901 seine Gültigkeit.

Der neue Tarif wird vom Materialdepot der Generaldirektion der k. bayerischen Staatseisenbahnen an Interessenten, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich abgegeben.

München, den 24. Mai 1901. (1343)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 2 in Kraft.

Derselbe enthält neben verschiedenen bereits veröffentlichten Aenderungen wie z. B. Aufnahme von Holzkohlenbriketts in den Rohstofftarif, Einbeziehung der Stationen Langenberg (Reuss) und Mücke (Lausitz) in den Ausnahmetarif für gebrannte Steine, der Stationen Bebitz und Ilberstedt in den Ausnahmetarif für Pflastersteine, der Station Trebbin in den Ausnahmetarif für Kies, der Stationen Niederfinnow und Oderberg-Bralitz als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 9S, Aufnahme der bereits gültigen Ausnahmetarife für Steinkohlen und Braunkohlen von den an Seehäfen und an binnenländischen Wasserumschlagsplätzen gelegenen Stationen, für Zucker (14, 14a und O) in den Tarif:

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Auerstedt, Creidlitz, Grossheirath, Rossach und Siemau-Scherneck des Direktionsbezirks Erfurt; Schönwalde des Direktionsbezirks Halle; Wustermark des Direktionsbezirks Berlin und Gellin und Ostswine des Direktionsbezirks Stettin;
2. theilweise geänderte Entfernungen für die Stationen Gross-Mokatz, Hagen i. Pm., Liebeseele, Misdroy, Pritter, Rehberg, Warnow i. Pm. und Wollin des Direktionsbezirks Stettin;
3. neue Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbriketts (bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20000 kg) nach den Stationen Cavelwisch und Pommerensdorf;
4. neue Frachtsätze des Seehafenausnahmetarifs E für Eisen und Stahl von Bernburg;
5. Ersetzung des Seehafenausnahmetarifs M für Cassia, Petroleum, Farbhölzer und Reis durch einen neuen Ausnahmetarif (unter Aenderung des Waarenverzeichnisses sowie der Frachtsätze);
6. sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs sowie einige durch Druckfehler veranlasste Erhöhungen.

Mit der zum 1. Juni erfolgenden Betriebseröffnung der Neubaustrecke Köppelsdorf-Stockheim treten auch die im Nachtrag 1 enthaltenen ermässigten Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Blechhammer, Coburg, Grosswalbur, Hüttensteinach, Köppelsdorf-Oberlind, Lauscha (Sachs.-Mein.), Mender, Neuhaus (Kr. Sonneberg), Neustadt b. Coburg, Rodach (Herzogthum Coburg), Schweighof, Sonneberg (Thür.), Steinach a. d. Werrab. und Wiesenfeld in Kraft.

Tariferhöhungen treten, sofern nicht im Nachtrage ein anderer Termin angegeben ist, erst mit dem 15. Juli d. J. in Kraft.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 24. Mai 1901. (1344)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Verband.

Die in den Heften 2 und 5 des Verbandsgütertarifs enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II im Verkehr von Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg nach Basel (Reichsbahn), Alt-Münsterol und den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen werden in den meisten Stationsverbindungen mit Wirkung vom 10. Juni d. J. noch weiter ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und die Tarifbüreaus in St. Johann-Saarbrücken, Strassburg und Karlsruhe.

Strassburg, den 24. Mai 1901. (1345)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbands-Gütertarif.

Die im Nachtrage 7, Seite 24—26 und 29—33 enthaltenen anderweiten Stationsentfernungen für Eger, Franzenbad, Hof, deren Gültigkeit ab 1. Juni d. J. bezw. — soweit Frachterhöhungen dadurch eintreten — ab 1. August d. J. festgesetzt war, treten vorläufig nicht in Kraft.

Der anderweite Zeitpunkt des Inkrafttretens wird demnächst bekannt gegeben.

Hannover, den 29. Mai 1901. (1346)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden Frachtsätze nach der zwischen den Stationen Jablonowo und Buchwalde i/Westpreussen gelegenen Haltestelle Adlig-Neudorf des Direktionsbezirks Danzig zur Einführung gebracht.

Kattowitz, den 25. Mai 1901. (1347)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 gelangt zu Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern im inneren Verkehre der kgl. bayer. Staatseisenbahnen vom 1. Juni 1901 der I. Nachtrag zur Einführung.

München, den 25. Mai 1901. (1348)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 wird zum Gruppentarif III (Berlin-Stettin) ein Nachtrag I ausgegeben. Er enthält neben sonstigen Aenderungen und Er-

gänzungen des Haupttarifs Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Gellin, Liebeseele, Ostswine, Pritter, Scheune und Wustermark.

Exemplare des Nachtrages können durch die Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 0,35 ℳ für das Stück bezogen werden.

Berlin, den 28. Mai 1901. (1349)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien - Lindau-Vorarlberg.

Einführung des Nachtrages II zu Theil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 tritt ein Nachtrag II zu dem bezeichneten Gütertarife in Kraft, welcher die Einbeziehung der Station Unghein in den Verbandstarif, ferner neue oder geänderte Frachtsätze für Getreide, Wein, rohes und raffinirtes Petroleum und Rohbenzin etc. enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 25 Heller = 25 Centimes = 20 ₰ erhältlich.

Wien, am 28. Mai 1901. (1350)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)

Theil II, Heft 1.

Einführung eines Nachtrages II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 gelangt zu dem vorbezeichneten Tarifhefte ein Nachtrag II zur Einführung, welcher die Einbeziehung neuer Stationen in den Verbandstarif, neue und geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife für Eier, Roh- und raffinirtes Petroleum, Rohbenzin etc., Porzellan, frische Fische, Nutzholz, Obst, frisches, Geflügel, todtes, etc. enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 70 Heller oder 60 ₰ oder 70 Centimes zu beziehen.

Wien, am 28. Mai 1901. (1351)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)

Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Ausdehnung der Gültigkeit der Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen), 4 (Maschinen), 5 (Papier), 17 (Glas), 18 (Thonwaaren).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 finden die derzeit nur in der Richtung nach Rumänien in Wirksamkeit stehenden Ausnahmetarife, u. z. Nr. 3, 4, 5, 17 und 18 im rumänisch - süddeutschen Eisenbahnverband, Nr. 3 und 4 im Güterverkehr Rumänien - Lindau - Vorarlberg, im Rückvergütungswege auch auf solche Sendungen Anwendung, die infolge Annahmeverweigerung nach der Absendestation zurückbefördert werden.

Den betreffenden Eingaben der Parteien sind die Originalfrachtbriefe für den Hin- und Rücktransport beizufügen.

Wien, am 24. Mai 1901. (1352)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn.

Die diesseitige Bekanntmachung vom 29. März 1901 wird bezüglich der Haltestellen Gottgau und Werdershausen dahin abgeändert, dass der direkte Verkehr nach und von diesen beiden Haltestellen auch vom 15. Mai 1901 ab im mitteldeutschen Privatbahnverkehr mit den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Stettin, Erfurt, Halle, Magdeburg, Hannover, Münster, Cassel, Cöln, St. Johann-Saarbrücken, Essen, sowie der mitteldeutschen Privatbahnen fortbesteht.

Berlin, den 25. Mai 1901. (1353)

Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn. Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Badische Staatseisenbahnen.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen usw. auf den badischen Staatseisenbahnen vom 1. Juni 1900 ist der Nachtrag I — gültig vom 1. Juni 1901 — ausgegeben worden. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sowie des Tarifs. Die neuen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, den 26. Mai 1901. (1354)

Gr. Generaldirektion.

6. Eisenbahneffektenverkehr.

Zinsenzahlung.

Die am 1. Juli 1901 fällig werdenden Zinsscheine der 4½ % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) werden

vom 24. Juni 1901 ab bei der königl. Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und

vom 1. bis 31. Juli d. J. bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

eingelöst.

Magdeburg, den 22. Mai 1901. (1355)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Verdingung von 18 790 Stück Gummischläuchen zur Dampfheizung in 7 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 14. Juni 1901, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 13. Juli 1901.

Berlin, den 24. Mai 1901. (1356)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Die Lieferung der für das Etatsjahr 1901 erforderlichen Mengen

Glühkörper, Glühkörperträger, Glühlampen, Hahnschmiere, Harzfackeln, Putzkrem und Putzpulver

soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

15. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 13. Juli d. J.

Magdeburg, den 25. Mai 1901. (1357)

Königliche Eisenbahndirektion.

Privileg. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft.

Offertausschreibung.

Die Direktion der privileg. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft beabsichtigt die Lieferung von zusammen

5 000 t preuss.-oberschles. Stück- und Würfelkohle und

5 000 „ preuss.-oberschles. Nusskohle

für die Zeit vom 15. Juli 1901 bis 30. Juni 1902 im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Lieferung hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und spezielle Lieferungsbedingnisse zu erfolgen, welche bei der

Abtheilung für Materialwesen

der privileg. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien, 10/2 hintere Südbahnstrasse Nr. 1, an Werktagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben, beziehungsweise gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind franko Waggon, franko loko Grube, respektive franko loko der bezüglichen Abfertigungsstation zu notiren.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kuvert versiegelt, längstens bis zum 5. Juni d. J., 12 Uhr Mittags, beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, einzubringen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis inklusive 15. Juli 1901 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerten vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Wien, im Mai 1901. (1358)

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 43. 5. Juni 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 16 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Zollabfertigung und der Bahnbetrieb.

Unter der vorstehenden Ueberschrift finden wir in der Nr. 69 Jahrg. 1900 d. Ztg. einen kurzgefassten Auszug aus Denkschriften, welche die Vereinfachung der Grenzzollbehandlung im Interesse einer schnelleren Zugbeförderung zum Gegenstande haben. Diese von einem französischen und einem ungarischen Fachmanne herausgegebenen Denkschriften sind auch auf dem internationalen Eisenbahnkongresse zur Besprechung gelangt. Treffend wird darin gesagt: „Sie" — die Verfasser — „sehen in den auf den Grenzstationen vorzunehmenden Maassnahmen der Zollbehörden eins der wesentlichsten Hemmnisse, welche der beschleunigten Eisenbahnbeförderung entgegenstehen, und beklagen, dass, während auf allen Gebieten des neuzeitlichen Verkehres sich ein Anpassen an die Bedürfnisse des Bahndienstes geltend und fühlbar gemacht hat, die Zollplackereien noch die gleichen geblieben sind, wie im 18. Jahrhundert, und dass die Handhabung des Zollabfertigungsdienstes sich noch durchweg in denselben Formen bewegt, wie sie an den Landstrassen der guten alten Zeit hergebracht und üblich war."*)

Es ist allerdings kaum glaublich, dass nach der riesenhaften Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und der gewaltigen Verkehrszunahme der letzten Jahrzehnte bei der Zollabfertigung mit zäher Hartnäckigkeit noch all' die kleinlichen und zu nichts führenden Grenzplänkeleien beobachtet werden, welche, wie die Verfasser jener Denkschriften treffend anführen, im 18. Jahrhundert an den Landstrassen gehandhabt wurden.

*) Anm. d. Schriftl. In Nr. 11 S. 162 d. Ztg. sind die Beschlüsse des Eisenbahnkongresses zu dieser Frage mitgetheilt. Insbesondere richten sich diese auch gegen die Beschränkung der zollamtlichen Dienststunden und gegen die eigenartige Verantwortlichkeit des sog. Deklarationsbevollmächtigten.

Während die Welt im Zeichen des Verkehres steht, während helle und tüchtige Köpfe auf allen Gebieten des wissenschaftlichen Lebens unausgesetzt bemüht sind, durch Erfindungen und Einrichtungen jeglicher Art diesen Verkehr in sichere und dem Interesse von Handel und Gewerbe dienende Bahnen zu lenken, stemmen sich diesem allgemeinen Vorwärtsschreiten, ungelenkig und voller bürokratischer Engherzigkeiten, Bestimmungen und Gesetze entgegen, die in die Jetztzeit nicht mehr hineinpassen und daher störend und hemmend in die Speichen des grossen Verkehrsrades eingreifen.

Bei der Wichtigkeit dieser tief in das Verkehrsleben einschneidenden Sache muss es auffallen, dass erst jetzt jenen unhaltbaren Zuständen nähergetreten wird, nachdem jahrelang schon alle möglichen Beschwerden des Publikums in immer schärferer Schreibart an die Eisenbahnbehörden gelangt sind.

Die Erklärung hierfür liegt jedoch sehr nahe. Nur der Fachmann, insbesondere derjenige Eisenbahnbeamte, der lange Zeit an der Grenze thätig gewesen ist und Tag für Tag dort die Handhabungen beim Zolldienst vor Augen gehabt, kann sich ein Urtheil bilden über die schädliche Einwirkung dieser Plackereien. Würden dem Abfertigungsgeschäft auf allen Binnenstationen dieselben Schwierigkeiten bereitet werden, so hätte schon längst ein Eingriff erfolgen müssen und die Verhältnisse würden heute wesentlich anders liegen. Wir haben es hier mit einem Uebel zu thun, das sich in seiner ganzen Schädlichkeit nur auf Grenzstationen zeigt, dessen verkehrshemmende Wirkungen sich zwar auch auf die Binnenstationen erstrecken, jedoch auf diesen nur in hundertfach abgeschwächter Form zu Tage treten.

Dem Schreiber dieser Zeilen haben zwar die Denkschriften selbst nicht vorgelegen, gleichwohl kann er sich lebhaft in

ihren Inhalt hineinversetzen. Wichtig genug sind übrigens schon die Punkte, welche in dem betreffenden Aufsatz angeführt worden sind, also die Beschränkung der Abfertigung auf die Tageszeit, die Behandlung des Reisepäcks bei den Personenzügen und die entstehenden Zugverspätungen; am wesentlichsten aber dürfte die Hemmung des Wagenumlaufs sein. Hierdurch wird die staatliche Eisenbahnverwaltung jährlich um mehrere Hunderttausend Mark geschädigt, und der anderen staatlichen Verwaltung, der Zollverwaltung, bringt diese Hemmung doch nichts ein. Je nachdem nämlich das Zollsicherheits- oder Zollunsicherheitsgefühl bei den die Güterzüge abfertigenden Zollbeamten mehr oder weniger ausgeprägt ist, werden die Freigutwagen im Zuge nachgesehen und belassen, oder behufs spezieller Revision ausgesetzt. Die am folgenden Tage die Abfertigung dieser ausgesetzten Wagen vornehmenden Zollbeamten, bei denen die Augenblicksstimmung ein Zollsicherheitsgefühl hervorbringt, sehen die Wagen in 5 oder 10 Minuten nach. Wegen dieser 5 oder 10 Minuten hat dann eine Anzahl Wagen einen Aufenthalt von 24 Stunden und darüber erleiden müssen, sie sind also während dieser Zeit dem Verkehr entzogen gewesen.

Wir haben sogar häufig Gemüseladungen gehabt, welche, nach diesem Schema behandelt, weit mehr als 24 Stunden Verspätung erlitten, dadurch den Markt versäumten und mit erheblichem Schaden verkauft werden mussten. Abgesehen von der beträchtlichen Einbusse, welche die Geschäftswelt hierdurch erleidet, wird man sich bei der Betrachtung dieses Punktes auch der Telegramme und Verfügungen erinnern müssen, in welchen die Eisenbahnverwaltung regelmässig beim Eintritt des lebhafteren Herbst- und Winterverkehrs ihren Beamten die Beschleunigung des Wagenumlaufs zur besonderen Pflicht macht. Angesichts der Thatsache, dass zuweilen ganze Züge angesammelter Freigutwagen auf den Grenzstationen stehen, würde es sehr angebracht sein, auch den Beamten der Zollverwaltung ähnliche Verfügungen bekannt zu geben.

Wir kommen nun zu der umständlichen Behandlung der Begleitscheingüter. Welch' eine Unsumme Arbeit und Zeit hierbei vergeudet wird, spottet jeder Beschreibung! Während man sich bei den zollpflichtigen Postpacketen mit einer rothen Marke begnügt, welche den Packeten aufgeklebt wird, und sie dadurch als Zollpackete erkenntlich macht, muss die Eisenbahnverwaltung jedes Brett einer Kiste durchbohren, durch die Bohrlöcher eine Schnur führen und die Enden dieser mit einer Zollplombe versehen. Dasselbe umständliche Verfahren wird bei Fässern, Kasten u. dergl. angewendet, bei Ballen und Säcken werden dagegen die Nähte nochmals mit einer Schnur nachgenäht und die Enden plombirt. Da die Post von diesen Umständlichkeiten befreit ist, indem ihre zollpflichtigen Sendungen nur eine rothe Erkennungsmarke mit der Aufschrift „Zollgut" tragen, scheint die Frage berechtigt, ob die Post der Zollbehörde mehr Sicherheit biete als die Eisenbahn. Wir behaupten das Gegentheil! Zunächst muss hervorgehoben werden, dass die Postpackete an Umfang und Gewicht den Eisenbahnstückgütern bedeutend nachstehen und bei der Natur des Postbetriebes nachstehen müssen. Ein Postpacket von einigen Kilogramm Gewicht kann weit eher in Verlust gerathen, als ein Eisenbahnfrachtstück, welches hundertfach schwerer ist; auch eine Beraubung der Postpackete ist bei ihrer leichteren Verpackungs- und Verschlussart eher möglich, als dies bei Kisten, Kasten und Fässern usw. der Eisenbahnstückgüter der Fall sein dürfte. Schon die ganze Einrichtung des Postdienstes: das in grösster Eile vorgenommene Ein- und Ausladen der Postsendungen während des kurzen Aufenthalts der Personenzüge, die Art der Abfertigung, das Hin- und Herfahren der Packete in unverschlossenen offenen Postkarren usw. bestätigt unsere Behauptung. Wesentlich anders ist die Behandlung der Eisenbahnstückgüter, ihre Abfertigung und Beförderung in verschlossenen und plombirten Wagen und die dadurch gebotene Sicherheit. Weshalb wird nun bei der Abfertigung zollpflichtiger Postpackete ein einfacheres Verfahren gestattet, während die Eisenbahnverwaltung bei der ungeheuren Menge ihrer Begleitscheingüter mit Bohrern, Packnadeln und allen möglichen Instrumenten zu Werke gehen muss, so dass ein Grenzschuppen eher einer Schlosser- oder Schreinerwerkstatt ähnelt, als einem Zollgüter-Abfertigungsschuppen?

Auch für die verlaufenen Güter bestehen noch Umständlichkeiten, welche dringend der Abhilfe bedürfen. Bei diesen Gütern, die von Binnenstationen infolge von Verladefehlern ins Ausland gelangen und nachher, ohne aus den Händen der Bahnverwaltung gekommen zu sein, wieder ins Inland zurückgehen, muss zur zollfreien Wiedereinfuhr die Genehmigung des Hauptzollamts eingeholt oder, wenn diese nicht abgewartet werden kann, der Eingangszoll hinterlegt werden. Das letztere muss immer geschehen, denn die Genehmigung des Hauptzollamts, selbst wenn es sich am Sitze der Grenzzollabfertigungsstelle befindet, trifft erst nach einigen, vielleicht erst nach acht Tagen ein, und es ist selbstverständlich, dass die Güter, welche durch die Fehlladung ohnehin schon eine Verspätung erlitten haben, so lange nicht aufgehalten werden können. Nun liegt aber bereits eine Bescheinigung vor, dass das Gut während seines Aufenthaltes im Auslande nicht aus dem Gewahrsam der Eisenbahnverwaltung gewesen, und ferner liegen die nach Binnenstationen adressirten Frachtbriefe vor, wodurch alle Zweifel gehoben sein dürften. Sollten diese Beweismittel nicht genügen, von Weiterungen abzusehen und den Zollabfertigungsstellen an der Grenze die Befugniss zur zollfreien Wiedereinfuhr der verlaufenen Güter zu ertheilen? Von diesen Dienststellen ist mittlerweile durch Oeffnen der Kisten und Kasten des zurückgekommenen verlaufenen Gutes schon alles geschehen, um das so sehr gefährdete Zollinteresse zu wahren.

Kann nun die Genehmigung des Hauptzollamts zur freien Wiedereinfuhr dieser Güter nicht abgewartet werden, so muss, trotz aller Beweismittel, der Eingangszoll hinterlegt werden. Es entwickelt sich nunmehr folgendes Buchungsverfahren: Die Eisenbahn setzt den zu hinterlegenden Zollbetrag in Ausgabe, bucht ihn im Vorschusskonto und führt ihn gegen Quittung an die Zollkasse ab. Die Zollkasse nimmt die entgegengesetzten Buchungen vor. Mittlerweile trifft die Genehmigung des Hauptzollamts zur freien Einfuhr ein. Die Zollkasse führt nun den Betrag wieder an die Eisenbahnkasse ab, es wird wieder hin- und hergebucht und -quittirt, und die verwickelte Geschichte ist endlich zur Freude aller Betheiligten erledigt.

Nicht minder interessant ist der schriftliche Verkehr, das Prozesswesen und seine Auswüchse. Wir wählen folgendes Beispiel aus der Praxis: Eine Stückgutsendung Butter kommt aus dem Auslande an einen inländischen Adressaten. Dieser weigert die Annahme der Butter, und die Sendung geht wieder ins Ausland zurück. Der ausländische Aufgeber reklamirt nun den gezahlten Eingangszoll. Von der Grenzgüterabfertigungsstelle wird ein Antrag auf Rückerstattung des gezahlten Eingangszolles gestellt; diesem Antrag werden als Beweismittel beigefügt: I. der Originalfrachtbrief, mit dem die Sendung aus dem Auslande gekommen; II. derjenige Originalfrachtbrief, mit dem die Sendung wieder ins Ausland an den ursprünglichen Aufgeber zurückgegangen; III. eine Bescheinigung der inländischen Empfangsstation, dass die Sendung während ihres Aufenthaltes im Inlande nicht aus dem Gewahrsam der Eisenbahnverwaltung gewesen; IV. eine Bescheinigung der ausländischen Grenzzollstelle, über welche die Sendung wieder ins Ausland zurückgegangen, dass die Sendung thatsächlich wieder ins Ausland ausgeführt worden.

Der mit diesen Beweismitteln ausgerüstete Antrag kommt nach einigen Tagen zurück mit der Anfrage: „Aus welchen Gründen hat der Empfänger die Annahme der Butter geweigert?" Das Schriftstück wandert also wieder nach der ursprünglichen Empfangsstation; durch Vermittelung der letzteren wird beim Adressaten der verweigerten Butter angefragt, und die Antwort lautet, er habe die Annahme der Butter geweigert, weil sie Margarine enthalte. Nach 8 oder 14 Tagen erscheint derselbe Antrag wieder auf der Bildfläche, dieses Mal mit der Frage:

„**Aus welchen Umständen hat der Empfänger der Sendung die Ueberzeugung gewonnen, dass die Butter Margarine enthielt?**“ Es wird beim Empfänger wieder angefragt, und der also gequälte Mann antwortet, er habe eine Messerspitze voll Butter in den Mund genommen und durch den Geschmack derselben die Ueberzeugung gewonnen, dass sie Margarine enthalte. Nun sind endlich alle Förmlichkeiten erfüllt und nach weiteren sechs Wochen findet der Fall seine Erledigung.

Wir haben ähnliche Anträge gestellt, deren Erledigung Monate in Anspruch nahm und die uns drei- bis viermal zurückgewiesen wurden mit dem stereotypen Schlusssatz: „Diese Missstimmungen bleiben noch aufzuklären, bevor die zollfreie Einfuhr der Waare gewährt werden kann.“

Ueber jeden noch so harmlosen Verladefehler wird verhandelt, und es entwickelt sich dann behufs Ermittelung des Missethäters ein Schriftwechsel, davon wir hier nur eine kleine Probe wiedergeben wollen

„Zollabfertigungsstelle a/B. K., den 11. Juni 1900.

Bei der Entladung des mit Ladungsverzeichniss Nr. 2654 vom 5. d. M. hier eingeführten Eisenbahnwagens Nr. 9052 wurden ausser den deklarirten 35 Kolli verschiedenen Inhalts noch 8 Körbe, br. 27 Kilo, mit dazu gehörigen Behältern aus verzinntem Eisenblech, br. 28 Kilo, gez. MH 1/8, eine Kiste gez. WB 4020, br. 48 Kilo, enthaltend Schleifsteine und eine leere Kiste gez. H B 807, br. 89 Kilo, undeklarirt vorgefunden.

Wir ersuchen um gefällige Aufklärung, wodurch die festgestellte Unrichtigkeit veranlasst worden ist, und um Beibringung der Originalfrachtbriefe über die überzählig vorgefundenen Kolli.

gez. (Unterschrift.)“

Es handelte sich im vorliegenden Falle um einen Verladefehler einer ausländischen Dienststelle. Bereits am 7. Juni, also 4 Tage vor der Abfassung des hier wiedergegebenen Schreibens, erhielten wir die Begleitpapiere zu den überzähligen Frachtstücken zugeschickt. Die Sendungen wurden nun vorschriftsmässig deklarirt und mit den zugehörigen Originalfrachtbriefen der Zollabfertigungsstelle vorgeführt. Nach menschlichem Ermessen hätte man annehmen dürfen, die Angelegenheit sei hierdurch erledigt gewesen. Vier Tage später erhielten wir jedoch das hier angeführte Schreiben und mussten nicht nur die bereits aufgeklärte Sache nochmals aufklären, sondern man verlangte auch noch die Vorlage der Originalfrachtbriefe, also derselben Frachtbriefe, die sich noch vor einigen Tagen in den Händen der Zollabfertigungsstelle befunden hatten.

Um diese Frachtbriefe, die mittlerweile mit dem zugehörigen Gut der Empfangsstation schon zugeführt waren, wieder zur Vorlage zu bringen, musste an die Empfangsgüterstellen Stolberg, Kufstein und Offenbach geschrieben werden, und nach wiederholten Erinnerungen erhielten wir endlich die Frachtbriefe zu den Sendungen nach Kufstein und Stolberg; der Frachtbrief der Sendung nach Offenbach konnte nicht zur Vorlage gebracht werden, vermuthlich, weil der Empfänger sich weigerte, ihn auszuhändigen. — Was aus dieser verwickelten Geschichte geworden, wissen wir nicht.

Aber nicht nur die Zoll- und Bahnbeamten vergeuden mit der Bearbeitung solcher Schriftstücke ihre kostbare Zeit, sondern auch die Behörden unter sich.

Beispielsweise kommt eine Sendung aus dem Auslande, bei der sich eine einfache Gewichtsdifferenz herausstellt. Selbstverständlich wird verhandelt. Die Güterabfertigungsstelle muss über das eingeleitete Prozessverfahren dem Verkehrsbüro Meldung in doppelter Ausfertigung erstatten. Das Verkehrsbüro setzt sich nun mit den ausländischen Bahnverwaltungen in Verbindung, und während diese Behörden noch unausgesetzt hin und her schreiben, hat der vorliegende Fall sich als ein so harmloser entpuppt, dass selbst der Zollamtsleiter Gnade vor Recht hat ergehen lassen und von einer weiteren Verfolgung Abstand genommen hat.

Nicht minder wird die Geschäftswelt durch die Verfolgung dieser „Gesetzwidrigkeiten“ empfindlich geschädigt. Wir haben mehrere Fälle gehabt, in welchen über einfache Gewichtsdifferenzen, sogar über solche, in welchen der Absender ein höheres Gewicht angegeben hatte als es die Zollverwaltung vorfand, das Prozessverfahren eingeleitet wurde. Sobald letzteres eingeleitet wird, sind wir verpflichtet, die in der Kundmachung 11 vorgeschriebene Erklärung und ein Deponat von 20 *M.* vom Empfänger der Sendung hinterlegen zu lassen. Diese Maassnahmen werden nur dann angewendet, wenn ein Schreibfehler, also ein Verschulden des Absenders vorliegt, und haben den Zweck, die Eisenbahnverwaltung bezüglich aller aus dem Prozessverfahren entstehenden Weitläufigkeiten und Kosten sicherzustellen. Da nun insbesondere bei allen kleinen Geschäftsleuten eine erklärliche Scheu vor allen Zollformalitäten vorhanden ist, so entziehen sie sich allen Belästigungen einfach dadurch, dass sie die Annahme der betreffenden Sendung weigern. Nun werden bahnseitig Verweigerungsanzeigen angefertigt; es entspinnt sich ein lebhafter Schriftwechsel zwischen der Empfangs- und Abgangsdienststelle bezw. dem Versender und Empfänger; das verweigerte Gut wird einem Speditör auf Lager gegeben oder, wenn leicht verderblich, verkauft, und während dieser ganze Apparat in fieberhafter Thätigkeit ist, hat der Zollamtsleiter vielleicht auf eine Strafe von 3 *M.* erkannt.

In der Dienstausgabe des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 finden wir auf Seite 182 unter D einen Erlass des Finanzministers vom 15. September 1897, in welchem es unter anderem heisst:

„Dagegen hat in solchen Fällen, in denen nur eine versehentliche Verletzung der Zoll- oder Steuervorschriften vorliegt, welche sich im wesentlichen blos als eine Nachlässigkeit im Amte und als eine Nichtbeachtung der Dienstanweisungen darstellt, der zuständige Hauptamtsleiter oder die zuständige Provinzialsteuerbehörde wegen der durch die Dienstverhältnisse gebotenen, den anderen Verwaltungsbereichen geschuldeten Rücksichtnahme in der Regel von der Befugniss zur Abstandnahme von der Verhängung einer Zoll- oder Steuerstrafe Gebrauch zu machen, geeignetenfalls aber gleichzeitig im Hinblick auf die der vorgesetzten Dienstbehörde des Thäters zustehende Disziplinargewalt dieser Behörde die Zuwiderhandlung behufs disziplinarischer Ahndung anzuzeigen.“

Jedes Ding hat seine Ursache, folglich wird auch dieser Erlass eine gehabt haben. Vermuthlich ist sie zu finden in der schneidigen Verfolgung, mit welcher die untergeordneten Zolldienststellen gegen die Missethäter der hier geschilderten Geringfügigkeiten vorgegangen sind. Es werden in diesem Erlasse kurze Winke gegeben, wie unbedeutende Unregelmässigkeiten zu behandeln seien, und es wird hingewiesen auf die „schuldige Rücksichtnahme gegenüber anderen Verwaltungsbereichen“. Wie steht es nun damit in der Praxis? Nach wie vor werden Strafbescheide erlassen, in denen es heisst: „Der Beschuldigte ist überführt.“ Jeder Staatsbeamte muss Verwahrung einlegen gegen diese Form: „Der Beschuldigte ist überführt“; denn von der juristischen Seite aus betrachtet, ist kein überführter Schuldiger vorhanden. Kein Gerichtshof der Welt wird einen Beamten, einen Deklaranten als einen überführten Schuldigen betrachten, der auf Grund des ihm zu Gebote stehenden Materials Angaben macht, die er vermöge eben dieses Materials gewissenhafter und korrekter nicht hat machen können. Kein Gerichtshof wird einen Zugführer als einen überführten Schuldigen hinstellen, der einen verschlossenen Eisenbahnwagen über die Grenze bringt, bei dessen zollamtlicher Abfertigung sich herausstellt, dass ein Frachtstück überzählig ist oder eins fehlt; denn diesem, nach den Zollbestimmungen überführten schuldigen Zugführer war der Inhalt des Wagens gänzlich unbekannt, er hat nicht einmal den Inhalt prüfen können. Will man also die Verfolgung nicht aufgeben und, entgegen den Bestimmungen jenes Erlasses, mit Strafen vorgehen, dann wähle

man wenigstens in den Strafbescheiden eine Form, in welcher die geschuldete Rücksichtnahme gegenüber anderen Verwaltungsbereichen zum Ausdruck gebracht wird.

Noch ein einzig stehendes Verfahren möchten wir am Schlusse unserer Betrachtungen nicht unerwähnt lassen: wir meinen die Verwaltungskosten, welche der Zollverwaltung zu zahlen sind, sobald ihre Beamten Ueberstunden machen müssen. Dass dies geschieht, sobald Zollbeamte auf Antrag einer Privatperson über ihre Dienststunden hinaus die Abfertigung von Gütern vornehmen müssen, dürfte ganz in der Ordnung sein; eigenthümlich ist es aber, dass in diesem Falle auch die Staatseisenbahnverwaltung als Privatperson betrachtet und von ihr ebenfalls eine Entschädigung beansprucht wird. Bekanntlich ist jeder Staatsbeamte verpflichtet, wenn das Dienstinteresse es erfordert, auch über die festgesetzten Dienststunden hinaus zu arbeiten; dieser Verpflichtung unterliegen selbstverständlich auch die Zollbeamten.

In den anfangs erwähnten Denkschriften wird mit Recht darüber Klage geführt, die Abfertigung fände nur in den den Zollbeamten vorgeschriebenen Dienststunden statt, und diese Dienststunden seien nur auf die Tagesstunden beschränkt, während der Eisenbahndienst auf allen wichtigen Strecken und Stationen auch Nachts nicht ruhe; ferner ständen die nach den Dienststunden auf einer Grenzstation eingehenden Güterzüge bis zum folgenden Morgen oder, wenn der folgende Tag ein Sonn- oder Festtag, auch noch über diesen hinaus müssig auf den Bahnhofgleisen. — Folgen nun aber in der verkehrsreichen Zeit drei Feiertage auf einander und es ist durch das gänzliche Ruhen des Abfertigungsgeschäfts während dieser Tage eine Verkehrsstockung zu befürchten, dann hat die Eisenbahn, wenn sie nothgedrungen zur Abfertigung der angesammelten Wagen an einem dieser Feiertage die Zollbeamten in Anspruch nehmen muss, Verwaltungskosten zu zahlen. Die Mitwirkung der Zollbeamten an dieser dringend nöthigen Arbeit wird sogar ausdrücklich von der Zahlung der Verwaltungskosten abhängig gemacht. Also für eine gemeinsame Arbeit, von den Beamten desselben Staates ausgeführt, erhalten die Zollbeamten eine Entschädigung, die Eisenbahnbeamten hingegen nicht nur nichts, sondern ihre Verwaltung muss sogar die Entschädigung für die Zollbeamten in der Form von Verwaltungskosten bei der Zollverwaltung einzahlen.

Wir haben versucht, dem Leser in gedrängter Kürze ein kleines Bild von den schwierigen Zuständen an der Grenze vorzuführen. Immerhin glauben wir, dass es wohl an der Zeit ist, mit diesen Umständlichkeiten gründlich aufzuräumen.

Wir sind der festen Ueberzeugung, dass alsdann die nöthigen Reformen eintreten, denn so wir im Zeichen des Verkehrs stehen, müssen diese veralteten Klauseln ein- für allemal von der Bildfläche verschwinden. A. D.

Schlusswort der Schriftleitung.

Wir haben den vorstehenden etwas derben Ausführungen eines im praktischen Abfertigungsdienst an der Grenze thätigen Beamten die Spalten unserer Zeitung gern geöffnet, weil auch wir überzeugt sind, dass beim Zollabfertigungsverfahren in einer Anzahl von Punkten Härten und Schwerfälligkeiten fortbestehen, die sich bei freundschaftlichem Einvernehmen und Zusammenwirken der höchsten Eisenbahn- und Zollbehörden wohl beseitigen und jedenfalls mildern lassen.

Die Wohnungsfrage.

Ein wichtiger Schritt auf dem Gebiete sozialer Fürsorge ist von den preussischen Ministern des Innern, des Kultus und des Handels durch einen unter dem 19. März d. J. an die Regierungspräsidenten gerichteten gemeinsamen Erlass geschehen, der auf die in fast allen Städten, namentlich aber in den Industriebezirken bestehenden Missstände im Wohnwesen der ärmeren Volksklassen hinweist und ein umfassendes gesetzliches Eingreifen zur Behebung dieser Uebelstände für die nächste Zukunft in Aussicht stellt. Aber auch bevor die zu diesem Zwecke in Vorbereitung befindlichen Aenderungen der Gesetzgebung in Kraft treten, wird den Regierungen ein alsbaldiges thatkräftiges Vorgehen mit denjenigen Maassnahmen zur Pflicht gemacht, die bereits bei der gegenwärtigen Rechtslage in befriedigender Weise durchführbar sind. Zu diesem Zwecke wird zunächst darauf aufmerksam gemacht, dass der preussische Staat durch seine neuere Gesetzgebung — und zwar durch die Gesetze vom 13./8. 1895, 2./7. 1898, 23./8. 1899 und 9./7. 1900 — grundsätzlich die Verpflichtung anerkannt habe, im Interesse seiner in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und gering besoldeten Beamten an denjenigen Orten für Herstellung billiger Miethwohnungen zu sorgen, wo solche zu angemessenen billigen Preisen nicht zu erhalten sind und wo gleichwohl die private Bauthätigkeit sich dieses Bedürfnisses nicht annimmt. Die Regierung erkennt hierdurch eine sittliche Verpflichtung an, die jeder grösseren öffentlichen Verwaltung obliegt, die aber bisher vom Staate nur widerstrebend und auf beschränkten Gebieten zugegeben wurde. Es erscheint nur natürlich, dass ein Gemeinwesen, welches von seinen Beamten und Dienern die Ausübung ihrer Thätigkeit an einem bestimmten Orte und zu diesem Zwecke ihre Wohnsitznahme dort verlangt, auch für die Möglichkeit einer entsprechenden Unterkunft wird sorgen müssen. In diesem Sinne hat die Kirche seit unvordenklicher Zeit überall da, wo eine Gemeinde gegründet wurde, unverzüglich ihren Dienern geeignete Amtswohnungen gebaut. Auch der Staat hat niemals gezögert, in Festungen und grösseren Städten, wo er stärkere Besatzungen unterbringen musste, für Kasernen und Unteroffizierswohnungen in ausgiebiger Weise zu sorgen. Seinen Beamten gegenüber aber ist er hierin nur zögernd vorgegangen. Verhältnissmässig am besten waren bislang in dieser Beziehung noch die Eisenbahnbeamten gestellt, und zwar hat namentlich die Staatsbahnverwaltung an vielen Orten eine sehr erspriessliche Thätigkeit entwickelt. Die Nothwendigkeit, das Betriebs- und Bahnbewachungspersonal stets in unmittelbarer Nähe ihres dienstlichen Wirkungskreises bereit zu halten, hat von Anfang an dahin geführt, dass für Stationsbeamte und Bahnwärter Dienstwohnungen gebaut wurden, und damit hatte man den Weg zu weiterer Thätigkeit auf diesem Gebiete betreten. Anfangs geschah dies zwar nur dann, wenn an entlegenen Orten, namentlich auf neugegründeten Stationen für leidliche Unterkunft durch den Neubau von Beamtenwohnungen gesorgt werden musste, weil die Privatindustrie hierfür nicht zu gewinnen war. Aber im Laufe der letzten Jahre, als die Wohnungsnoth an vielen Orten immer drohender hervortrat, ist die preussische Staatsbahnverwaltung mit thatkräftigem Eingreifen zu ihrer Bekämpfung hervorgetreten. Was in dieser Beziehung bis zum 1. April 1900 geschehen ist, darüber haben wir aus dem Bericht des Ministers der öffentlichen Arbeiten an den Kaiser in der Nummer 33 auf S. 517 ff. die sprechendsten Zahlen mitgetheilt. Auch im Jahre 1900 sind wieder an 110 verschiedenen Stellen 460 Dienst- und Miethwohnungen mit einem Aufwande von 2 000 000 ℳ erbaut worden, und für das laufende Jahr ist für den Bau von 430 Wohnungen an 85 verschiedenen Orten der gleiche Betrag eingestellt. Ausserdem wurde seitens der Verwaltung die Wirksamkeit der unter ihren Beamten und Arbeitern sich bildenden Baugenossenschaften in jeder nur möglichen Weise und namentlich dadurch gefördert, dass ihnen für ihre Zwecke aus Mitteln der Arbeiterpensionskasse ausgiebige Darlehen gewährt wurden. Auf diese Weise sind 34 verschiedene Vereine bedacht worden, und diese haben bereits 669 Wohnhäuser fertig gestellt, während noch 105 weitere Häuser theils im Bau, theils in Vorbereitung sind, nach deren Fertigstellung sich die Zahl der von Eisenbahnbauvereinen errichteten Miethwohnungen auf 4 082 stellen wird. So wird man mit Recht behaupten dürfen, dass die Bahnbeamten innerhalb der preussischen Monarchie wegen der für sie verwaltungsseitig bereitgestellten zahlreichen Dienst- und Miethwohnungen den Beamten anderer Dienstzweige gegenüber eine gewisse Vorzugs- und Ausnahmestellung einnehmen. Gleichwohl ist auch hier bislang nicht mehr erreicht, als dass dem dringendsten Bedürfnisse abgeholfen ist.

Die Thätigkeit der königlichen Regierungen zur Linderung und Milderung der Wohnungsnoth soll sich nun zunächst in vier verschiedenen Richtungen bewegen. In erster Linie sollen die Gemeinden, für welche in gleicher Weise wie für den Staat eine sittliche Verpflichtung besteht, dem Wohnbedürfnisse ihrer eigenen Arbeiter und unteren Beamten eine ernste Fürsorge zu widmen, überall da an diese ihre Verpflichtung mit Nachdruck gemahnt werden, wo sich die Wohnungsverhältnisse für die Betreffenden ungünstig gestaltet haben. Durch sorgfältige Erhebungen soll zunächst festgestellt werden, ob derartige Verhältnisse innerhalb einzelner Gemeinden — namentlich in grösseren Städten — bereits eingetreten sind. Wo dies der Fall ist, soll in der Regel darauf hinzuwirken sein, dass die Gemeinden eine hinreichende Zahl gesunder und zweckmässiger Miethwohnungen zu einem thunlichst billigen Miethpreise herstellen. Sollten die Gemeindeverwaltungen aber vorziehen, unter ihren Beamten und Arbeitern Baugenossenschaften mit dem bezeichneten Zwecke ins Leben zu rufen, so soll in geeigneter Weise veranlasst werden, dass die ihnen von der Gemeinde zu gewährende baare Unterstützung in ausreichender Höhe bemessen wird, um in absehbarer Zeit die Erreichung des angestrebten Zieles zu ermöglichen. Zweitens aber soll die innerhalb der Gemeinden anzuregende Thätigkeit über den Kreis der eigenen Beamten und Arbeiter hinaus auch denjenigen minder bemittelten Klassen zugewendet werden, welche durch ungünstige Wohnungsverhältnisse bedrängt und gefährdet sind. Die Gemeindebehörden sollen — wo dies nicht bereits geschehen — veranlasst werden, dass sie den gemeinnützigen Baugesellschaften und Baugenossenschaften in ausgiebiger Weise ihre Unterstützung angedeihen lassen, beispielsweise durch Nachlass der Strassen- und Kanalbaukosten für ihre Bauten oder doch Stundung dieser Beiträge, durch Erlass der für die Prüfung der Baugesuche zu zahlenden Polizeigebühren und dadurch, dass ihnen die Hilfe und der Rath der Gemeindebaubeamten unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird. Namentlich aber sollen die Gemeinden es sich angelegen sein lassen, den Baugenossenschaften durch Zeichnung von Geschäftsantheilen oder Aktien oder durch Vermittelung billiger Hypotheken förderlich zu sein oder auch die Ueberschüsse der Gemeindesparkassen für derartige Zwecke in Verwendung zu nehmen. Auch dadurch soll die Beschaffung bereiter Geldmittel erleichtert werden können, dass die Gemeinde bei der Landesversicherungsanstalt Gelder für derartige Zwecke aufnimmt, wobei sie der Anstalt gegenüber Schuldnerin bleibt. Als drittes und vielleicht wirksamstes Mittel für eine Verbesserung der Wohnungsverhältnisse soll die Erleichterung und Verbilligung des Verkehrs nach den Aussenorten bei grösseren Gemeinden nach Möglichkeit angestrebt werden, namentlich für Arbeiter und für Schulkinder. Soweit die Gemeinden die Genehmigungen zu Strassenbahnen und Pferdebahnen zu ertheilen haben, soll womöglich eine entsprechende ausdrückliche Bedingung in den Vertrag aufgenommen werden.

Dass auch die Staatsbahnverwaltung nach dieser Richtung hin durch Ausgabe von billigen Arbeiterfahrkarten in weitgehender Weise thätig gewesen ist und grosse und segensreiche Erfolge erzielt hat, ist bekannt. Dass aber auch gerade in letzter Zeit diesem Theile des Personenverkehres besondere Pflege zugewandt wurde, dürfte aus dem Umstande hervorgehen, dass sich im Jahre 1899 die Einnahme für Arbeiterrückfahrkarten und Arbeiterwochenkarten um 900 000 ℳ oder um mehr als 12 % gehoben hat. — Viertens wird eine durchgreifende Aenderung in der Bodenpolitik der einzelnen Gemeinden für erforderlich erklärt, und zwar ist in der Folge die Erwerbung thunlichst vieler Grundstücke seitens derjenigen Gemeinden anzustreben, deren stetiges Anwachsen das umliegende Acker- und Gartenland in zunehmendem Maasse in Bauplätze verwandelt. In welcher Weise solche Grundstücke für die Bebauung nutzbar zu machen sind, wird später zu erwägen sein. Zunächst ist jedoch daran festzuhalten, dass die im Gemeindeeigenthum befindlichen, für billige Wohnungen geeigneten Grundstücke grundsätzlich nicht zu verkaufen sind. Denn eine Veräusserung von Gemeindegrundstücken zur Bekämpfung der Wohnungsnoth kann wohl vorübergehend den Erfolg haben, dass Wohnungen in grösserer Zahl und zu billigeren Preisen hergestellt werden, auf die Dauer aber kommt sie nur der Bodenspekulation zu Gute. An diese Auseinandersetzungen knüpft sich sodann die Weisung, nach den entwickelten Gesichtspunkten eine fortdauernde Einwirkung auf die Gemeindebehörden auszuüben und zum 1. März 1902 über den Erfolg dieser Bemühungen zu berichten.

Ein weiterer Erlass ist von den eingangs gedachten Ministern im Verein mit dem Minister für Landwirthschaft an die Oberpräsidenten aller Provinzen gerichtet, in welchem darauf hingewiesen wird, dass zu einer erfolgreichen Lösung der Wohnungsfrage die thätige Mitwirkung freier wirthschaftlicher und sozialer Kräfte unentbehrlich erscheint und dass es daher nothwendig sein wird, in den Provinzen je eine Centralstelle zur Förderung solcher Bestrebungen zu errichten, wie solche in der Rheinprovinz in der Form des rheinischen Vereins zur Förderung des Arbeiterwohnwesens bereits besteht. In einer solchen Vereinigung werden sich einsichtige Arbeitgeber aus allen Gebieten des Erwerbswesens mit den Vertretern der staatlichen und Gemeindebehörden zur Förderung aller gemeinnützigen, auf die Verbesserung der Arbeiterwohnungen gerichteten Bestrebungen in der Provinz zusammenfinden, und zur Bildung einer solchen ist von den Oberpräsidenten derjenigen Provinzen, in denen ein solcher bislang nicht besteht, die Anregung zu geben. Auch haben die Oberpräsidenten ihren Einfluss dahin geltend zu machen, dass Bauvereinen und Baugenossenschaften für ihre Zwecke billige Darlehen zu günstigen Bedingungen aus provinziellen Mitteln gewährt werden. Ausserdem aber ist angesichts der schweren Missstände, welche vielerorts bei der Unterbringung von gewerblichen und landwirthschaftlichen Arbeitern in Massenquartieren hervorgetreten sind, in allen Provinzen mit dem Erlass von Polizeiverordnungen vorzugehen, welche geeignet sind, auf diesem Gebiete wirksame Abhilfe zu schaffen. Ein Muster zu einer derartigen Verordnung ist dem Erlasse beigefügt.

So sehen wir denn, dass die bereits seit Jahren von der Staatseisenbahnverwaltung in Angriff genommene Thätigkeit auf dem Gebiete der Wohnungsfrage nunmehr auch durch die übrigen staatlichen Verwaltungszweige in wirksamer Weise wird aufgenommen werden, und wir dürfen von diesen Maassnahmen um so sicherer ein gedeihliches Ergebniss erhoffen, als die bislang bei der Bahnverwaltung gemachten Erfahrungen in den einleitenden Erlassen der zuständigen Stellen Berücksichtigung und Verwerthung gefunden haben.

Herausgabe neuer technischer Wörterbücher.

1. Technolexikon. Technisches Wörterbuch: deutsch-englisch-französisch. Herausgegeben vom Verein Deutscher Ingeniöre.

Der Verein Deutscher Ingeniöre hat sich das grosse Verdienst erworben, den ersten Schritt gethan zu haben, um einem seit Jahrzehnten empfundenen Mangel im Wörterbuchwesen abzuhelfen. Die deutschen Techniker haben je länger je mehr aufs lebhafteste beklagt, dass es ihnen beim Studium der ausländischen Fachlitteratur thatsächlich nicht möglich war, sich Belehrung über sehr viele fremdsprachliche technische Ausdrücke zu verschaffen, die das Maass des Alltäglichen überschritten. Nicht als ob es völlig gefehlt hätte an technischen Wörterbüchern, aber wo es sich um tieferes Eindringen in den Stoff handelte, versagten sie, wie z. B. die Wörterbücher von Tolhausen u. a. Da blieb nur übrig, für den, der etwa englische Zeitschriften studiren wollte, zu fremden Werken, zum Webster oder zum Century Dictionary zu greifen, um einigermaassen zum Ziel zu kommen. Aehnlich lag die Sache für den Ausländer.

Im Juli v. J. erliess der Verein Deutscher Ingeniöre ein Rundschreiben, in dem er meldete, dass er sich mit der Frage der Herstellung eines technischen Wörterbuches, zunächst in deutsch-französisch-englischer Sprache, befasst habe und darauf gerechnet werden könne, dass er bereit sei, für diesen Zweck grosse Opfer an Zeit und Geld zu bringen, wenn er mit Sicherheit hoffen könne, sein Ziel zu erreichen. Das werde aber nur möglich sein, wenn die Fachgenossen in England, Nordamerika, Frankreich, Belgien, Oesterreich, Deutschland und der Schweiz ihre Mitwirkung an dem Unternehmen gewähren. Zu diesem Zweck wandte sich der Verein an die verwandten technisch-wissenschaftlichen Vereine des In- und Auslandes, deren Mitwirkung er sich so dachte, dass diese aus den Kreisen ihrer Mitglieder geeignete Personen auswählten, durch deren Vermittelung die vom Verein Deutscher Ingeniöre einzusetzende Redaktion mit denjenigen wissenschaftlichen und industriellen Kreisen in Verbindung gesetzt würde, von denen für die einzelnen Zweige der Technik das Material zur Feststellung der in ihren Betrieben vorkommenden technischen Ausdrücke und Be-

zeichnungen zu erlangen wäre. Diese Mitarbeit würde eine unentgeltliche sein. So werde es auch möglich werden, dem Ingeniör, dem Geschäftsmann, dem Schriftsteller und vielen anderen ein unentbehrliches Hilfsmittel zur Lösung der gewaltigen Aufgaben zu liefern, die das begonnene Jahrhundert der Technik stellen wird.

Im März d. J. konnte der Verein in einem zweiten Rundschreiben berichten, dass ihm so viele zustimmende Antworten zu theil geworden seien, dass er beschlossen habe, mit der Herstellung des Wörterbuches zu beginnen. Für die Leitung des Unternehmens wurde ein auf lexikographischem Gebiet erfahrener Gelehrter, Herr Dr. Hubert Jansen, gewonnen, und mit der Gewinnung ständiger Mitarbeiter ist der Verein beschäftigt. Die Mitwirkung der von anderen Vereinen, Behörden, Betrieben usw. bezeichneten Personen ist ebenfalls genauer umgrenzt worden. Als Name des Wörterbuches ist die Bezeichnung „Technolexikon" gewählt, mit Rücksicht darauf, dass diese Bezeichnung kurz und international verständlich sein solle. Wir können diese undeutsche neue Wortbildung nicht für glücklich halten und glauben, dass die Bezeichnung als „technisches Wörterbuch" viel treffender und besser gewesen wäre. Doch das ist ein Nebenpunkt. Das Wörterbuch soll alle Gebiete der Technik umfassen, insbesondere die der technischen Wissenschaften und die, auf denen Patente ertheilt werden. Es soll in drei Bänden deutsch-englisch-französisch, englisch-deutsch-französisch und französisch-deutsch-englisch erscheinen. Dem Märzrundschreiben war bereits eine Mittheilung über Ziele und Arbeitsplan des Unternehmens beigefügt, die wesentlich an die Mitarbeiter gerichtet ist und den Zweck hat, von vornherein einheitliche Gesichtspunkte für die von vielen zu leistende Arbeit aufzustellen. Dem Leiter des Unternehmens, Herrn Dr. Jansen, sind neuerdings zwei weitere Beamte, ein Neuphilologe und ein sprachlich gewandter technischer Korrespondent, beigegeben. Ein Ausschuss des Vereins Deutscher Ingeniöre steht der Redaktion berathend zur Seite.

2. Entwurf eines internationalen technischen Wörterbuches der Eisenbahnausdrücke. Von J. Fletzer, Oberingeniör der ungarischen Staatsbahnen.

Während der Verein Deutscher Ingeniöre schon mit den eben erwähnten Arbeiten begonnen hat, finden wir im Maiheft des „Bulletin de la Commission internationale du Congrès des Chemins de fer" einen Vorschlag für die Herstellung eines internationalen Eisenbahnwörterbuches, das dem Gegenstande nach beschränkter angelegt, sprachlich aber erheblich ausgedehnter sein soll, als das oben besprochene Werk und beispielsweise auch die spanische, portugiesische, italienische, ungarische, russische, rumänische, serbische, dänische Sprache umfassen soll. Fletzer denkt gleichfalls an die Mitarbeit einer grossen Zahl von Fachleuten der sämmtlichen in Betracht kommenden Länder und hält den internationalen Eisenbahnkongress für die geeignetste Stelle, um das Werk in die Hand zu nehmen. Er fügt seinen Auseinandersetzungen ein genaues Arbeitsprogramm bei, nach dem bei der Redaktion des Wörterbuches verfahren werden sollte.

Es ist kein Zweifel, dass, wenn auch das internationale Eisenbahnlexikon in dem von Fletzer angegebenen Sinne in Angriff genommen würde, ausserordentlich viel Doppelarbeit geleistet werden müsste, falls nicht bei Zeiten eine Verständigung mit dem Verein Deutscher Ingeniöre angebahnt würde. Aber wir glauben, die zweite Arbeit dürfte sich überhaupt erübrigen. Es möchte vorerst wohl ausreichen, wenn die technischen Ausdrücke in den drei Hauptsprachen festgelegt werden, um so mehr, als der Techniker anderer Länder doch eine dieser drei Hauptsprachen nicht wird entbehren können. Aber auch die Einheitlichkeit zweier von verschiedenen Seiten bearbeiteten Werke über denselben Gegenstand — den ja das Vereinswerk mit enthalten müsste — würde naturgemäss leiden. Dahingegen würde es dienlich sein, wenn die Leitung des Vereinswerkes von den Ausführungen Fletzer's Kenntniss nehmen und gegebenenfalls auch mit dem Verfasser Fühlung suchen wollte, der gewiss auch dem Vereinswerk, das ja denselben Mangel abstellen will, den er selbst nachdrücklichst rügt, sein volles Interesse entgegenbringen wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— Fracht für Getreide und Mehl. Der Verband deutscher Müller hat an den Ausschuss der Verkehrsinteressenten der deutschen ständigen Tarifkommission einen Antrag gerichtet, Getreide aus Spezialtarif I in Spezialtarif II zu versetzen. Dieser Antrag ist, wie die Zeitschrift „Handel und Gewerbe" berichtet, u. a. mit folgenden Ausführungen begründet: „Da Mehl und Getreide nach Spezialtarif I verfrachtet werden und Kleie nach Spezialtarif III, so folgt hieraus, dass das Fabrikat Mehl plus Kleie billiger verfrachtet wird als das Rohprodukt Getreide, ein Verhältniss, welches sich in der praktischen Wirkung überall da noch ungerechter darstellt, wo nur bessere Mehle versandt werden, während Futtermehl und Kleie in der nächsten Umgebung zum Verbrauch kommt. Dieser Zustand ist für die deutsche Binnenmüllerei ein immer unerträglicherer geworden .... Die in den letzten Jahrzehnten an den Endpunkten der schiffbaren natürlichen Wasserstrassen entstandenen sogenannten Riesenmühlen, mit ihrer Vermahlung von hauptsächlich ausländischem Getreide, werden durch die gleiche Tarifirung von Mehl und Getreide zu immer weiteren Vergrösserungen ihrer Etablissements veranlasst. Immer neue solcher Riesenmühlen entstehen zur Ausnutzung der höchst ungerecht wirkenden gleichen Tarifirung ..... Die gleiche Tarifirung von Getreide und Mehl ist eine anderen Zeitverhältnissen entstammende, den heutigen wirthschaftlichen Aufgaben des Staates widersprechende und unhaltbare Einrichtung ..... Die Zufuhr von Futtermitteln für die Landwirthschaft hat sich auch vollständig verändert: während früher die Landwirthschaft nur auf die Abfallprodukte der Mahl- und Oelmühlen angewiesen war, erhält sie heute vom Auslande die verschiedenartigsten Futterstoffe in ungeheuren Mengen; sie ist mithin durchaus nicht auf die in ihrer Nähe befindlichen Mühlen angewiesen. Der Preis der Kleie wird hingegen durch diese fremden Futterstoffe heruntergedrückt und der Mahllohn infolge dessen ein so geringer, dass besonders die kleinen Mühlen nicht mehr bestehen können .... Die Genehmigung unseres Antrages wird selbst in tarifarischer Hinsicht nicht alle Schäden zu beseitigen vermögen ..... Zur Herstellung vollständiger Parität müsste gefordert werden, dass die Fracht für Getreide so gestellt wird, dass, entsprechend der durchschnittlichen Ausbeute an gutem backfähigen Mehle, 300 Centner Getreide nur ebensoviel Fracht kosten als 200 Centner Mehl. Dann erst werden bessere und gesündere volkswirthschaftliche Zustände für die inländische Müllerei und für die inländische Landwirthschaft geschaffen werden. Da die Getreidepreise des Binnenlandes sich heute nach den Mehlpreisen richten, welche die Versandmühlen an den Wasserstrassen den einzelnen Landestheilen stellen, und nicht mehr ausschliesslich nach den Getreidepreisen der grossen Handelsplätze, so hat die inländische Landwirthschaft dasselbe Interesse wie die binnenländische Müllerei an der Beseitigung eines solchen auf die inländischen Getreidepreise drückenden Zustandes. Die im Binnenlande liegenden Lokalmühlen können bei Herabsetzung der Getreidefracht ihr Absatzgebiet bei schwachen Inlandsernten durch Zukauf von Auslandsfrucht, bei qualitativ schlechten Ernten aber besonders durch Veredelung des heimischen Produkts zum Segen auch der einheimischen Landwirthschaft besser behaupten, während sie bei gleicher Tarifirung von Mehl und Getreide in solchen Jahren ihr Absatzgebiet mit Bestimmtheit an die oben genannten Versandmühlen verlieren und nicht leicht in der Lage sein werden, das einmal verlorene Absatzgebiet später wieder zurückzuerobern ..... Dass die gleiche Tarifirung von Getreide und Mehl seiner Zeit, ohne den grössten Widerspruch zu finden, eingeführt werden konnte, kann nur darin seinen Grund haben, dass zur Zeit der Einführung dieser Bestimmung Mehl noch sehr wenig für das Binnenland verfrachtet wurde und verhältnissmässig noch wenig Eisenbahnen existirten. Deutschland war damals noch Getreideexportland und die Bevorzugung des Mehlversands kam damals einer Exporterleichterung, einer Entlastung des inneren Marktes gleich .... Nachdem der Freihandel aufgegeben wurde, muss auch die deutsche Verkehrspolitik die entsprechenden Folgerungen ziehen .... Wenn wir auf amerikanische Frachten Bezug nehmen dürfen, so beträgt von Chicago nach Newyork, 1 540 km weit, die Eisenbahnfracht für 100 kg Weizen 179,2 ₰, während in Deutschland für dieselbe Strecke 7,05 ℳ erhoben werden. Diese Billigkeit der nordamerikanischen Eisenbahnfrachten gegenüber den deutschen sollte, so meinen wir, geeignet sein, unsere Bitte um Detarifirung des Getreides lebhaft zu unterstützen, um so mehr, als ein Ausfall in den Einnahmen der Eisenbahnen durch unseren Antrag nicht zu befürchten ist. Der finanzielle Ausfall

beim Mehlversand wird überreich eingeholt werden durch die quantitative Vermehrung des Getreideverkehrs, da anstatt 200 Centner Mehl dann 300 Centner Getreide zur Verfrachtung kommen. Eine Berücksichtigung unseres Gewerbes muss insbesondere auch deshalb erwartet werden, weil keine andere Industrie durch die Konkurrenz der Wasserstrassen mehr geschädigt wird als die unserige."

— **Die Betriebslängen der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen** für den Schluss des Rechnungsjahres 1900, wie sie für den Betriebsbericht 1900, die Statistik 1900 und den Etatsentwurf (für 1902) in Betracht kommen, werden amtlich wie folgt bekannt gegeben:

Bahnstrecken für öffentlichen Verkehr.

Direktionsbezirk	Betriebslänge am Schlusse des Rechnungsjahres 1900		
	Nebeneisenbahnen	für den Personenverkehr	für den Güterverkehr
	km	km	km
a) Vollspurbahnen.			
Altona	462,51	1 687,33	1 720,36
Berlin	66,23	568,59	562,34
Breslau	638,46	1 875,82	1 916,53
Bromberg	842,56	1 669,19	1 675,31
Cassel	383,14	1 673,84	1 678,57
Köln	471,67	1 315,11	1 357,21
Danzig	971,11	1 688,20	1 702,68
Elberfeld	487,27	1 063,54	1 128,19
Erfurt	578,32	1 543,97	1 543,97
Essen a/Ruhr	63,24	793,22	955,31
Frankfurt a/Main	522,00	1 572,21	1 584,64
darunter hessischer Besitz	**114,67**	**287,38**	**290,49**
Halle a/Saale	346,36	1 886,72	1 912,70
Hannover	379,14	1 659,43	1 675,72
Kattowitz	428,42	1 253,73	1 341,36
Königsberg i/Preussen	1 312,33	1 888,83	1 893,33
Magdeburg	499,12	1 709,58	1 766,19
Mainz	203,76	856.64	865,34
darunter hessischer Besitz	**166.02**	**693.33**	**702,03**
Münster i/Westfalen	401,36	1 168,30	1 184,68
Posen	591,51	1 618,39	1 619,44
St. Johann-Saarbrücken	322,15	811,30	835,78
Stettin	696,21	1 692,63	1 703,96
im ganzen a)	10 666,87	29 996,57	30 623,61
darunter hessischer Besitz	**280,69**	**980,71**	**992,52**
b) Schmalspurbahnen.			
Erfurt	48,00	48,00	48,00
Kattowitz	130,45	—	130,45
im ganzen b)	178,45	48,00	178,45

Der Zuwachs an Vollspurbahnen gegenüber der Aufstellung des Vorjahres beträgt 482,13 km (davon hessische Bahnen 41,22 km).

— **Lokomotivbestellungen für die preussischen Staatsbahnen.** Die preussische Staatsbahnverwaltung hat, wie die „Berl. N. Nachr." melden, die Lieferung von 305 Lokomotiven im Gesammtwerth von 17 500 000 ℳ an inländische Fabriken vergeben. Die Preise entsprechen genau den Bedingungen, zu welchen der im Januar d. J. stattgehabte Abschluss vollzogen wurde. Für die gegenwärtigen Aufträge erstreckt sich die Lieferfrist von Januar bis April 1902.

— **In Bezug auf die Verringerung der Zahl der Spezial- und Stationswagen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen folgenden Erlass gerichtet:

„Nach den Berichten der königlichen Eisenbahndirektionen hat die Zahl der bedeckten Spezial- und Stationswagen im Staatsbahnbereich die auffallende Höhe von 5 641 Stück erreicht; darunter befinden sich 3 478 Stationswagen. Diese Zahl geht über das Bedürfniss hinaus. Beispielsweise sind in einem Direktionsbezirk 54 Stationen mit derartigen Wagen ausgerüstet. Die Ausnutzung der bedeckten Spezial- und Stationswagen ist vielfach unvollkommen, insbesondere führen auch die Stationswagen in grossem Umfange zu Leerläufen. Auch die Kontrole sowohl über die Spezial- als auch die Stationswagen ist theilweise unzulänglich. Um eine möglichst weitgehende Ausnutzung der Wagen herbeizuführen, sind in sämmtlichen Bezirken die hierfür in Betracht kommenden Verhältnisse einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten: Bei bedeckten Wagen ohne Brems- oder Dampfleitung oder sonstige Einrichtung, durch die sie zur Benutzung als Gepäckwagen oder in Schnell- und Personenzügen besonders geeignet erscheinen (zu vgl. Anl. B zu § 3 Abs. 4 der Staatsbahnwagenvorschriften I, 4), ist zu prüfen, ob nicht die Spezialwageneigenschaft allgemein zu beseitigen ist (z. B. bei Gl, Gml). Stationswagen sind in Zukunft nur noch zuzulassen für ganz besondere Verhältnisse (z. B. besonders eingerichtete Butterwagen) und auf grossen Bahnhöfen zum Zweck der Zugbildung. Die Versorgung aller übrigen Bedürfnisse hat durch Verfügung des Wagenbüros zu erfolgen. Alle Spezialwagen und die in Zukunft noch verbleibenden Stationswagen sind täglich von allen Stationen im Bedarf und Bestand zu melden und zwar ausschliesslich an das Wagenbüro, dem die Vertheilung der Güterwagen obliegt und welches auch die Zutheilung der für Personenzüge erforderlichen gedeckten Wagen zu bewirken hat. Sofern es zweckmässig erscheint, die Wagen möglichst im Verfügungsbereich des Wagenbüros zu behalten, kann geeignetenfalls ihre Verwendung im Nahverkehr, insbesondere für die regelmässige Beförderung von Stückgut in bestimmten Verkehrsbeziehungen, allgemein geordnet werden."

Nach drei Monaten soll über den Erfolg der angeordneten Prüfung berichtet werden.

— **Pensionsfähige Dienstzeit der im Disziplinarwege entlassenen, demnächst wieder angestellten Beamten.** Die preussischen Minister der Finanzen und des Innern haben in Abänderung der bisher geltenden Bestimmungen neuerdings angeordnet, dass einem im Disziplinarwege entlassenen, demnächst wieder angestellten Beamten die vor seiner Entlassung liegende Civildienstzeit bei nachfolgender Pensionirung in Zukunft als pensionsfähige Dienstzeit anzurechnen ist. Dieser Erlass ist nunmehr vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten den königlichen Eisenbahndirektionen zur Kenntnissnahme und Beachtung mitgetheilt.

— **Zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit** hat der preussische Minister des Innern in einem Rundschreiben mit Rücksicht auf die in manchen Betrieben hervorgetretenen Anzeichen eines wirthschaftlichen Rückganges die Aufmerksamkeit der zuständigen Regierungsorgane erneut auf die Förderung der freiwilligen Thätigkeit auf dem Gebiete der Fürsorge für Arbeitslose, insbesondere auf die weitere Ausgestaltung der Arbeitsnachweise und der Arbeiterkolonien gelenkt.

Bei Schaffung und Erweiterung organischer Verbindungen zwischen den einzelnen Arbeitsnachweisestellen werde namentlich dahin zu wirken sein, dass die in den Industriegebieten vorhandenen allgemeinen Nachweiseanstalten mit denjenigen der landwirthschaftlichen Bezirke und überhaupt mit den von den Landwirthschaftskammern und den von den Handwerkskammern, Innungen und dergl. eingerichteten Nachweisestellen Fühlung suchen, um bei dem Freiwerden von industriellen Arbeitskräften diese thunlichst wieder der Landwirthschaft und dem Handwerk zuzuführen. Bei dem auf dem platten Lande und vielfach auch in den kleinen Städten herrschenden Mangel an Arbeitern liesse sich eine immerhin nicht unerhebliche Zahl Arbeitsloser auf diese Weise unterbringen.

Soweit die Arbeitsvermittelung versagen sollte, sei in den Arbeiterkolonien ein Mittel gegeben, um den Arbeitslosen bis zur Beschaffung neuer Arbeitsgelegenheit ein Unterkommen zu beschaffen. Da die vorhandenen Arbeiterkolonien nicht ausreichen, um bei etwaigen Krisen den Arbeitslosen Unterkunft zu gewähren, soll auf eine Vergrösserung der bestehenden und Neubegründung weiterer Arbeiterkolonien Bedacht genommen werden. Dann heisst es weiter: „Für den Aufenthaltswechsel zum Antritt der durch die Arbeitsnachweise vermittelten auswärtigen Arbeitsstellen und ebenso für die Beförderung der Arbeitslosen zu den Arbeiterkolonien und Nothstandskolonien verdient in der grossen Mehrzahl der Fälle die Eisenbahnfahrt den Vorzug vor dem Wandern auf der Landstrasse. Behufs Erleichterung der Eisenbahnbeförderung in solchen Fällen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten sich grundsätzlich damit einverstanden erklärt, Arbeitsnachweisestellen, welche die nöthige Bürgschaft bieten, widerruflich die Vergünstigung zu gewähren, dass sie Gutscheine ausstellen, für welche von den Fahrkartenausgabestellen Fahrkarten verabfolgt werden und über die monatlich zwischen den Nachweisestellen und der Eisenbahnverwaltung abgerechnet wird."

Der Minister verweist dann auf den von uns in Nr. 36 S. 569 d. Ztg. bereits mitgetheilten Runderlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten und bemerkt dazu, dass der Inhalt dieses Erlasses nach den neuesten Bestimmungen des genannten Herrn Ministers insofern noch zu ergänzen ist, als die Vergünstigung auch auf die Ausstellung von Gutscheinen für Fahrkarten nach der nächstbelegenen Arbeiterkolonie oder Nothstandskolonie erstreckt werden kann.

— **Ungerechtfertigte Vorenthaltung einer am 1. April 1899 eingetretenen Besoldungsaufbesserung.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat folgenden Erlass an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichtet: „In einem zu meiner Kenntniss gekommenen Falle ist bei der Ausführung der durch den Etat für 1899 für einige Beamtenklassen genehmigten Besoldungsaufbesserung einem Rangirmeister mit Rücksicht auf schlechte Dienstführung diejenige Gehaltsaufbesserung versagt worden, die auf ihn infolge anderweiter Festsetzung der Gehaltssätze in den Altersstufen der Rangirmeister entfiel. Dies Verfahren ist unrichtig. Da durch den Etat für 1899 die Gehaltsstufensätze für eine Reihe von Beamtenklassen anderweit festgesetzt worden sind, so mussten die Beamten in jedem Falle nach Maassgabe ihres Besoldungsdienstalters in die neuen Gehaltsstufensätze übergeführt werden. Hierdurch wird die Befugniss der Behörden, aus disziplinaren Gründen die mit dem Eintritt in eine höhere Altersstufe verbundene Gehaltsaufbesserung vorzuenthalten, nicht berührt. Soweit im Einzelfalle von vorstehenden Grundsätzen abgewichen ist, bleibt das Gehalt der betheiligten Beamten anderweit zu regeln. Danach vorbehaltene Gehaltsbeträge sind nachzuzahlen."

— **Bezirkseisenbahnrath für die Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.** Am 19. d. Mts. wird in Danzig die 14. ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrathes für die vorgenannten drei Direktionsbezirke abgehalten werden. Die Tagesordnung enthält u. a. folgende Berathungsgegenstände: Festsetzung der beschränkten Ent- und Beladungsfrist auf sechs Stunden; Abschaffung von Standgeldern an Sonn- und Feiertagen; Berechnung der Standgelder bei Wagenladungssendungen an Landwirthe; Ausgabe von Sonntagsfahrkarten nach Elbing und Marienburg; Einführung eines Nothstandstarifs für Heu, Stroh, Torfstreu und Kraftfutter sowie Düngemittel für die Provinz Westpreussen vom 1. Juli d. J. bis 1. Juli k. J.; Ermässigung der Frachtsätze für den Bezug von Saatgetreide in Wagenladungen und als Stückgutsendungen; Herabsetzung der Tarife für Roggen und Weizen, welcher zum Wirthschaftsbedarf von Landwirthen der Provinz Westpreussen bezogen wird, sowie für Gerste, Hafer usw., welche die Provinz Westpreussen verlassen; Herabsetzung der Tarife für aus der Provinz Westpreussen ausgeführtes Vieh; Einlegung eines neuen Schnellzugpaares auf der Strecke Bentschen-Cottbus-Leipzig bezw. -Halle mit Anschluss an die Schnellzüge der Strecken Insterburg-Thorn-Posen-Berlin und Leipzig- bezw. Halle-Eisenach-Frankfurt a/M.; Fahrplanangelegenheiten. Zur Vorbesprechung einzelner Anträge wird am 5. Juni d. J. der ständige Ausschuss des Bezirkseisenbahnrathes auf dem Anhalter Bahnhofe in Berlin zu einer besonderen Sitzung zusammentreten.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlengebiet.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis einschliesslich 22. Mai d. J. in 5 Arbeitstagen 86 525 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 305 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 100 863 und auf den Arbeitstag 16 810 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. Mai d. J. auf den Arbeitstag 495 Doppelwagen mehr und im ganzen 14 338 Doppelwagen oder 14,2 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Ausfall in der Gesammtförderung bezw. in dem Gesammtversand ist auf den Himmelfahrtstag, am 16. Mai, zurückzuführen, welcher im vorigen Jahre auf den 24. Mai fiel. Arbeitstäglich hat gegen das Vorjahr eine Mehrförderung bezw. ein Mehrversand von 3 % stattgefunden.

— **Nachnahmeprovisionen im Verkehr mit Kleinbahnen.** In einem an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wird ausgeführt, dass zwar die auf den Sendungen lastenden Versendernachnahmen nicht zu den bestimmungsgemäss im gegenseitigen Verkehr von Staatsbahnen und anschliessenden Kleinbahnen provisionsfrei zu behandelnden Vorfrachten gehörten. Auch könne die Zusatzbestimmung I zu § 62 (2) der Eisenbahn - Verkehrsordnung zunächst nur auf solche Sendungen bezogen werden, die einen Tansport auf einer Eisenbahn hinter sich haben. Da aber eine doppelte Erhebung von Nachnahmeprovisionen (auf der Kleinbahn und auf der Staatsbahn) für dieselbe Sendung dem Sinne der vorbezeichneten Bestimmung nicht entsprechen würde, so erklärt sich der Herr Minister im Interesse des die Kleinbahnen benutzenden Publikums damit einverstanden, dass bei den von den Kleinbahnen auf die Staatsbahn mit direktem Frachtbriefe übergehenden Sendungen von der Berechnung der Nachnahmeprovision für die auf dem Gute haftenden Nachnahmen der Versender abgesehen werde, wenn von der Kleinbahn tarifmässig bereits eine Nachnahmeprovision in Höhe der in dem Nebengebührentarif zum allgemeinen deutschen Gütertarif festgesetzten Beträge berechnet ist, und wenn ferner die Kleinbahn sich verpflichtet, bei den von der Staatsbahn mit direktem Frachtbriefe übernommenen Sendungen ihrerseits von der Berechnung einer Nachnahmeprovision regelmässig abzusehen. Hierbei ist von der Voraussetzung auszugehen, dass das eine Bahnunternehmen die dem anderen tarifmässig gebührende Provision für dieses miterhebt, und dass daraus eine gegenseitige Ausgleichung sich ergibt.

— **Städtische Unterpflasterbahnen in Berlin.** Der Magistrat von Berlin hat beschlossen, der Firma Holzmann in Frankfurt a/M. den Auftrag zu ertheilen, einen Plan und Kostenanschlag für eine Unterpflasterbahn von der Schöneberger Grenze bis zur Gerichtsstrasse durch die Stadt aufzustellen. Es werden zu dieser Aufstellung 20 000 ℳ Kosten erfordert, deren Bewilligung bei der Stadtverordnetenversammlung beantragt werden soll.

— **Missbräuchliche Anwendung der Westinghousebremse.** Zufolge neuerlicher Entschliessung der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen haben nunmehr die Oberbahnämter in jedem einzelnen Falle darüber zu bestimmen, ob das Ziehen der Nothbremse in Wahrung berechtigter Interessen bezw. aus einem entschuldbaren Versehen geschah und daher keine Strafanzeige zu erstatten ist. Die Stationen hingegen haben in allen Fällen, in welchen die Nothbremse gezogen wurde, ohne dass eine Gefahr für die Sicherheit der Reisenden oder des Zuges drohte, von dem Reisenden, der die Bremse ausgelöst hat, dann, wenn derselbe nicht imstande ist, sich über seine Person auszuweisen, oder die Annahme begründet ist, dass er sich der Bestrafung entziehen werde, was bei einem durchreisenden Ausländer meistens zu vermuthen sein wird, zum Zwecke der Sicherung des Strafvollzuges den Höchstbetrag der angedrohten Geldstrafe, d. i. 30 ℳ, zu erheben und den erhobenen Betrag an das vorgesetzte Oberbahnamt einzusenden. Dieses erstattet dann entweder unter Uebermittelung des erhobenen Geldbetrages Anzeige an den zuständigen Amtsanwalt oder aber es stellt den Geldbetrag sofort dem Reisenden zurück, wenn es sich für die Nichtschuld desselben entschieden hat.

— **Verständigung des Zugpersonals über Ablassung einzelner Züge.** Das Oberbahnamt Nürnberg hat neuerdings eine sehr beachtenswerthe Verfügung an die ihm unterstellten Stationen erlassen, nach welcher der Verständigung der fahrplanmässigen Züge von dem Ablassen eingelegter Sonderzüge, wie solche hauptsächlich zu Ostern, Pfingsten und Weihnachten in grösserer Zahl zur Abfertigung gelangen, ganz besondere Sorgfalt zuzuwenden ist. Diese Verständigung ist von grosser Wichtigkeit, da nur auf Grund einer solchen das Zugpersonal die ihm in § 59 (5) der Fahrdienstvorschriften zugewiesene Mitverantwortlichkeit für den richtigen Vollzug der Kreuzungen tragen kann, ohne diese aber die Stationsbeamten der Kreuzungsstation dieser Mitwirkung zur pünktlichen Durchführung der Fahrordnung entbehren.

Die Ausstellung der in Rede stehenden Befehle obliegt gemäss § 98 (3) Abs. 4 der Fahrdienstvorschriften den Zugausgangs- und den Lokomotivwechselstationen, soweit dies aber bezüglich der bereits im Laufe befindlichen Züge nicht mehr möglich ist, jenen Stationen, welche von der den Sonderzug einlegenden Dienststelle hierzu bestimmt werden. Für letzteren Fall wird bestimmt, dass dessen ungeachtet die zunächst verpflichteten Zugausgangs- und Lokomotivwechselstationen sich zu vergewissern haben, ob diese Anordnung hinsichtlich sämmtlicher in Frage kommenden Züge getroffen wurde, und selbst hierzu die geeigneten Stationen zur Ausstellung der nöthigen schriftlichen Befehle zu veranlassen haben, wenn dies seitens der den Sonderzug einlegenden Station, sei es in der Annahme, dass die betreffende Zugausgangs- oder Lokomotivwechselstation das Benachrichtigungstelegramm noch vor Abgang jener Züge erhalten werde, sei es aus Uebersehen, unterlassen worden sein sollte.

— **Die Ausgabe von Ferienkarten im Bereich der sächsischen Staatsbahnen** erfolgt auch in diesem Jahre für die Dauer der grossen Sommerschulferien. Das nähere ergibt folgende Bekanntmachung, die an allen Fahrkartenschaltern der sächsischen Staatsbahnen angeschlagen ist:

„Auf den sächsischen Staatsbahnen und den mitverwalteten Privatbahnen werden in diesem Sommer sogenannte Ferienkarten für die I., II. oder III. Klasse ausgegeben. Es sind dies gewöhnliche Monatskarten und Monatsnebenkarten, die aber statt auf die Dauer eines Kalendermonates auf die Zeit vom 19. Juli (dem Beginne der grossen Sommerschulferien) bis zum 18. August d. J. Mitternacht gelten. Es können gelöst werden: Ferienmonatskarten in der Zeit vom 19. bis zum 31. Juli d. J., Ferienнebenkarten in der Zeit vom 19. Juli bis 18. August d. J.

Zur Erlangung der Nebenkarten ist eine Bescheinigung der Ortspolizeibehörde oder des Gemeindevorstandes unter Verwendung des vorgeschriebenen Vordruckes darüber beizubringen, dass die Personen, für welche die Nebenkarten beantragt werden, zu dem betreffenden Hausstande gehören. — Im übrigen gelten die im Personen- und Gepäcktarife der sächsischen Staatsbahnen vom 1. Januar 1900 enthaltenen Bestimmungen über Monatskarten und Monatsnebenkarten auch für die Ferienkarten."

— **Kanal- und Flussschifffahrt in Bayern.** Auf der kürzlich in Augsburg abgehaltenen Generalversammlung des Vereins zur Hebung der Kanal- und Flussschifffahrt in Bayern wurde von Professor Dr. Eheberg-Erlangen in einem Vortrage die Nothwendigkeit für Bayern betont, in der Ausbildung seines Binnenschifffahrtsnetzes nicht zurückzubleiben. Es handelt sich für Bayern in erster Linie darum, für sein rechtsrheinisches Gebiet durch eine leistungsfähige Wasserstrasse Anschluss an den Rheinverkehr zu erlangen. Zu dem Behufe ist der Donau-Mainkanal zu einem Grossschifffahrtswege auszubauen und die Mainkanalisation über Offenbach hinaus bis zur Mündung des Donau-Mainkanals bei Bamberg fortzuführen. Ueber den Schifffahrtsverkehr auf dem Donau-Mainkanal und die Ergebnisse der Kettenschleppschifffahrt auf der bayerischen Mainstrecke im Jahre 1899 enthält das „Archiv für Eisenbahnwesen" in seinem diesjährigen Mai-Juniheft einige Angaben. Der 177,6 km lange Ludwigs-(Donau-Main-)Kanal wurde in den Jahren 1834 bis 1846 durch den bayerischen Staat für Rechnung einer Aktiengesellschaft gebaut und nach Vollendung gegen Vergütung der Verwaltungskosten betrieben, bis der Staat den Kanal im Jahre 1852 erwarb. Die Hauptbetriebsergebnisse des Kanals im Jahre 1899 im Vergleich zum Vorjahre sind die folgenden: Es befuhren den Kanal 1 760 (1 714) beladene, 1 111 (1 473) leere Schiffe und 944 (842) Flösse; die bewegte Gütermasse belief sich auf 154 513 (157 319) t; die Durchschittsbelastung eines Schiffes betrug 82,3 (86,7) t, die Schwere eines Flosses 10,2 (10,3) t. Gegenüber diesen nicht gerade günstigen, indess bei den völlig unzureichenden Abmessungen des Kanals nicht befremdenden Ergebnissen zeigt die Kettenschleppschifffahrt auf der bayerischen Mainstrecke im Jahre 1899 ein erfreulicheres Bild. In diesem Jahre wurde der Betrieb der staatlichen Kettenschleppschifffahrt bis Ochsenfurt ausgedehnt. Die Eröffnung der Theilstrecke Würzburg-Ochsenfurt fand am 16. August 1899 statt. Der Schleppdienst von Bürgstadt bis Lohr wird von einer Privatgesellschaft gegen Entschädigung für Abnutzung der Kette ausgeübt. Die an 221 Tagen in Dienst stehenden 3 Kettendampfer beförderten in 1899 gegen 1898: 266 (122) leere und 755 (374) beladene Fahrzeuge. Die Tragfähigkeit der Fahrzeuge betrug 64 565 (31 642) t, das Gewicht der Ladung 25 489 (9 982) t bei 11 548 (5 436) Schleppschifffahrtskm.

— **Generalversammlung des bayerischen Verkehrsbeamtenvereins in Regensburg.** Der Geschäftsbericht des Aufsichtsrathes stellt die günstige Entwickelung der Wittwen- und Waisenkasse fest und spricht der Geschäftsführung der Kasse das beste Lob aus. Nach dem Rechenschaftsberichte der Kasse bezifferten sich im Jahre 1900 die Einnahmen auf 142 494 ℳ, die Ausgaben auf 29 521 ℳ, so dass die Mehreinnahme 112 973 ℳ betrug. Das Vermögen bezifferte sich am 31. Dezember 1900 auf 743 699 ℳ. An Sterbegeldern wurden seit Gründung der einmaligen Unterstützung (1890) 96 920 ℳ und an fortlaufenden Wittwen- und Waisenunterstützungen seit der Gründung der fortlaufenden Unterstützung (1885) 37 856 ℳ bezahlt. Auf Grund der sehr günstigen Finanzlage war die Vorstandschaft in der Lage, verschiedene Erleichterungen der am 21. April d. J. in Regensburg abgehaltenen Generalversammlung in Vorschlag bringen zu können. Nach dem versicherungstechnischen Gutachten über die einmalige Unterstützung betrug der Ueberschuss in dieser Abtheilung 189 157 ℳ. Hiervon wurden 113 609 ℳ zur Vertheilung einer 8 prozentigen Dividende verwendet, so dass dann noch ausser der nothwendigen Beitragsreserve von 183 060 ℳ eine Sicherheitsreserve von 75 548 ℳ verbleibt. Die Dividendenvertheilung erfolgt in der Weise, dass eine Erhöhung der Versicherungssummen eintritt, und zwar nach 5 jähriger Mitgliedschaft für jedes weitere Jahr eine Erhöhung von 1 %. — Ferner wurde die Einführung einer Frauenversicherung mit einem Sterbegeld von 300 ℳ beschlossen. — Allseitige Zustimmung fand die Erhöhung der Pensionen der Wittwen von 86 auf 90 ℳ und der Waisen von je 16 auf 18 ℳ.

— **Werkstättenvereinigung in Guben.** Bei der dortigen königlichen Hauptwerkstätte besteht seit der Feier ihres 25 jährigen Bestehens im Jahre 1897 eine auf Anregung der Arbeiterschaft gegründete Werkstättenvereinigung. Der ursprüngliche Zweck, ihren Mitgliedern und deren Ehefrauen würdige Begräbnissfeierlichkeiten zu veranstalten, hat sich immer mehr erweitert. In den Wintermonaten werden Unterhaltungsabende für die Mitglieder und deren Angehörige veranstaltet, im Sommer ein Werkstattsfest. Aus den Ueberschüssen dieser Veranstaltungen ist bereits eine Bücherei von 167 Bänden beschafft worden; ferner sollen aus denselben bedürftige Beamte und Arbeiter sowie deren Wittwen in besonderen Fällen unterstützt werden. Im vergangenen Jahre bestand das Sommerfest im Ausmarsch der Beamten und Arbeiter durch die Hauptstrassen der Stadt nach dem Schützenhause, Vokal- und Instrumentalkonzert mit daran schliessendem Ball. Das Fest nahm den besten Verlauf. Im Laufe des Winters fanden wieder drei Unterhaltungsabende statt, zwei mit belehrenden Vorträgen, einer unter Vorführung von Lichtbildern (Landschaftsbildern aus allen Welttheilen und Bildern erheiternden Inhalts). An die Vorträge schlossen sich wieder Musikvorträge und Vorträge des Werkstättengesangvereins an, ferner Deklamationen, komische Vorträge und kleinere Theaterstücke, alles aufgeführt von Werkstattsmitgliedern und deren Angehörigen; ein gemüthliches Tänzchen bildete den Schluss. Für die Unterhaltung der Kinder sorgte in einem Nebensaale eine Kindergärtnerin. Durch diese Einrichtung wird nicht nur den Frauen der Werkstattsangehörigen die erwünschte Gelegenheit geboten, an den Unterhaltungsabenden sich zu betheiligen, sondern es wird auch für die belehrenden Vorträge die nöthige Ruhe geschaffen.

Zur Feier des Geburtstages des Kaisers fand am 2. Februar d. J. im grössten, über 2 000 Personen fassenden Saale der Stadt eine patriotische Festaufführung statt (Vokal- und Instrumentalkonzert, Festrede, Aufführung eines patriotischen — Huldigung des Kaisers — und eines grossen vaterländischen Festspieles — Deutschland zur See — sowie eines militärischen Schwankes — Rekrutenfreuden —), woran sich dann ein Ball anschloss. Trotz des sehr schlechten Wetters und der für die meisten Theilnehmer recht weiten Entfernung des Festraumes übertraf der Besuch alle Erwartungen. Viele Besucher fanden keinen Platz mehr und mussten umkehren; es wurde daher auf deren besonderen Wunsch die Festfeier acht Tage später wiederholt.

— **Das Recht der Eisenbahnbetriebs- und Verkehrsordnungen** wird vom Geheimerath Professor Dr. Arndt-Königsberg in einer lesenswerthen Abhandlung (Maiheft 1901 der „Preussischen Jahrbücher") erörtert. Arndt beginnt mit einer kurzen geschichtlichen Darstellung. „Die wichtigsten Fragen des modernen Staatsrechts haben sich gerade an das Eisenbahnwesen angeknüpft." Die Berufung des vereinigten Landtages Preussens auf den 11. April 1847 nach Berlin geschah, weil eine Anleihe für die Erbauung der Ostbahn abgeschlossen werden musste und Staatsanleihen nach einer Verordnung Friedrich Wilhelms III. vom 17. Januar 1820 „nur mit Zustimmung und unter Mitgarantie der reichsständischen Versammlung" aufgenommen werden sollten. So war der staatliche Eisenbahnbau in Preussen der Ausgangspunkt des Verfassungslebens. Arndt wendet sich dann zu der in der deutschen Staatsrechtswissenschaft von mehreren Seiten, insbesondere von Laband und Hänel bestrittenen Rechtsgültigkeit der seit 1870 erlassenen Bundesrathsverordnungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und gelangt auf theilweise neuem Wege zu dem auch in dieser Zeitung seit Laband's bekanntem Angriff wiederholt, zuletzt vom Finanzrath Dr. Grossmann (Nr. 35 S. 549 d. Ztg.) vertheidigten Standpunkt, dass die verfassungsmässige wie staatsrechtliche Zulässigkeit der gedachten Verordnungen unanfechtbar sei. Er unterscheidet zwei Gruppen dieser Verordnungen, die polizeilichen und die wirthschaftlichen. In Bezug auf die ersteren folgert er aus Art. 42 und 43 der Reichsverfassung, in Verbindung mit Art. 4 ebenda, dass die Bundesregierungen verfassungsmässig verpflichtet sind, Bahnpolizeireglements einzurichten, und zwar ohne besonderes Gesetz, denn dass sie dies durch Gesetz könnten, folge schon aus Art. 4, der das Eisenbahnwesen im Interesse des allgemeinen Verkehres der Gesetzgebung des Reiches unterwirft. Er verwirft die von Laband aufgestellte Unterscheidung zwischen Rechtsnormen und Verwaltungsvorschriften und weist nach, dass der letztere Ausdruck (réglement d'administration des französisch-belgischen Rechts) keineswegs den Inhalt von Rechtsnormen ausschliesst, sondern sich nur auf die Form bezieht. „Verwaltungsvorschriften", das bedeutet jede von der Verwaltung und nicht vom Gesetzgeber erlassene Vorschrift. Arndt weist ferner nach, dass die Verkehrsordnung nicht etwa nur eine Dienstanweisung oder Vertragsfestsetzung enthalte, sondern dass sie allgemeine Rechtsnormen eingreifendster Art aufstelle. Was nun den wirthschaftlichen und privatrechtlichen Inhalt der Verordnungen anlangt, also insbesondere die Bestimmungen über die Haftpflicht und deren Beschränkung, so weist Arndt an der geschichtlichen Entwickelung der früheren Betriebsreglements nach, dass auch diese früher in den Einzelstaaten nicht durch Gesetz, sondern durch Verordnung erlassen wurden und dass sie Zwangsnormen gegenüber den Eisenbahnen enthielten. Die Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 sei eine Ausführungsverordnung zu Art. 45 der Reichsverfassung, da sie die vom Bundesrath gemäss Art. 7, Z. 2 der Reichsverfassung beschlossenen, zur Ausführung des Art. 45 erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen enthalte. Da

Art. 45 für Bayern nicht gelte, könne natürlich auch die Ausführungsvorschrift nicht für Bayern gelten. Arndt knüpft an seine Auseinandersetzungen zum Schluss noch folgende Bemerkung: Dass man im Jahre 1897 dazu übergegangen sei, die in den Verkehrsordnungen (zu denen ausser der Eisenbahn-Verkehrsordnung auch die Post- und Telegraphenordnung gehören) enthaltenen Transportbedingungen als Zwangsnormen gegenüber den Eisenbahnen nicht nur, sondern auch gegenüber dem Publikum hinzustellen, zeige, wie das moderne Recht immer mehr ein soziales Recht werde, d. h. die wirthschaftlichen Verhältnisse von Gesellschaftswegen unter Ausschluss von Privatwillkür zwangsweise regeln.

Die Arndt'schen Ausführungen haben unseres Erachtens namentlich das Verdienst, den geschichtlichen Zusammenhang zwischen Reichsrecht und früherem Landesrecht nachgewiesen zu haben. Jedenfalls scheint die wunderliche Behauptung Laband's von der Rechtsungültigkeit der Verkehrsordnung nun von allen Seiten so gründlich widerlegt, dass in Zukunft ihrer nur noch Erwähnung gethan werden wird als eines Zeichens dafür, welcher Paradoxen ein sonst hochverdienter deutscher Rechtsgelehrter auch heute gelegentlich noch fähig ist.

— **Personalnachrichten.** Der preussische Regierungsbaumeister Friedrich Fuchs in Bischheim ist zum Eisenbahnmaschineninspektor bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt worden.

Der Betriebsingeniör bei dem Oberbahnamt München, Theodor Vogt, ist in gleicher Diensteigenschaft zur Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen berufen worden.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen ist auf die Stelle des Eisenbahnbauinspektors in Sulz der Abtheilungsingeniör, tit. Bauinspektor Wetzel bei der Eisenbahnbauinspektion Ludwigsburg befördert worden.

Im Bereich der badischen Staatseisenbahnen ist der Centralinspektor, Betriebsinspektor Emil Prall bei der Generaldirektion nach Lauda und der Oberbetriebsinspektor August Hartfelder in Lauda behufs Verwendung als Hilfsarbeiter zur Generaldirektion versetzt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Gesetzvorlagen über das Eisenbahnbau- und Investitionsprogramm und den Ausbau von Wasserstrassen.** Die erste Vorlage wurde in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. d. Mts. in dritter und letzter Lesung mit überwältigender Stimmenmehrheit angenommen. Bereits in den nächsten Tagen dürfte die Gesetzvorlage im Herrenhause zur Berathung gelangen, so dass die Verlautbarung des Gesetzes wohl alsbald zu gewärtigen ist. — Auch die Gesetzvorlage über den Bau von Wasserstrassen wurde vom Abgeordnetenhause in einer der letzten Sitzungen in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Zur Deckung des Geldbedarfs, welcher sich aus der Durchführung der Gesetze über die Eisenbahninvestitionen und über die Wasserstrassen ergibt, wird die Aufnahme einer grösseren Anleihe erforderlich und haben dieserhalb bereits vorbereitende Berathungen mit den Vertretern einer Finanzgruppe stattgefunden.

— **Fahrkartensteuer.** Die Rede, mit welcher der Finanzminister die Einbringung des Gesetzentwurfs über die Fahrkartensteuer im Abgeordnetenhause begründete, wurde im allgemeinen zustimmend aufgenommen. Einzelne radikale Parteien können sich allerdings mit der Vorlage nicht befreunden und kündigten ihre Wortführer schon bei der Berathung der Investitionsvorlage den Kampf gegen die neue Steuer an. Die betreffenden Redner erklärten, dass man gegen den Gesetzentwurf vor allem aus dem Grunde entschiedenst Stellung nehmen müsse, weil diese Steuer hauptsächlich die Reisenden III. Klasse, also die arbeitenden Schichten der Bevölkerung, treffen werde und es doch nicht angehe, den ärmsten Theil der Bevölkerung das bezahlen zu lassen, was für Investitionen aufgewendet werde.

— **Ausrüstung der Streckenwächter mit Signallaternen.** Da es vielfach beobachtet worden ist, dass die Streckenwächter nicht genügend mit Signallaternen ausgerüstet sind und dies in Fällen, wo die Wächter bei Dunkelheit gefährdete Bahnstellen gemäss den Bestimmungen der Signalordnung mit optischen Signalen nach beiden Richtungen zu decken haben, eine Gefährdung der Betriebssicherheit nach sich ziehen kann, hat das Eisenbahnministerium die Bahnverwaltungen aufgefordert, baldthunlichst sämmtliche Streckenwächter mit drei Laternen auszurüsten, von welchen zwei Signallaternen sein müssen, mit welchen nur nach einer Richtung ein weisses, rothes oder grünes Lichtsignal gegeben werden kann. Da ferner ein Fall vorgekommen ist, dass ein Lokomotivführer durch den rothen Lichtschein, welcher durch die Kontrolöffnung einer Signallaterne drang, getäuscht, ein Haltsignal vor sich zu haben glaubte und dies zur Verschärfung eines Unfalles Veranlassung gab, hat das Ministerium empfohlen, die Signallaternen in Zukunft ohne solche Lichtkontrolöffnung herstellen zu lassen.

— **Verhandlungen der Eisenbahnen vor dem Verwaltungsgerichtshof.** Die von mehreren österreichischen Privatbahnverwaltungen gegen die Steuervorschreibung für das Jahr 1898 ergriffenen Beschwerden werden in der zweiten Hälfte dieses Monats vor dem Verwaltungsgerichtshofe zur Entscheidung gelangen. Den Hauptpunkt der Beschwerden bildet die Abzugsfähigkeit gewisser Ausgaben, vor allem der Abschreibungen, welche die Bahnen vorzunehmen sich verpflichtet haben, da mit Ablauf der Konzessionen das unbewegliche Vermögen der Bahnen sammt Zugehör unentgeltlich an den Staat heimfällt und die dadurch eintretende jährliche Werthverminderung der Anlagen auf diese Weise bilanzmässig zum Ausdruck gelangt. Ferner kommt in Betracht die Abzugsfähigkeit der Kotirungs- und Kuponstempelgebühren, des Gebührenäquivalents und der Realsteuern. Den zu fällenden Entscheidungen wird mit grossem Interesse entgegengesehen, da es sich bei den in Rede stehenden Abschreibungen um sehr namhafte Beträge handelt.

— **Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In der am 31. Mai d. J. stattgehabten Generalversammlung wurde von einem Aktionär die Frage der Rückwirkung des Donau-Oderkanals auf die Lage der Nordbahn zur Sprache gebracht und eine Anfrage dieserhalb an die Verwaltung gerichtet. Der Präsident des Verwaltungsraths beantwortete diese Anfrage dahin, dass dermalen wohl niemand voraussehen könne, inwieweit die Kanäle überhaupt und der Donau-Oderkanal im besonderen auf die Nordbahn und ihren Verkehr einwirken werden. Die Verwaltung hält dafür, dass, weil jener Kanal kaum vor Ablauf von 10 Jahren dem Betriebe übergeben werden wird, sich in dieser Zeit neue Verkehre auf der Nordbahn entwickeln werden, dass aber andererseits, wenn der Kanal in volle Thätigkeit tritt, bei der Nordbahn wie bei anderen Eisenbahnen gewisse Frachten und Verkehre auf den Wasserweg werden abgelenkt werden. Zu einer Beunruhigung in dieser Beziehung sei mit Bezug auf die Nordbahn irgend ein Grund nicht vorhanden.

In Bezug auf die von der Verwaltung beantragte Aufnahme eines Darlehens von 60 000 000 Kr. zur Stärkung des Baureservefonds des öffentlichen Bahnunternehmens mit Ausschluss der Lokalbahnen gab der Präsident des Verwaltungsraths in der Generalversammlung folgende Erklärung ab: „Die Generalversammlung vom Jahre 1897 hat die Bewilligung zur Aufnahme einer vierprozentigen Anleihe im Betrage von 20 000 000 fl. ertheilt, wobei die Verwaltung vorausgesetzt habe, dass mit dem bezüglichen Erlöse bis zum Ende des Jahres 1903 das Auslangen werde gefunden werden. Dem gegenüber ergibt sich nun, dass mit Ende des Jahres 1900 unter Berücksichtigung des in diesem Zeitpunkte erscheinenden unbedeckten Aufwandes für Erweiterungsbauten und Ausrüstung des Hauptbahnnetzes mit 6 226 395 Kr. einerseits und der gleichzeitig noch unbegebenen Prioritäten des eben bezeichneten Anlehens im Nennwerthe von 5 193 400 fl. andererseits nur mehr ein Resterlös von rund 3 900 000 Kr. verfügbar ist, welcher nicht einmal für die entsprechenden Ausgaben des laufenden Jahres ausreichen wird. Es ist dies darin begründet, dass in den Jahren 1897 bis 1900 für Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln, und zwar von 81 Lokomotiven, 65 Tendern, 146 Personenwagen, 78 Gepäck-, Packmeister- und Postwagen und 3 593 Güterwagen 22 526 532 Kr. verausgabt werden mussten, also ein Betrag, der nicht viel geringer war, als die in den vorausgegangenen elf Jahren für denselben Zweck verwendete Summe von 24 972 853 Kr. Die so bedeutende Vermehrung des rollenden Materials, welche übrigens auch von den frühere Erfordernisse überschreitenden Ausgaben für Erweiterungsbauten und sonstige Einrichtung begleitet war, musste durchgeführt werden, um der stetigen Zunahme des Verkehrs Genüge zu leisten, da in den in Rede stehenden vier Jahren die Anzahl der beförderten Personen um 29,5 % und jene der bewegten Güter um 17,1 % zugenommen hat, wobei auch eine Steigerung der Transporteinnahmen um rund 10 791 800 Kr., das ist um 14,5 % erzielt wurde. In der Ueberzeugung, dass diese Entwickelung des Verkehres in der weiteren Zukunft andauern wird, und angesichts der Nothwendigkeit, die Leistungsfähigkeit der Nordbahn hiermit im steten Einklang zu erhalten, ist die Verwaltung neuerlich zu dem Antrag genöthigt, ihr zu diesem Zwecke die erforderlichen Mittel zu bewilligen.“ Die Generalversammlung genehmigte darauf einstimmig zum Zweck der Ausstattung des Baureservefonds des öffentlichen Unternehmens (mit Ausschluss der Lokalbahnen) die Aufnahme eines neuen, zu Lasten dieses Unternehmens mit jährlich 4 % zu verzinsenden und innerhalb der Jahre 1902 bis einschliesslich 1940 zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nennbetrage von 60 000 000 Kr., welches im übrigen übereinstimmend mit den Anlehen vom

1. Juli 1891 bezw. 1. Februar 1898 zu gestalten ist, so dass die Bezahlung der Zinsen und des Kapitals ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug zu erfolgen hat, und dass entsprechend dem § 5 des mit der Staatsverwaltung abgeschlossenen Uebereinkommens vom 10. Januar 1885 die im Zeitpunkte der etwaigen Einlösung des Hauptbahnnetzes durch den Staat noch unverloost ausstehenden Reste des neuen Anlehens vom Staate zur Selbst- und Alleinzahlung übernommen werden. Die Generalversammlung ermächtigte den Verwaltungsrath, sämmtliche Maassnahmen zu treffen, welche behufs Aufnahme dieses Anlehens, insbesondere auch behufs Erwirkung der staatlichen Genehmigung zu demselben, dann behufs der bücherlichen Sicherstellung erforderlich sind, und die Begebung in der für die Gesellschaft günstigsten Weise vorzunehmen.

— **Ausbau der Bahn von St. Leonhard nach Berchtesgaden.** In dem Geschäftsberichte der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft für das Jahr 1900 wird über diese Bahn bemerkt, dass die seit Jahren angestrebte, seitens der bayerischen Regierung bisher aber stets abgelehnte Fortsetzung der Stammbahn von St. Leonhard-Drachenloch nach Berchtesgaden nunmehr zur Verwirklichung gelangen dürfte, da, wie bekannt geworden ist, der Prinzregent von Bayern gemäss den Anträgen der Vertreter von Berchtesgaden und Schellenberg die Genehmigung hierzu ertheilt hat. Uebereinstimmend hiermit wird auch von anderer Seite gemeldet, dass die bayerische Regierung die Genehmigung zur Weiterführung der Bahn Salzburg-St. Leonhard nach Berchtesgaden ertheilt hat.

— **Eisenbahneröffnungen.** Am 25. Mai d. J. wurde die von der Welser Lokalbahngesellschaft erbaute vollspurige Almthalbahn Sattledt-Grünau (30,9 km) dem Verkehre übergeben. Den Betrieb dieser Bahn, welche ein durch landschaftliche Schönheiten besonders ausgezeichnetes Gebiet Oberösterreichs durchzieht, führt die Staatsbahndirektion Linz.

Ferner ist am 31. Mai d. J. die vollspurige Lokalbahn Freudenthal-Klein-Mohrau (17 km) eröffnet worden. Den Betrieb derselben führt die Staatsbahndirektion Olmütz.

— **Vorgang bei Verkehrsstörungen.** Das Eisenbahnministerium hat für den Bereich der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung neue Vorschriften bezüglich des Vorgangs bei Verkehrsstörungen und insbesondere bezüglich der Leitung der Güter über Hilfswege erlassen. Im Zusammenhange damit steht die Einsetzung einer Hilfsroutenkommission im Eisenbahnministerium, welche sofort nach Eintritt einer grösseren Verkehrsstörung zusammenzutreten und die zur Abwickelung des Verkehrs dienlichen Maassnahmen mit aller thunlichen Beschleunigung zu treffen hat.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Auf der Tagesordnung der für den 27. d. Mts. einberufenen Generalversammlung befindet sich ausser den üblichen Verhandlungsgegenständen auch ein Antrag auf Ermächtigung der Direktion zur Aufnahme einer Investitionsanleihe im Betrage von 11 000 000 Kr.; dieselbe ist hauptsächlich zur Bedeckung des Aufwandes für die Legung des zweiten Gleises auf der österreichischen Linie und der damit in Verbindung stehenden Erweiterungsbauten und Fahrparkvermehrung sowie auch zur Tilgung der für Investitionszwecke der österreichischen Linie bisher aufgenommenen schwebenden Schulden, endlich zur Bildung einer Rücklage für künftige Investitionsauslagen bestimmt. Die Investitionsanleihe bedarf im Hinblick auf die Erhöhung der Staatsgarantie der Genehmigung des Reichsrathes. Es ist indess fraglich, ob es möglich sein werde, die bezügliche Vorlage noch in dieser Tagung zu erledigen. Für den Bedarf des laufenden Jahres ist durch eine schwebende Schuld Vorsorge getroffen.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Das ungarische Handelsministerium hat die Konzessionsverhandlung für die ungarische Theilstrecke dieser geplanten elektrischen Bahn für den 17. d. Mts. anberaumt.

Uebrige europäische Länder.

— **Arbeitsprogramm der belgischen Eisenbahnen.** Der belgische Eisenbahnminister Liebaert hat das Verzeichniss der in diesem Jahre mittelst ausserordentlicher Hilfsmittel herzustellenden Bauten aufgestellt. Es betrifft wichtige Verbesserungen auf einer Reihe von Stationen, darunter Antwerpen und Gent, ferner gesundheitliche Anlagen und Gleisverdoppelungen auf den verstaatlichten Bahnen. Ausser diesen Arbeiten will der Minister 7 500 000 Fr. auf Erwerb von Grund und Boden und 1 000 000 Fr. für Stationsarbeiten auf den Linien des Grand Central belge anlegen. Ferner sind erhebliche Summen für die Errichtung neuer Haltestellen, Bahnwärterhäuser, Rangirgleise usw. vorgesehen. Allerdings erreichen diese Kredite lange nicht die Höhe der von den Dienstleitern gemachten Vorschläge, welche, wie der Minister bemerkt, nicht weniger als 100 000 000 Fr. umfassen.

— **Eisenbahnprojekt Paris-Genf.** In Bezug auf das Projekt einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Paris und Genf über Lons-le-Saulnier und Saint-Claude, mit der Durchstechung des Col de la Faucille, über das wir in Nr. 13 S. 200 d. Ztg. ausführlicher berichteten, enthält das „Journal des Chambres de Commerce“ eine von der Handelskammer in Le-Mans an den Handelsminister gerichtete Eingabe, die das Projekt wieder aufs lebhafteste befürwortet. Die Linie sei die direkteste zwischen Paris und Mailand, schaffe für Frankreich einen Verkehr, welcher, weil er jetzt fremde Bahnen benutzen müsse, dem Lande bisher entgehe, verbände auf direktestem Wege durch den Simplon Frankreich mit der reichen lombardischen Ebene, verhindere es, dass längs der französischen Ostgrenze eine neue Linie geschaffen werde, welche den Handelsverkehr, der auf französisches Gebiet fallen müsse, diesem entziehe. Eine grosse Anzahl von französischen Handelskammern, von Bourges, Cambrai, Boulogne, Nantes, Dippe usw., die Generalräthe des Departements der Aube, Côte-d'Or, Haute-Marne, Seine-et-Marne, Rhône, Savoie usw. seien der Ansicht, dass man umgehend zu den Vorstudien dieser neuen Linie schreiten müsse.

— **Automobile und Eisenbahnen in Frankreich.** In Frankreich, wo der Automobilsport wohl in höchster Blüthe steht, hatte jüngst ein grosses internationales Wettrennen zwischen Paris und Bordeaux um den sogen. Gordon-Bennetbecher stattgefunden. Dabei war die Durchfahrt der Hauptortschaften „neutralisirt“, d. h. die Konkurrenten durften dort nur eine Geschwindigkeit von höchstens 12 km entfalten. Der Sieger brauchte 8 Stunden 45 Minuten für die 555,5 km lange Strecke und legte, abgerechnet die „neutralisirten“ Strecken, 68 km in der Stunde zurück. Der schnellste Eisenbahnzug braucht für diese Reise 7 Stunden 2 Minuten.

— **Eröffnung der Eisenbahn Uerikon-Bauma.** Am 1. d. Mts. ist die mit Unterstützung des Kantons Zürich, der interessirten Gemeinden und namentlich der schweizerischen Nordostbahn erbaute Bahnlinie Uerikon-Bauma dem Verkehre übergeben worden, wodurch für das abgelegene Zürcher Oberland ein direkter Verkehrsweg nach dem Zürichsee geschaffen ist. Die neue Bahn ist eine Querbahn, die von der Station Uerikon der rechtsufrigen Zürichseebahn (einer Nordostbahnlinie) quer durch das Oberland in das Tössthal geht und hier bei der Station Bauma der Tössthalbahn einmündet. Der Betrieb der Bahn, die einer Aktiengesellschaft gehört, erfolgt durch die Tössthalbahn.

— **Unfall auf der Bahn Rom-Neapel.** Wie der „Voss. Ztg.“ aus Rom gemeldet wird, hat dort am 25. Mai früh 4¾ Uhr den von Rom nach Neapel fahrenden Nachtpostzug auf der Station Cajanello, unweit Caserta, ein Unfall betroffen, indem er infolge unterbliebener oder nicht beachteter Signalisirung auf einen dort beim Rangiren begriffenen Güterzug auffuhr. Von seinen beiden Lokomotiven stürzte die erste um; die zweite wurde stark beschädigt, auch mehrere Wagen erlitten erhebliche Beschädigungen. Schlimmer ist, dass auch Personen, zum Theil schwer, verletzt wurden. Der Maschinist Diego Valona aus Tarent, der beim Umstürzen seiner Lokomotive arg verbrüht wurde, dürfte kaum mit dem Leben davonkommen. Auch der Hilfsmaschinist, ferner der im Postwagen befindliche Beamte und sechs bis acht Reisende haben Verletzungen, anscheinend keine besonders gefährlichen, davongetragen. Die Mehrzahl der Fahrgäste wurde durch den Zusammenstoss aus dem Schlafe aufgeschreckt, was die Verwirrung vergrösserte. Manche stürzten sich, da die Wagenthüren nicht mehr zu öffnen waren, durch die Fenster hinaus. Ein Marinearzt, der einen Arzneikasten und chirurgische Instrumente bei sich hatte, konnte in Gemeinschaft mit einem Studenten der Medizin unverzügliche Hilfe leisten, eine Anzahl Soldaten sich an der Befreiung der zwischen den Trümmern Eingeklemmten betheiligen. Der Postwagen musste fast ganz auseinander genommen werden, um den Beamten herauszuholen. Die Hauptverantwortung scheint auf den in Vertretung anwesenden Bahnhofsvorsteher zu fallen, der der Betriebsordnung zuwider gestattete, dass kurz vor der Ankunftszeit des römischen Zuges auf dem Einfahrtsgleis rangirt wurde.

— **Spanische Nordbahn.** In der letzten Hauptversammlung der Aktionäre der Nordbahn wurde, wie die „Köln. Ztg.“ berichtet, der Jahresbericht für 1900 vertheilt. Danach hat das Bahnnetz der Gesellschaft jetzt eine Länge von 3 656 km. Die Einnahmen betrugen 117 250 000 Pesetas; davon gehen 46 750 000 Ausgaben und 9 000 000 Steuern ab, so dass ein Reingewinn von

61 500 000 verbleibt, also 1 000 000 weniger als im Vorjahre. Das erklärt sich daraus, dass den Mehreinnahmen von 3 500 000 um 4 500 000 grössere Ausgaben als 1899 gegenüberstehen. Das rollende Material besteht aus 666 Lokomotiven, 1 923 Personen- und 13 052 Güterwagen. Der Bericht hebt ausdrücklich den grossen Nachtheil hervor, den die Gesellschaft durch den Rückgang der spanischen Weinausfuhr erleidet.

— **Elektrische Schnellbahn Manchester - Liverpool.** Dem „Centralbl. d. Bauverw." zufolge ist der Entwurf F. B. Behr's für eine elektrische einschienige Schnellbahn zwischen diesen beiden Städten (vergl. Nr. 78, 80 u. 81 Jahrg. 1900 d. Ztg.), dem im vorigen Jahre die parlamentarische Genehmigung versagt wurde, von dem in diesem Jahre mit der Prüfung betrauten Parlamentsausschusse genehmigt und dem Parlament zur Annahme empfohlen worden. Die Vorlage scheiterte im vorigen Jahre, abgesehen von einer Reihe anderer Einwände, vornehmlich an dem Widerspruch der Stadt Salford, die sich dagegen sträubte, die Strecke überirdisch durch ihr Stadtgebiet geführt zu sehen und im letzten Augenblicke den Gedanken eines Tunnels in die Erörterung warf. In der diesjährigen Vorlage war daher eine zum Theil als Unterpflastertunnel, zum Theil als offener Einschnitt auftretende Ueberführung durch Salford nach Manchester vorgesehen, die indessen wider Erwarten von neuem von Salford bekämpft wurde. Die im vorigen Jahre beanstandete zu geringe Berücksichtigung der Interessen der anliegenden Ortschaften zwischen Manchester und Liverpool trat in diesem Jahre nicht hemmend auf, da Widersprüche dieser Art inzwischen gedämpft worden waren. Auch in Bezug auf die Betriebssicherheit, die im vorigen Jahre besonders im Hinblick auf die Bremsfrage angezweifelt wurde, wusste F. B. Behr in diesem Jahre durch Vorführung eines von ihm erfundenen, in doppelter Weise (elektrisch und mechanisch) wirkenden Blocksignals sowie durch den Nachweis der genügenden Wirksamkeit einer Vereinigung von Westinghouse- und elektrischer Bremse die Gemüther zu beruhigen. Dagegen fand er heftigen Widerspruch von sämmtlichen in Manchester und Liverpool verkehrenden grossen Eisenbahngesellschaften und ebenso, wie erwähnt, von der Stadt Salford. Trotzdem gelangte der Ausschuss zu dem Entschlusse, die Vorlage zu empfehlen, und verlangte nur eine ausdrückliche, der Vorlage anzufügende Erklärung, dass die Wagen so gebaut würden, dass ihr Schwerpunkt in vollbesetztem Zustande mindestens 12 englische Zoll unter die Oberkante der Tragschiene zu liegen käme.

Fremde Welttheile.

— **Ueber den Fortgang der Bauten an der Eisenbahn Swakopmund-Windhoek** schreibt der „Windhoeker Anzeiger" vom 11. April: Nachdem der Vorbau der Bahn eine Zeit lang aufgehalten worden war, da die nothwendigen Maurerarbeiten nicht rechtzeitig fertiggestellt werden konnten, ist der Gleiseinbau bis Km. 245 vorgeschritten (Station Kamumbonde). Es liegen mithin 51 km Gleis über Karibib hinaus. Der Telegraphenbau ist gleich weit. Die Station Kamumbonde ist von Fahlwater knapp 1½ Reitstunde entfernt. Telegramme werden angenommen. Vorbehaltlich der Genehmigung des kaiserlichen Guvernements ist die Station Otjimukoka dem Personenverkehr eröffnet worden. Es ist dies eine im Interesse des Publikums getroffene Anordnung, da in Karibib Zugthiere und Pferde nur mässige Weide finden und das Wasser manchmal knapp ist. Nunmehr ist es möglich, die Zugochsen in Otjimukoka im Gras und am fliessenden Wasser stehen zu lassen und auf der Strecke Otjimukoka - Karibib die Bahn zu benutzen. Es wird allgemein über grossen Arbeitermangel geklagt, der das rasche Fortschreiten der Arbeiten hindert. Wenn schon diese Klagen alljährlich laut geworden sind, so soll doch dies Jahr der Mangel an Arbeitskräften ganz besonders empfindlich sein. Die mit Sicherheit erwarteten Ovambos sind leider bis jetzt ausgeblieben.

— **Zum Tarifkrieg in Südafrika.** Aus Lourenço Marques kommen, wie der „Voss. Ztg." unterm 18. v. Mts. aus Lissabon gemeldet wird, sehr beunruhigende Nachrichten über die dortige Handelslage. England scheint Portugal trotz der offiziellen Freundschaft den Tarifkrieg in Afrika erklären zu wollen und dadurch nicht nur die portugiesische Bahn, sondern auch den ganzen Reichthum der Kolonie zu zerstören. Der Hafen von Durban ist ausersehen worden, um in Wettbewerb mit Lourenço Marques zu treten und den dortigen Verkehr lahmzulegen. Um das zu erreichen, haben die Engländer, seitdem sie im Besitz der Bahnen der südafrikanischen Republik und des Oranje-Freistaates sind, die Tarife um ein Bedeutendes vermindert, so dass es z. B. billiger kommt, Waaren nach Prätoria von Durban als von Lourenço Marques zu befördern, obgleich die Entfernung vom ersteren Punkte 511 km und von letzterem nur 349 km beträgt. Dem englischen Tarif nach kostet die englische Tonnenmeile 72 Reis, während sie auf der Bahnlinie Lourenço Marques 105⅓ Reis kostet. Portugal kann unter keinen Umständen seine Eisenbahntarife in Afrika ermässigen, da es dabei wenigstens am Anfange grosse Verluste erleiden müsste, die zu ertragen es nicht imstande ist; auch würde ein Krieg gegen englisches Kapital, wie es die Erfahrung Portugal wohl gelehrt hat, stets zu seinem eigenen Schaden ausschlagen. Da nun der Hafen von Lourenço Marques immer mehr verliert, so hat die portugiesische Regierung ihren Gesandten in London beauftragt, irgend ein Uebereinkommen zu Gunsten Portugals vorzuschlagen, jedoch scheinen alle Verhandlungen erfolglos geblieben zu sein, und deshalb herrscht in Lourenço Marques, namentlich in kolonialen Kreisen, eine grosse Missstimmung. Man wirft England vor, undankbar zu sein und die von Seiten Portugals geleisteten Dienste nicht zu würdigen. Die portugiesische Kolonialgesellschaft interessirt sich sehr für diesen Fall, und in einigen, in der Gesellschaft gehaltenen Reden wurden gerade keine schmeichelhaften Urtheile über das Verhalten Englands geäussert.

— **Die Ugandabahn** (Britisch-Ostafrika) ist, wie der „D. Kolon.-Ztg." aus Mombassa telegraphirt wird, bis zum Kilometer 786 fertiggestellt und sind die Erdarbeiten bis Kilometer 817 vorgeschritten. Es ist also sehr rasch gebaut worden, denn am 31. März 1899 war man erst bei Kilometer 460 angelangt. Stellen sich keine grösseren Schwierigkeiten ein als bisher, so hofft man im November den Viktoria-Nyanza zu erreichen, und Mitte des Jahres 1902 dürfte der Betrieb auf der ganzen Linie eröffnet werden.

— **Grosse Venezuela-Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1900 lag infolge der Revolution der Personen- und Güterverkehr im ersten Halbjahre ganz darnieder. Von Mitte des Jahres an hob sich der Verkehr zwar wieder rasch, konnte jedoch die im ersten Halbjahre erlittene Einbusse nicht wieder einbringen. Erschwerend hierbei wirkte auch noch die Einführung einer hohen Kopfsteuer auf Ausfuhrvieh, wodurch der im Vorjahre zu guter Entwickelung gebrachte Viehtransport vom Innern nach der Küste stark zurückging. Die Gesammt-Betriebseinnahmen betrugen 1 750 008 Bolivars = 1 400 007 *M.* (im Vorjahre 2 680 316 Bol. = 2 144 253 *M.*). In dieser letzten Summe sind 656 443 Bol. für Truppentransporte der Regierung enthalten, welche jedoch noch nicht beglichen und deshalb auch im vorigen Jahre in Reserve gestellt sind. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 1 596 705 Bol. = 1 277 364 *M.* (1 688 161 Bol. = 1 350 529 *M.*). Der Ueberschuss der Betriebseinnahme beträgt daher 153 303 (992 155) Bol.

Allgemeines.

— **Elektrische Steuerung der Luftdruckbremsen und die damit auf der preussischen Militäreisenbahn gewonnenen Versuchsergebnisse.** In der am 21. Mai d. J. abgehaltenen Versammlung des Vereins Deutscher Maschineningeniöre hielt Ingeniör W a g n e r einen mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrag über diesen Gegenstand. Er führte aus, dass bei allen vorzüglichen Eigenschaften, welche die Luftdruckbremsen, insbesondere die von keinem anderen im Betriebe erprobten System nach Ansicht des Vortragenden bislang übertroffene Westinghousebremse auszeichnen, doch die zu langsame Uebertragung der Bremskraft von einem Fahrzeuge zum anderen als Mangel empfunden werde. Dieser sei eine Folge der pneumatischen Steuerung. Er hat bewirkt, dass in die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands die Bestimmung aufgenommen werden musste, dass Züge von mehr als 60 Achsen nicht mehr mit Luftdruckbremse befördert werden dürfen. Hieraus folge, dass Güter- und Militärzüge, welche letzteren eine normale Stärke von 10 Achsen haben, der Vortheile der durchgehenden Luftdruckbremsen verlustig gehen. Hierin werde nun aber sofort Wandel geschaffen, wenn die pneumatische Steuerung nur noch im äussersten Nothfalle Verwendung finde, und wenn sie für alle sonstigen Betriebserfordernisse durch eine elektrische Steuerung ersetzt werde. Mit der Einführung der Elektrizität als Mittel, die Luftdruckbremsen zu steuern, seien diese sofort von den ihnen bisher noch anhaftenden Unvollkommenheiten befreit und dadurch ein brauchbares Mittel geworden zur Verwendung an den kurzen wie auch an den längsten Zügen. — Der Vortragende ging sodann des näheren auf das System der e l e k t r i s c h e n S t e u e r u n g d e r S i e m e n s - L u f t d r u c k b r e m s e über. Der Gedanke, welcher diesem System zu Grunde liegt, beruht im wesentlichen darin, dass den pneumatischen Bremsapparaten noch je ein zwischen der Hauptleitung

und dem Bremscylinder eingeschaltetes Steuerventil hinzugefügt wird. Diese Steuerventile sind von der Lokomotive aus auf elektrischem Wege mittelst eines einzigen, durch den ganzen Zug laufenden Kabels zu bethätigen und öffnen während der Dauer dieser Bethätigung der in der Hauptleitung befindlichen Druckluft einen Weg in die Bremscylinder. Durch die so bewirkte Verminderung des Hauptleitungsdrucks werden in der bekannten Weise die Steuerungsvorrichtungen in den Funktionsventilen in Thätigkeit gesetzt und lassen nun auch ihrerseits eine der Verminderung des Hauptleitungsdruckes entsprechende Menge von Druckluft aus den Hilfsluftbehältern in die Bremscylinder überströmen. Die elektrische Steuerung der Luftdruckbremsen, neben welcher übrigens die pneumatische Steuerung auch ferner noch verwendet wird, dient also nur zum gleichzeitigen Anziehen sämmtlicher Bremsen der Züge, während das Lösen der Bremsen wie bisher, so auch ferner nur auf pneumatischem Wege erfolgt.

Der Vortragende erläuterte die Einzelheiten an der Hand von Zeichnungen und betriebsfähigen Modellen in anschaulicher Weise und fasste sodann die Vorzüge der „Siemens"-Steuerung wie folgt zusammen: 1. Die Handhabung der Bremsen ist namentlich hinsichtlich der Betriebsbremsungen an längeren Zügen ganz erheblich leichter als bei den nur pneumatisch gesteuerten Luftdruckbremsen; 2. selbst die längsten Züge können durchaus stossfrei gebremst werden und zwar einerlei, ob die Bremsen nur mässig oder mit äusserster Kraft angezogen werden; 3. die Bremswege gestalten sich selbst bei kürzeren Zügen schon erheblich kleiner, als sie ohne elektrische Steuerung sind; dieses Verhältniss wird um so günstiger, je grösser die Länge der Züge ist; 4. bei der elektrischen Steuerung wird alle Luft in den Bremscylindern nutzbar gemacht, bevor sie zum Entweichen in die Aussenluft gelangt; infolge dessen gestaltet sich der Bremsbetrieb erheblich sparsamer als bisher; 5. an Stelle des jetzt meistens gebräuchlichen 5/4 zölligen Kuppelungsschlauches genügt ein einzölliger Schlauch; 6. bei rein elektrischer Bethätigung der Bremse ist der Volldruck in den Bremscylindern schon bei einer sehr geringen Verminderung des Hauptleitungsdruckes erreicht. Da es nun unnöthig ist, auch die Lokomotiven und Tender mit je einem elektrischen Steuerventil zu versehen, so ergibt sich als Vortheil dieser geringen Druckermässigung in der Hauptleitung, dass bei allen Betriebsbremsungen ihre Bremsen mit erheblich geringerer Kraft als bisher angezogen werden; 7. die Regulirfähigkeit der Bremse ist die denkbar beste; 8. bei den nur pneumatisch gesteuerten Luftdruckbremsen vergehen stets viele Sekunden, bevor es möglich ist, die Bremsen nach dem Lösen zum zweiten Male anzuziehen — ein Uebelstand, der sich beim Einfahren in Kopfstationen schon öfters als gefahrbringend erwiesen hat; bei einer elektrisch gesteuerten Bremse erfolgt dagegen das Anziehen der Bremse sofort wieder nach dem Lösen, sobald nur der Stromkreis geschlossen ist; 9. ein geschlossener Stirnwandhahn im Zuge beraubt nicht mehr, wie bisher, dem Führer die Möglichkeit, die Bremsen des abgeschlossenen Zugtheiles anzuziehen.

In dankenswerther Weise hat die Direktion der königlichen Militärbahn auf Antrag der Aktiengesellschaft Siemens & Halske mit mehreren, von eben genannter Firma ausgerüsteten Zügen Versuche angestellt. Diese wurden unter den verschiedenartigsten Verhältnissen in Gegenwart von Vertretern der preussischen Staatsbahnverwaltung, der technischen und militärischen Staatsbehörden und anderer deutscher sowie österreichisch-ungarischer, schweizerischer, belgischer und holländischer Eisenbahnen, wie bereits in Nr. 41 S. 659 d. Ztg. gemeldet, vorgenommen und bestätigten durchaus das oben Gesagte.

An der Diskussion betheiligten sich Eisenbahnbauinspektor Kunze und Geheimer Oberbaurath Wichert. Ersterer schlug zur Ermöglichung der Beibehaltung der pneumatischen Steuerung ein sehr sinnreich hergestelltes Ventil vor, während letzterer hervorhob, dass dahin zu streben sei, dass der Lokomotivführer imstande sei, vor Antritt der Fahrt sich über die sichere Wirkung der sämmtlichen im Zuge befindlichen Bremsen zu vergewissern.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken für den Personenverkehr.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. Am 1. Juni d. J. ist die von der Bahnstrecke Cöthen-Güsten in Biendorf abzweigende, bisher nur dem Güterverkehr dienende Bahnstrecke Biendorf-Gerlebogk, welche in Gerlebogk unmittelbaren Anschluss an die Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn besitzt, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Entfernung Biendorf-Gerlebogk beträgt 7,51 km. An der Strecke ist nur die Haltestelle Gerlebogk belegen.

Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. Am 1. Juni 1901 ist die zwischen den Stationen Chlumetz und Neubydžow der Strecke Chlumetz-Parschnitz errichtete Personenhaltestelle „Lukowa-Mlikosrb" für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Ungarische Staatseisenbahnen. Die zwischen den Stationen Szigetvár und Mozsgó-Szulimán an der Szigetvár-Kaposvárer Lokalbahn gelegene Halte- und Verladestelle Csertö ist am 12. April d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

In der in Nr. 29 dto. 13. April 1901 der Vereinszeitung unter Nr. 889, auf Seite 466 enthaltenen Kundmachung sind die Stationsnamen Pozar und Poric a. d. Sazawa verwechselt.

Es gelten daher die in dieser Kundmachung enthaltenen Frachtsätze für Pozar im Verkehre mit Poric a. d. Sazawa, und umgekehrt jene für Poric a. d. Sazawa im Verkehre mit Pozar.

Wien, am 30. Mai 1901. (1359)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Am 1. Juni d. J. wird die Restbaustrecke Franzburg - Tribsees der Stralsund-Tribseer Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Züge verkehren nach dem bereits veröffentlichten Fahrplan; die Preise für die Personenbeförderung sind in allen dem Personenverkehr dienenden Räumen zum Aushang gebracht, die Preise für die Güterbeförderung sind aus dem Tarif der Stralsund-Tribseer Eisenbahn ersichtlich, welcher von allen Dienststellen derselben zu erhalten und ebendort während der Dienststunden einzusehen ist.

Stralsund, den 30. Mai 1901. (1360)

Der Vorstand der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

Eröffnung der Bahnstrecke Biendorf-Gerlebogk für den Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juni d. Js. wird die von der Bahnstrecke Cöthen-Güsten in Biendorf abzweigende, bisher nur dem Güterverkehr dienende Bahnstrecke Biendorf-Gerlebogk, welche in Gerlebogk unmittelbaren Schienenanschluss an die Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn be-

sitzt, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

An der Bahnstrecke Biendorf-Gerlebogk ist nur die Haltestelle Gerlebogk belegen. Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Magdeburg, im Mai 1901. (1361)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Wiedereröffnung von Stationen.

Die Station Mellen-Saalow, welche wegen Gleisumbaues für den Wagenladungsverkehr gesperrt war, wird vom 15. Juni d. J. ab für den gesammten Verkehr wieder eröffnet.

Berlin, den 3. Juni 1901. (1362)
Direktion
der Militäreisenbahn.

4. Güterverkehr.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897.

Am 15. Juni d. J. tritt für Glaubersalz (schwefelsaures Natron, Natrium-Sulfat), calcinirt und krystallisirt, von Liesing S. B. nach Ratibor bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief ein direkter Frachtsatz von 144 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 31. Mai 1901. (1363)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Altenburg der königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 15 (Benzin) des Tarifheftes 1 einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, die Verkehrsbüreaus der königlichen Eisenbahndirektionen und die Auskunftsstelle in Berlin.

Breslau, den 30. Mai 1901. (1364)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau Donaulände transit usw.

Am 15. Juni d. J. wird die Station Triebes der sächsischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Tarif, Abtheilung a und b, einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 1. Juni 1901. (1365)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Die im Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 enthaltenen Frachtsätze nach Berlin Potsdamer Bahnhof treten infolge Schliessung dieser Station für den Kohlen- und Koksverkehr mit dem 1. Juli d. J. ausser Kraft.

Essen, den 1. Juni 1901. (1366)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.
Tarif, Theil II, Heft 4 vom 1. Januar 1895.

Am 1. August 1901 kommt der Nachtrag III zur Einführung, welcher die Neuauflage des Ausnahmetarifes 11 für Cement mit geringen Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze enthält.

München, den 30. Mai 1901. (1367)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Die auf Seite 431—433 des Haupttarifes sowie Seite 231 des Nachtrages V für die Stationen Kiefersfelden und Kufstein angegebenen Frachtsätze der Abtheilungen I und II des Ausnahmetarifs Nr. 29 (für Cement) treten mit 1. August l. J. ausser Kraft. Hierfür gelangen mit Gültigkeit vom gleichen Zeitpunkte ab theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 30. Mai 1901. (1368)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 29 (für Cement) treten am 1. August l. J. ausser Kraft. Es werden gleichzeitig neue, grösstentheils erhöhte Frachtsätze zur Einführung gelangen.

München, den 30. Mai 1901. (1369)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Thierverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit kommen zwischen Arnstein einerseits und den Stationen Amanweiler Grenze, Metz, Noveant Grenze und Remilly bei Leitung über Würzburg - Ludwigshafen a/Rh. - Neunkirchen - Stieringen direkte Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen zur Einführung.

Näheren Aufschluss geben die betheiligten Stationen.

München, den 31. Mai 1901. (1370)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt für den Uebergangsverkehr mit der Rixdorf-Mittenwalder Kleinbahn für:

a) Dünger (Mist- und Abtrittsdünger), Haus- und Strassenkehricht (ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten) von den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen,
b) Kies, Kartoffeln, gebrannte Steine nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen,
c) Rüben des Spezialtarifs III, sowie Schnitze, auch gedörrte und getrocknete, nach und von Nauen

in Ladungen von mindestens 10 000 kg ein Ausnahmetarif in Kraft, dem die um 2 ₰ für 100 kg gekürzten Frachtsätze des Rohstofftarifs bezw. (für gebrannte Steine) des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt sind.

Berlin, den 30. Mai 1901. (1371)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 wird die nur für die Beförderung von Frachtgut in Wagenladungen eingerichtete Station Karlsruhe Hafen der badischen Staatsbahnen mit direkten Frachtsätzen in den belgisch-südwestdeutschen Güterverkehr, Tarifhefte 6a, 6b und Kohlenausnahmetarif vom 1. Juni 1896, einbezogen. Nähere Auskunft geben die Verbandsstationen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 30. Mai 1901. (1372)
Generaldirektion.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Der schweiz. Exporttarif für die Beförderung von Calcium-Carbid in Ladungen von 5000 und 10000 kg ab Biel, Chur, Flums, Gampel, Genf, Gurtnellen, Luterbach, Neuhausen N. O. B., Vernayaz nach verschiedenen schweizerischen Grenzstationen, worunter Konstanz, Singen, Schaffhausen, Waldshut und Basel S. C. B., vom 1. Juni 1899 wird auf den 1. Juni l. J. neu aufgelegt.

Ab Amsteg, Brig und Langenthal sind Ausnahmefrachtsätze nicht mehr vorgesehen. — Die übrigen Frachtsätze erfahren durchweg eine wesentliche Verbilligung.

Der Tarif ist auch anwendbar im Verkehr mit Basel bad. Bhf. Die Bestimmungen hierfür sind in den Gütertarifen Basel bad. Bh.-Central- und Westschweiz bezw. Ostschweiz enthalten.

Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 30. Mai 1901. (1373)
Grossh. Generaldirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Am 10. Juni l. J. Abends wird die Station Coblenz Rheinbahn für den Eilgutverkehr geschlossen. Vom 11. Juni l. J. Morgens an werden Eilgüter daher nur in Coblenz Moselbahn abgefertigt.

Mit Wirkung vom gleichen Tage wird bei Coblenz Rheinbahn in der Spalte Eilstückgut auf Seite 10 des Tarifheftes 1, erste Abtheilung vom 1. Juli 1899 die 0 und auf Seite 14 des 5. Nachtrages zum Tarifhefte 1, zweite Abtheilung, der Schnittfrachtsatz von 987 durch einen — ersetzt. Die besonderen Bestimmungen für Sendungen nach Coblenz und Cöln ohne Bahnhofvorschrift — Seite 3 des 1. Nachtrages zum Tarifhefte 1, erste Abtheilung und Seite 2 des 6. Nachtrages zum Tarifhefte 1, zweite Abtheilung — erhalten im Eingang folgenden Wortlaut: „Indessen ist speziell für Sendungen nach Coblenz und Cöln zu bemerken, dass nach Coblenz bestimmte Frachtgüter ohne Bahnhofvorschrift auf Coblenz Rheinbahn etc. abgefertigt werden.

Karlsruhe, den 29. Mai 1901. (1374)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der badischen
Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1901 werden die im Tarifheft 7 (Verkehr Baden-Saarbrücken) für den Versand von Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken nach den Stationen Basel, Konstanz, Neuhausen bei Schaffhausen, Schaffhausen, Singen und Waldshut enthaltenen Ausnahmefrachtsätze ermässigt.

Sodann wird die Station Konstanz mit gleicher Gültigkeit in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Höhe der

Frachtsätze ertheilen die Verbandsstationen.

Karlsruhe, den 28. Mai 1901. (1375)

Namens der Verbandsverwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Für die Beförderung von:

a) Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies, Kupfererzabbränden, Puddel- und Heerd-Frischschlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken, eisenhaltigen Konverterschlacken, sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn, der Direktionsbezirke Cassel, Cöln, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a/M., Hannover, Magdeburg und St. Johann-Saarbrücken, der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Eisern-Siegener, der Georgs-Marienhütten- und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn;

b) von Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb und Kokskohlen zur Herstellung von Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb im Verkehr nach den Hochofenstationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn sowie des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken

tritt am 1. Juni d. J. unter Aufhebung des Ausnahmetarifs vom 1. Juni 1900 ein neuer ermässigter Ausnahmetarif in Kraft. Preis 1,00 ℳ.

Die in dem neuen Ausnahmetarife für die Stationen Hirschhorn der badischen Staatseisenbahnen und Sigmaringendorf und Wasseralfingen der württembergischen Staatsbahnen enthaltenen Sätze für Eisenerz usw. kommen jedoch vorläufig noch nicht zur Anwendung. Für die genannten drei Stationen bleiben die im Ausnahmetarif vom 1. Juni 1900 bestehenden Sätze bis auf weiteres in Geltung.

Der neue Ausnahmetarif enthält ferner für die über die Stationen Deutsch-Oth und Diedenhofen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen an französische Hochofenwerke zur Beförderung kommenden Sendungen von Eisenerz usw. die in dem Ausnahmetarife vom 1. Juni 1900 bestehenden Frachtsätze.

Essen, den 31. Mai 1901. (1376)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher und Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. treten die Nachträge 6 bezw. 4 zu den Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre in Kraft.

Der Nachtrag 6 enthält unter anderen Sätze des Ausnahmetarifs 9 S (Schiffsbaueisen) für den Versand der Station Wülfel nach den Empfangsstationen der Direktionsbezirke Halle und Magdeburg. Beide Nachträge enthalten auch Bestimmungen über das Inkrafttreten der in den Nachträgen 4 bezw. 2 enthaltenen neuen und anderweiten Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Strecken Oeslau-Sonneberg bezw. Köppelsdorf-Oberlind-Stockheim i. Oberfr. des Direktionsbezirks Erfurt.

Hannover, den 31. Mai 1901. (1377)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juni d. J. tritt für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (Purple ore), Puddel- und Heerdfrischschlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken, eisenhaltigen Konverterschlacken sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre von Stationen der preussischen Staatsbahnen nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz ein besonderer ermässigter Ausnahmetarif in Kraft, der zum Preise von 0,15 ℳ durch die betheiligten Stationen zu beziehen ist. Mit dem gleichen Tage werden die entsprechenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 in den Tarifen für den Güterverkehr der Gruppe II und die Gruppenwechselverkehre I/II, II/III und I, II/V sowie des Ausnahmetarifs 7a im Tarif für den Gruppenwechselverkehr I, II/IV aufgehoben.

Kattowitz, den 30. Mai 1901. (1378)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni 1901 tritt für die Beförderung von Calcium-Carbid in Einzelsendungen und in Wagenladungen ab den schweizerischen Produktionsstationen, sowie ab der Lagerstation Zürich (Zürich-Hauptbahnhof, -Enge, -Wollishofen, -Tiefenbrunnen und Giesshübel) nach den übrigen Stationen der grösseren schweizerischen Eisenbahnverwaltungen ein Ausnahmetarif Nr. 15 in Kraft.

Derselbe ist auch anwendbar im Verkehr Schweiz-Basel bad. Bhf. und Waldshut.

Die Wagenladungsfrachtsätze Mittel- und Westschweiz-Basel bad. Bhf. transit werden durch Kürzung der im Haupttarif vom 1. Januar 1899 enthaltenen Tarifentfernungen um 10 km ermittelt, für -Basel bad. Bhf. loko wird zu den Transitfrachtsätzen die Verbindungsbahnfracht von 12 Cts. für 100 kg erhoben.

Im Verkehr Schweiz-Waldshut wird zu den Frachtsätzen nach dem Ausnahmetarif bei Ladungen von 5 000 kg ein Zuschlag von 6 und bei Ladungen von 10 000 kg ein solcher von 5 Cts. für 100 kg berechnet.

Im Verkehr Ostschweiz-Basel bad. Bhf. erfolgt die Anwendung nach Maassgabe der Zusatzbestimmungen zu Art. 12 der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften — Seite 5 des Tarifes vom 1. Juni 1897 —.

Karlsruhe, den 30. Mai 1901. (1379)

Gr. Generaldirektion.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer und rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Neuhaus (Kreis Sonneberg)-Stockheim — voraussichtlich am 1. Juni d. J. — wird die Station Stockheim i. Oberfr. in die Tarife für die obenbezeichneten Verkehre einbezogen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen. Die Entfernung Siegen-Stederdorf wird mit sofortiger Gültigkeit in 422 km berichtigt.

Essen, den 28. Mai 1901. (1380)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr. (Gruppen V/VIII.)

Am 1. Juni d. J. wird die an der Neubaustrecke Neuhaus-Stockheim des Direktionsbezirks Erfurt gelegene Station Stockheim in den Tarif einbezogen. Mit dem gleichen Tage treten für die Station Neuhaus zum Theil ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Cöln, den 31. Mai 1901. (1381)

Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. Juni d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 der Nachtrag VI, welcher u. a. Frachtsätze von Station Boenen des Direktionsbezirks Elberfeld sowie nach den Stationen der Bielefelder und Herforder Kleinbahnen enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 31. Mai 1901. (1382)

Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 wird für die Beförderung vom Sumach (Schmack) in Wagenladungen von 10000 kg von Ludwigshafen a/Rh., Mannheim und Rheinau nach Basel (Reichsbahn) ein Ausnahmefrachtsatz von 0,90 ℳ und von Kehl transit (Wasserweg) nach Basel (Reichsbahn) ein solcher von 0,56 ℳ für 100 kg eingeführt.

Strassburg, den 25. Mai 1901. (1383)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Tarif (Theil II, Abth. A) vom 1. Februar 1898.

Auf Seite 21 des V. Nachtrags sind die nachstehenden, sofort gültigen Schnittsätze des Ausnahmetarifs Nr. 36 für Kastanienholzextrakt nachzutragen:

	Franken für 100 kg 10 t
Pino-Salzburg bayer. St. B.	4,27
Chiasso-Salzburg bayer. St. B.	4,52
Pexi-Salzburg bayer. St. B.	2,86
Pontebba-Salzburg österr. St. B.	3,12

München, den 25. Mai 1901. (1384)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-hessischer und ostdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Im Verkehr mit Mannheim Neckarvorstadt werden künftig die in den Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre enthaltenen Entfernungen nur der Frachtberechnung für Eil- und Frachtstückgut zu Grunde gelegt. Zur Frachtberechnung für Wagenladungen dagegen sind die im Tarif enthaltenen Entfernungen:

a) mit Gültigkeit vom 1. August d. J. im Verkehr mit den Stationen Ebersdorf, Habelschwerdt und Mittelwalde um 14 km zu erhöhen und

b) mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. im Verkehr mit den übrigen östlichen

Verbandsstationen um 7 km zu ermässigen.
Frankfurt a/M., den 31. Mai 1901. (1385)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Aufhebung von Ausnahmetarifen für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1901 treten ausser Kraft:

1. Der vom 1. Dezember 1899 gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Wien I, K. E. B. (Westbahnhof) einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen andererseits.
2. Der vom 1. März 1900 gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von frischen Gänselebern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Budapest (Józsefváros, nyugoti p. u. und Lipótvár) einerseits und Paris, Station der französischen Ostbahnen andererseits, sowie die in No. 101 dieses Blattes vom 29. Dezember 1900 unter fortl. Nr. 3283 enthaltene Kundmachung, durch welche die Anwendung des letzteren Tarifes auf andere Lebensmittelsendungen (Butter, Eier, Fische usw.) ausgedehnt wurde.
3. Die in No. 98 dieses Blattes vom 15. Dezember 1900 unter fortl. Nr. 3128 verlautbarten Frachtsätze für die Beförderung von Wildpret als Eilgut mit Schnellzügen von Pilsen nach Paris (Station der französischen Ostbahnen).

Die Einführung der diese Tarife bezw. Frachtsätze ersetzenden neuen Tarife wird seiner Zeit besonders verlautbart werden.
Wien, am 29. Mai 1901. (1386)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Galizien und der Bukowina.
Die für Holz im Ausn.-Tarif Nr. 2 im Kartirungswege, bezw. im Ausn.-Tar. Nr. 3 a u. 3 b im Rückvergütungswege des Elbeumschlagstarifes für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897 (sammt Nachtr. I u. II) enthaltenen Frachtsätze gelten, bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1901 auch für Resonanzholz (Resonanzböden und Resonanzbretter).
Wien, am 31. Mai 1901. (1387)
Oesterreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Für den direkten Verkehr zwischen Stationen der Bergheimer Kreisbahnen, der Euskirchener Kreisbahnen, der Kleinbahn Mödrath-Liblar-Brühl und den Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen treten am 1. Juni d. J. Ausnahmetarife für die Beförderung bestimmter Güter, u. a. Holz, Braunkohlen, Briketts, Erde, gewöhnliche, Steine, Thonwaaren, Rüben und Schnitze, in Kraft. Die Tarife können auf den Stationen eingesehen, auch von den Bahnämtern in Horrem und Vochem-Brühl sowie von den unterzeichneten Direktionen gegen Erstattung des Kostenpreises von 30 ₰ bezogen werden.
Cöln, den 30. Mai 1901. (1388)
Direktion der Cöln-Bonner Kreisbahnen.
Westdeutsche Eisenbahngesellschaft.

Die Inbetriebnahme unserer Strecke für den Güter- und Viehverkehr erfolgt am 3. Juni. Von diesem Tage ab tritt der Tarif für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren im Binnenverkehr in Kraft.
Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen, sowie die Bahnverwaltung in Reinickendorf-Rosenthal, von welcher auch Druckexemplare des Tarifs käuflich bezogen werden können.
Berlin, den 31. Mai 1901. (1389)
Reinickendorf-Liebenwalde-Gr.-Schönebecker Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in Frankfurt a/M. Hauptbahnhof M. N. B. Rückfahrkarten I. Kl. für alle Züge nach Augsburg und solche II. und III. Kl. für Personenzüge nach Kempten über Heidelberg-Ulm aufgelegt. Gleichzeitig ist für den Verkehr zwischen Frankfurt, Darmstadt, Auerbach, Bensheim, Weinheim und Ladenburg einerseits, Garmisch-Partenkirchen, Oberau, Murnau, Peissenberg, Starnberg, Tutzing und Weilheim andererseits direkte Gepäck- und Expressgutabfertigung über Heidelberg-Ulm-Augsburg-Mering-Geltendorf eingerichtet worden.
Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.
Darmstadt, den 28. Mai 1901. (1390)
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Personenverkehr mit den Nordseeinseln Norderney, Juist, Borkum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge.
Am 1. Juli 1901 tritt unter Aufhebung des Tarifs für den vorgenannten Verkehr vom 1. Mai 1899 nebst Nachtrag I ein neuer Tarif für diesen Verkehr in Kraft.
Durch ihn t eten gegenüber dem bestehenden Tarife sowohl hinsichtlich der Bestimmungen und Tarifvorschriften, als auch hinsichtlich der Tarifsätze verschiedene Aenderungen und Ergänzungen ein.
Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.
Münster i/W., den 1. Juni 1901. (1391)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen.
Lieferung von Telegraphenstangen.
Die Lieferung von 2 700 Stück hölzernen, nicht getränkten Telegraphenstangen soll vergeben werden.
Die Verdingungsunterlagen liegen in unserer Kanzlei — Bismarckplatz 1 — hier zur Einsicht offen und können von dort gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in baar — nicht in Briefmarken — bezogen werden.
Mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Telegraphenstangen" versehene Angebote sind bis zu dem am 18. Juni 1901, Vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer unseres Geschäftsgebäudes, Bismarckplatz Nr. 1, hierselbst stattfindenden Eröffnungstermin an uns einzusenden.
Essen, den 25. Mai 1901. (1392)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.
Der Anstrich von 35 Stück eisernen Brückenkonstruktionen (37 010 qm) soll öffentlich verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6 eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (durch Postanweisung) bezogen werden.
Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin
Donnerstag, den 13. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,
gebührenfrei einzureichen.
Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1393J)
Frankfurt a/M., den 31. Mai 1901.
Königl. Eisenb.-Betriebsinspektion 1.

Verdingung.
Die Neueindeckung des westlichen Theiles der Bahnsteighalle auf Bahnhof Insterburg mit ca. 1 500 qm verzinktem Eisenwellblech soll am 24. Juni 1901, Vormittags 10 Uhr, im Amtszimmer der unterzeichneten Betriebsinspektion in öffentlicher Verdingung vergeben werden. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Eröffnungstermin einzureichen. Daselbst sind Angebotsmuster gegen postfreie Baarsendung von 0,50 ℳ zu haben. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Insterburg, den 1. Juni 1901. (1394)
Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Verdingung von 4 516 Stück Kokosdecken in 7 Loosen, 471 Stück Kokosvelourdecken in 6 Loosen und 1 200 Stück Rohrdecken in einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 21. Juni 1901, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 13. Juli 1901.
Berlin, den 3. Juni 1901. (1395)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 1. Juni Vorm. gemeldet.

Nr. 16. Berlin, am 5. Juni 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	2	1	unverp.	alter Kinderstuhl —	5	1	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
2	A B	632	1	Kiste	Käse —	6	2	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
3	A D	2155	1	Kollo	Eisen —	38	3	Mühlhausen i/Thür.	K. E.-D. Erfurt	
4	A H H	—	2	—	Privatdecken —	—	4	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
5	A K	131	1	Kiste	Gusseisenwaaren —	117	5	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
6	A R	—	1	Pack	Spahnkörbe, neu —	75	6	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
7	B	4	1	—	Trittleiter —	9	7	Kiel	K. E.-D. Altona	
8	B	1450	1	—	Wellblech —	9	8	Harburg		
9	B	3753	1	—	Ofenrohr —	3	9	Emden	K. E.-D." Münster	
10	B B	2337	1	Fass	leer —	35	10	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
11	B F	8455	16	Stg.	Flach-, Rund- u. ☐ Stahl	280	11	Spandau	K. E.-D. Berlin	
12	B R	—	1	—	Eisenrohr —	2,5	12	Viersen	K. E.-D. Cöln	
13	B S	1443	1	Kiste	leere Flaschen —	63	13	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
14	B W H	—	1	Korb	Lagerkasten —	—	14	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
15	C R	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	15	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
16	E	—	6	Kolli	Ofentheile —	154	16	Wilster	K. E.-D. Altona	
17	E	1	1	Korbkanne	leer —	4	17	Cöln-Nippes	K. E.-D. Cöln	
18	E	519	1	Kiste	Nudeln u. Teigwaaren	16,5	18	Soest	K. E.-D. Cassel	
19	E A N	80429	1	—	Sportwagen —	9	19	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
20	E G B	996	1	Ueberfass	leer —	32	20	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
21	E H	505	1	Bd.	Stahl —	12	21	Frankfurt a/M. Hpt.-Gbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
22	E M	4750	1	Korb	leerer Steintopf —	16	22	Frankf. a/M. Hptb.		
23	E S	10	1	—	gezähnte Stahlscheibe	36	23	Cöln Eilg.-Abf.	K. E.-D. Cöln	beklebt: Roermond-Aachen.
24	F A L	—	1	Pack	4 Körbe —	20	24	Sittard	Niederländ. Stsb.	
25	F & Co	3816	1	Korb	Sekt —	26	25	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	
26	F C H	51052	1	Sack	Getreide —	48	26	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
27	F E	02711	1	Pack in Papier	1 Schaukelstuhl — 2 Ketten —	—	27	Grünheide	K. E.-D. Königsberg	
28	F J	279	1	Sack	anscheinend gemahlene Rinde	48	28	Zeuthen	K. E.-D. Berlin	
29	F L	—	1	Pck.	300 Stck. Schlossschrauben	?	29	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	
30	F M	1051	1	Kiste	leer —	42	30	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
31	F M M	4418	1	Kollo	Spielwaaren —	6	31	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
32	F V	641	1	—	altes Tau, 4 m lang	2	32	Hannover Süd	"	
33	F T	2/3	2	Pack in Leinwand	2 Scheffel —	—	33	Hattingen	K. E.-D. Essen	
		4	1	Pack in Leinwand	— —					
		5	1	—	eis. Bettstelle —					
		6	1	—	Kiste —					
		7	1	Pack	2 Bäume —					
		8	1	—	Reisekorb —					
34	G	—	4	—	Ofentheile —	8,5	34	Geestemünde Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
35	G B	230/32	2	Säcke	Aufhänghaken —	142	35	Mannheim	Direktion Mainz	
36	G B	2305	1	Bd.	Stahl —	26	36	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
37	Gbr. R	—	1	Pack	Fahrradzubehör —	1	37	Königsberg i/Pr. Ost	K. E.-D. Königsberg	
38	Gbr. R	60770	1	—	Kinderwagen —	—	38	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
39	G D K U F	6890/2	1	Kiste	Theile zu einem eisern. Ofen oder Herd	39	39	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
40	Gbr. C	20	1	Korb	Tabak —	35	40	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
41	G G	2681/5	5	Säcke	Holzwaaren —	297	41	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
42	G M	—	2	K.	Gusswaaren —	12	42	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
43	G M	—	1	Stück	Nutzholz —	2	43	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
44	G O	—	1	Bd.	Ventilatoren —	7,5	44	Heide	K. E.-D. Altona	
			1	—	Ofenrohr —	—				
			1	mit Stroh umwickelt	Gartenbank —	24				

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	G R	3	1	Kiste	2 kleine Fässchen, 2 Holzkrahnen, 2 eis. Fähnchen	—	45	Stendal	K. E.-D. Hannover	
46	H	—	1	K.	Hanteln —	?	46	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
47	H	2	1	Schliesskorb	Kleider —	29	47	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
48	H weiss	—	18	—	Dachfenster —	117	48	Lauban	K. E.-D. Breslau	
49	H	2	2	K.	6 eis. Zahnräder —	52	49	Königszelt	„	
50	H G	1690	1	Ball. i. Lein.	Angelstöcke —	100	50	Lübeck	Lübeck-Büchener	
51	H J	—	3	Stück unverp.	alte Bettstelltheile —	—	51	Landeshut i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
52	H H	1283/4	2	—	Schraubstöcke —	—	52	Mannheim	Direktion Mainz	
53	H P	445 85 23 136	2	—	eis. Wagenfedern —	24	53	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
54	H V	10975	2	Stück	Maschinentheile —	?	54	Spandau	K. E.-D. Berlin	
55	J	—	1	Fässchen	Sardinen —	4	55	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
56	J	50	1	Sack	Rosinen —	26	56	Herne	K. E.-D. Essen	
57	J F S	1703	1	Kiste	Düten —	32	57	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
58	J G	50	1	Fass	Oel —	241	58	Rybnik	K. E.-D. Kattowitz	
59	J J P S	11	1	Kiste	Käse —	16	59	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
60	J K	74	1	Pck.	Nägel —	5	60	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
61	J K	140	1	Pack	2 Bettstellentheile aus Tannenholz	22	61	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
62	J K	3696	1	Kiste	Teigwaaren —	31	62	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
63	J L	—	20	Stb.	Flacheisen —	?	63	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
64	J M	1052	1	Kiste	leer —	40	64	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
65	J M	3394	1	Pack	Spahnkörbe —	23	65	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
66	J S	3512	1	Kiste	Aepfel —	22	66	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
67	J W / G H	— / —	2 / 1	— / —	Achsen m. Buchsen	41 / 48	67	Hetzerath	St. Johann=Saarbr.	
68	J	535	1	Korb	eis. Formstücke —	81,5	68	Esens	K. E.-D. Münster	
69	K	—	1	—	Pissoirbecken —	9	69	Straussfurt	K. E.-D. Erfurt	
70	K	—	1	K.	Cigarrengrossschrauben	12	70	Kirchlengern	K. E.-D. Münster	
71	K & B	3510	1	Kiste	? —	71	71	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
72	K u. C	1	1	—	Wagendecke —	42	72	Karlsruhe	Badische Stsb.	
73	K C	2095	2	Pack in Papier	rohe Holzw. —	1,5	73	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
74	K & Co.	6940 6981	2	Korbkannen	leer —	5	74	Mannheim	Direktion Mainz	
75	K H E	3291	1	Kiste	Zucker, Mandeln, Zimmt	20,5	75	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
76	K & N / K N R	700/51 / 51	1 / 1	Sack / „	roher Kaffee — / „ „ „	78 / 75,5	76	Gotha	K. E.-D. Erfurt	von Halle a/S. bezettelt.
77	K P B	10959	1	Kiste	? —	56	77	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
78	K S	8544	1	„	Christbaumständer u. Metallverzierungen	34	78	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
79	L	1/3	3	Säcke	Kartoffeln —	80	79	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
80	L od. B od. a B	108 100	1	Ballen	Möbel- oder Gardinenstoffe	13	80	Schleusingen	K. E.-D. Erfurt	
81	L Z	436	1	Fass	Petroleum —	181,5	81	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
82	M E	50	1	Ballen	Webwaaren —	23	82	M. Gladbach	K. E.-D. Cöln	
83	M H S	26357	1	Fass	leer —	96	83	Diedenhofen	Reichsbahn	
84	M L	3160	1	„	? —	60	84	Frankfurt a/M. Ostbhf.	K. E.-D. Frankf. a M.	
85	M N B	—	1	Kollo	Holzbank —	—	85	Homburg v/H.	„	
86	M S	9	1	Kiste	Bilder —	22	86	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
87	M W S	—	1	Fass	grüne Seife —	52	87	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
88	N S	9685	1	„	leer —	33	88	Klein=Steinheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
89	O B	21	1	Harrass	? —	29	89	Karlsruhe	Badische Stsb.	
90	O G	13	1	Reisekorb	? —	43	90	Butterfelde Mohrin	K. E.-D. Stettin	
91	O H	—	1	Rll.	verz. Bandeisen —	20	91	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
92	O W	—	1	Rg.	Guss —	5	92	Mannheim	Badische Stsb.	
93	P	8 20	2	—	Unterlagshölzer —	—	93	Hagendingen	Reichsbahn	
94	P H	3	1	Reisekorb	Kleider —	35	94	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
95	P H	1528	1	Kiste	Seife —	82,5	95	Passenheim	K. E.-D. Königsberg	
96	P L	12	1	Sack	? —	22	96	Lauterburg	Reichsbahn	
97	P S	657	1	Kiste	? —	15	97	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
98	P V	—	1	„	Prünellen —	14	98	Bad Reichenhall	Bayerische Stsb.	
99	R B	367	1	„	leer —	20	99	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
100	R C	—	1	Ballen	gefüllt —	—	100	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
101	R & C	4955	1	„	Tuch, Leinen, Flanell	—	101	Hamm	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
102	R G C	3488	1	Bll.	100 Patent-Stossfänge	2	102	Eberswalde	K. E.-D. Stettin	
103	R W	1	1	Sack	Getreide —	—	103	Mehlauken	K. E.-D. Königsberg	
104	S	1/5	5	Säcke	gefüllt —	—	104	Mannheim	Direktion Mainz	
105	S	6593	1	Kiste	? —	50	105	Blankenburg a/H.	Halberst.-Blankb. E.	
106	S B	9724 18807	2	Ballen	Tabak —	188	106	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
107	S & C	7357	1	Kiste	Waschblau —	43	107	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
108	S R	—	12	—	Gussringe —	?	108	Borbeck	K. E.-D. Essen	
109	S T	57799	1	Kollo	Kaffeesieb —	17	109	Blankenburg a/H.	Halberstadt-Blankenb. E.	
110	T B	1238 1242	2	Kolli	Wringmaschine —	19	110	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
111	T R W	9377	1	Fass	Getränke —	15	111	Linde i/Westpr.	K. E.-D. Danzig	
112	U	10294	1	Kiste	? —	33	112	Essen H.	K. E.-D. Essen	
113	W	—	1	„	leer —	14	113	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
114	W	I	1	Bund	Bandeisen —	50	114	Würzburg	Bayerische Stsb.	
115	W	8958	1	Kiste	? —	?	115	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
116	W J	—	1	—	gusseis. Scheibe od. Ring	11	116	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	
117	W K B	—	8	—	Gussböcke —	50	117	Bochum	K. E.-D. Essen	
118	W P	29/30	2	—	Bettfüsse —	22	118	Bismark i/Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
119	W S	5080/2	2	Kisten	Rosinen —	30	119	Aachen	K. E.-D. Cöln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
120	Afr. Vos Zwolle	—	12	—	Körbe —	—	120	Oldenzaal	Niederländ. Stsb.	beklebt: Zwolle-Hannover.
121	Austria	21	1	Pack	2 Rohrstühle —	12	121	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
122	Gebr. Bauer	—	2	Bund	l. Säcke —	74	122	Karlsruhe	Badische Stsb.	
123	Beisenpötter	222	1	Bierfass	leer —	80	123	Essen K. M.	K. E.-D. Essen	
124	Berlin	129	1	Reisekorb	— —	31	124	Friedrichsroda	K. E.-D. Erfurt	
	Berlin	—	1	Reisekoffer	— —	—				
125	Blumhardt	3901	1	—	eis. Transportkarre —	?	125	Epe i/W.	Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn	
126	eine Seite: J H Brahlstorf andere Seite: K N & Co.	641	1	eisernes Fass	leer —	50	126	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
127	Buderus Wetzlar	—	20	Säcke	l. Cementsäcke —	128	127	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
128	Domräse	—	1	Sack	— —	—	128	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
129	Fritz Embden und Niekerk	—	1	—	Schliesskorb —	12	129	Emmerik	Niederländ. Stsb.	beklebt: Kampen-Gelderen.
130	F S Fritze & Schultze Halle a/S.	19504	1	Sack	Kartoffelmehl —	99	130	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
131	Gerolstein	5647	1	—	Kohlensäureflasche —	—	131	Venlo	Niederländ. Stsb.	
132	I Hamburg	—	1	Bund	hölzerne Tonnenbänder	47	132	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
133	Helegal Premier (Fabrikzeichen)	—	1	—	gebrauchtes Fahrrad	20	133	Baden	Badische Stsb.	
134	C. Hill	379	1	Bierfass	leer —	36	134	Essen K. M.	K. E.-D. Essen	
135	Kaiser's Kaffeegeschäft u. Rösterei Berlin	—	1	Sack	anscheinend gebr. Gerste	50	135	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
136	—	45	1	—	Decke —	—	136	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
	Kiel	—	1	—	Decke —	—				
	—	—	2	—	Taue —	—				
137	Kohlens.-Industrie	—	16	Kohlens.-Flaschen	— —	—	137	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
138	Peiner Walzwerk	—	1	St.	T-Eisen —	15	138	Dormagen	K. E.-D. Cöln	
139	Spratt's Patent	—	1	Sack	Futterbrot —	10	139	Leipzig B.	K. E.-D. Halle a/S.	
140	B B Tilsit	—	1	—	eis. Maschinentheil —	1	140	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
141	H B Traben	170	1	Kollo	3 eis. Fusstritte —	7	141	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
142	Weiler	—	1	Korb	Gemüse —	58	142	Thann	Reichsbahn	
143	H. Wolff Köln	—	1	—	Decke —	—	143	Beilen	Niederländ. Stsb.	
144	Wolff	652	1	Bierfass	leer —	23	144	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
145	R. M. Wolfsheim	—	1	Reisekorb	unbekannt —	—	145	Wolfsheim	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.:					
146	—	I	1	—	hölzerner Deckel (1 m hoch, 60 cm breit)	6	146	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
147	—	16/19	4	Pack	leere Cementsäcke —	26	147	Kirchhain	K. E.-D. Cassel	
148	—	45 × 12	3	Stäbe	Flacheisen —	51	148	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
149	—	53	1	Koffer	getrag. Kleider —	15	149	Bremen	K. E.-D. Hannover	
150	—	58	1	—	Privatdecke —	6	150	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
151	—	200	1	—	gusseis. Ventil —	100	151	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
152	—	433	1	—	Fahrrad —	—	152	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
153	—	Blechschild 1278	1	Fss.	Nobel-Petroleum —	182	153	Alzey	Direktion Mainz	
154	—	1650	1	Bierfass	leer —	27	154	Essen K. M.	K. E.-D. Essen	
155	—	3764	1	Korbflasche	ansch. Spirituosen —	23	155	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
156	—	4093	1	—	Wagenachse —	31	156	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
157	—	12725 12456 12159 12304	4	—	Kohlens.-Cylinder —	156	157	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
158	—	18705/223	1	Kübel	Margarine —	34	158	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
159	Blechmarke ▭	—	1	Pack in Leinen	50 Messingstg. —	52	159	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
160	[illegible] & Co.	68	5	Stck.	Gussdachfenster —	85	160	Mengede	K. E.-D. Essen	
161	L W (in Raute) A H	2548	1	Kiste	? —	27	161	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	
162	Sch (im Stern) Königsberg	1560	1	„	leere Flaschen —	82	162	Königsberg i/Pr. Südbhf.	Ostpreussische Südb.	
163	blau	1	5	Stangen	Eisen —	?	163	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	
164	gelb	11	1	Stg.	Flachstahl, 5,24 m —	15,5	164	Fürstenau	K. E.-D. Münster	
165	roth	I	1	„	Eisen —	7	165	Grossensiel	Oldenburgische Stsb.	
166	roth	—	2 1	Bd. „	4 Stg. Flacheisen — 4 Stg. Rundeisen —	131	166	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	
167	roth	—	1	Pack	3 Meisselhammer —	7	167	Linde i/Westpr.	K. E.-D. Danzig	
168	roth	><	1	K.	eis. Rahmen —	1,5	168	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
169	weiss	+	1 1	— —	gusseis. Riemscheibe gusseis. Seitengestell	?	169	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
170	weiss	—	1	—	Stange Rundeisen —	47	170	Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	
171	weiss	—	1	—	eis. Träger, 6 m —	92	171	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
172	—	—	1	—	eis. Achse, alt —	?	172	Dzieditz	K. E.-D. Kattowitz	
173	—	—	1	—	rohe, tannene Anrichte	50	173	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
174	—	—	1	—	eis. Bassin (neuer eis. Trog)	47	174	Hannover	K. E.-D. Hannover	
175	—	—	1	Pack	Betten —	29	175	Ortelsburg	K. E.-D. Königsberg	
176	—	—	1	Ballen	Betten —	31	176	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
177	—	—	1	Stück	hölz. Bettstelltheil —	1	177	Kiel	K. E.-D. Altona	
178	—	—	1	„	Bilderrahmen, 16 + 20 cm gross	.	178	Hamburg B.	„	
179	—	—	1	—	Blech —	6	179	Neutomischel	K. E.-D. Posen	
180	—	—	1	Blechflasche	gefüllt —	71	180	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	
181	—	—	1	Bd.	3 Blechpfannen —	3	181	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
182	—	—	2	—	gebrauchte eis. Bremsschuhe u. Kette	15	182	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
183	—	—	1	Sack	2 Bretter —	—	183	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
184	—	—	1	„	Brot —	32	184	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
185	—	—	1	Bund	Budenstangen —	19	185	Braunschweig H.-Bf.	K. E.-D. Magdeburg	
186	—	—	1	„	3 Büchsen —	3	186	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
187	—	—	1	Pack	leere Cementsäcke —	10	187	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Sächs.-Thür. Portl.-Cementfabr.
188	—	—	1	—	Cylinder-Maschine —	85	188	Liege	Belgische Stsb.	
189	—	—	1	—	Dachfenster —	15,5	189	Eberbach	Direktion Mainz	
190	—	—	1	Rolle	Dachpappe —	13	190	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
191	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	10	191	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
192	—	—	1	Bd.	Drahtgeflecht —	20	192	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
193	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	9	193	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
194	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	3	194	Diedenhofen	Reichsbahn	
195	—	—	1	Bund	1 Dreher von einer Handmaschine und 2 eiserne Schraubenschlüssel	1,5	195	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
196	—	—	1	—	Egge —	15	196	Heiligenstadt	K. E.-D. Cassel	
197	—	—	5	Stäbe	Eisen —	64	197	Büren	„	
198	—	—	1	Stab	Eisen —	9	198	Essen K. M.	K. E.-D. Essen	
199	—	—	3	Stg.	Eisen, 7,5 m	60	199	Neidenburg	K. E.-D. Bromberg	
200	—	—	1	Sack	Eisen- und Messingtheile (ansch. Pumpentheile)	23	200	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
201	—	—	1	Bd.	T-Eisen —	41	201	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
202	—	—	1	St.	rundes Eisen —	3	202	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
203	—	—	5	Stück	kieferne, ungetränkte Eisenbahnschwellen	—	203	Gusow	K. E.-D. Bromberg	
204	—	—	2	„	Eisenbleche (gerippt)	?	204	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
205	—	—	5	„	rd. Eisenbleche —	11	205	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
206	—	—	1	—	Eisenrohr —	17	206	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
207	—	—	1	—	Eisenrohr —	32	207		„	
208	—	—	1	—	Eisenrohr, 4,65 m —	29	208	Barth	K. E.-D. Stettin	
209	—	—	1	Bd.	8 runde Eisenstäbe —	50	209	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
210	—	—	2	—	□-Eisenstäbe —	15	210	Mainz	Direktion Mainz	
211	—	—	1	—	Eisenstück (Kuhfuss)	4	211	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
212	—	—	1	Btl.	Eisentheile —	11	212	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
213	—	—	1	Holzkiste	Esswaaren —	20	213	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
214	—	—	1	unverpackt.	Fahrrad —	12	214	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
215	—	—	1 1	— —	Fahrradglocke — Fahrradschraubenschlüssel	?	215	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
216	—	—	1	Fass	leer —	52	216	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
217	—	—	1	eis. Fass	leer —	100	217	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	1	—	leb. Ferkel —	—	218	Unna	„	
219	—	—	1	Bd.	6 Stb. keilf. Flacheisen	52,5	219	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
220	—	—	2	Stangen	Flachstahl —	15	220	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
221	—	—	1	Sack	1 Schachtel alte Frauenwäsche, 1 Schinken u. 1 Wurst	20	221	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
222	—	—	1	—	Gardine mit Stock —	2,5	222	Nykeck	Niederländ. Centralb.	
223	—	—	1	Bund	Gardinenstangen —	31	223	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
224	—	—	1	Sack	Gartenkies —	50	224	Emden	K. E.-D. Münster	
225	—	—	1	—	Gashahn mit Gummischlauch	—	225	(Eilgut-Abf.) Frankf. a/M. H.	K. E. D. Frankf. a/M.	
226	—	—	2	—	Gasrohre —	37	226	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
227	—	—	1	Pack	4 Gasrohre —	17	227	Schleiden, Eifel	K. E.-D. Cöln	
228	—	—	2	—	eis. Gasrohre —	20	228	Essen H.	K. E.-D. Essen	
229	—	—	10	Stück	Gasrohre, alt —	34	229	Heinsberg	K. E.-D. Cöln	
230	—	—	1	Bund	10 Giesskannen —	16	230	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
231	—	—	7	K.	Gusswaaren —	9	231	Bochum	K. E.-D. Essen	
232	—	—	1	Pack	14 Harken —	12	232	Gera	K. E.-D. Erfurt	
233	—	—	1	—	Herdstange —	1	233	Emden	K. E.-D. Münster	
234	—	—	1	Sack	Herrenkleider, Damenhemden	15	234	Konitz	K. E.-D. Danzig	
235	—	—	2	Kolli	1 gebrauchte Hobelbank	—	235	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	Signum D S 6005 ist mit Blaustift durchstrichen. Ein frisch aufgeklebtes scheint entfernt worden zu sein.
236	—	—	1	Holzkoffer	? —	35	236	Königsberg i/Pr. Ostbhf.	K. E.-D. Königsberg	
237	—	—	3	Säcke	Holzkohlen —	69	237	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
238	—	—	1	Kiste	gebr. Kaffee —	112	238	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
239	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	239	Posen	K. E.-D. Posen	
240	—	—	1	—	Kasten	13	240	Mellrichstadt	Bayerische Stsb.	
241	—	—	1	—	eis. Kasten von Rollkippwagen	?	241	Capellen	Direktion Mainz	
242	—	—	1	—	Keilkissen (mit Seegras gepolstert)	5	242	Kiel	K. E.-D. Altona	
243	—	—	1	—	eis. Kessel —	34,5	243	Heinholz	K. E.-D. Hannover	
244	—	—	1	—	gebrauchter Kindersessel (aus Weidengeflecht)	1,5	244	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
245	—	—	1	—	Kinderstuhl —	3	245	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
246	—	—	1	—	neuer hölzerner Kinderstuhl	2	246	Recklinghausen-Bruch	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
247	—	—	1	Pack	2 Kinderstühle	3	247	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	—	1	„	2 Kinderstühle	2,5	248	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
249	—	—	1	—	neuer Kinderwagen (in Papier)	17	249	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
250	—	—	1	—	Klappstuhl	2	250	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
251	—	—	1	Sack	Kleesamen	62	251	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
252	—	—	1	„	alte Kleidungsstücke	32,5	252	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
253	—	—	1	—	eis. gebog. Knierohr	4	253	Niederselters	K. E.-D. Frankf. a/M.	
254	—	—	2	Körbe	leer	3	254	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
255	—	—	1	Pack	3 neue leere Körbe	8	255	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
256	—	—	1	Korbflasche	leer	—	256	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
257	—	—	1	Spahnkorb	Korbwaaren	10	257	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
258	—	—	1	Bd.	4 eis. Kugeln (Lampengewichte)	6	258	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	1	„	6 St. eis. Kurbelstangen	13	259	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	
260	—	—	2	Bund	Latten	30	260	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
261	—	—	1	Sack	Märbel	4,5	261	Ansbach	Bayerische Stsb.	
262	—	—	1	—	Maschinenachse	105	262	Emmerich	K. E.-D. Essen	
263	—	—	1	K.	Maschinenstück	5	263	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
264	—	—	1	in Stroh	eis. Maschinentheil	9	264	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
265	—	—	1	Milchkanne	leer	?	265	Pange	Reichsbahn	
266	—	—	1	—	blech. Milchkannendeckel	2	266	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
267	—	—	1	Kanne	Motorenöl	58	267	Wiedenbrück	K. E.-D. Münster	
268	—	—	1	Korb	Nieten, verzinkt	20	268	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
269	—	—	1	Bd.	Ofenbleche	25	269	Glatz	K. E.-D. Breslau	
270	—	—	3	Stck.	Ofenroste	10	270	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
			2	„	Ofenrohre	2				
			2	„	Pflugschaare	9,5				
			1	„	Aschkasten	1				
			1	„	Ofenring	2,5				
			2	„	Feuertöpfe mit je 1 Rost	13				
271	—	—	1	Pack in Leinwand	—	12	271	Berlin Friedr.-Str.	K. E.-D. Berlin	
272	—	—	1	—	Pflugschaar	5	272	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
273	—	—	1	—	Pflugschaar	3	273	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
274	—	—	1	Stück	Piassavabesen ohne Stiel	—	274	Mühlacker	Badische Stsb.	
275	—	—	1	Pack	Pickelstiele, 1,70 m lang	30	275	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
276	—	—	1	„	2 Puppenkarren	2,5	276	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
277	—	—	4	—	Riemen	0,5	277	(Eilgut) Frankfurt a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
278	—	—	1	Pck.	2 gusseis. Ringe — 1 gusseis. Schlüssel	3	278	Düsseldorf-Reisholz	K. E.-D. Elberfeld	
279	—	—	1	„	3 eis. Rohre	35	279	Westig	„	
280	—	—	1	Ballen	3 Rosshaarmatratzen	22	280	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
281	—	—	3	Stück	Rossleder frisch gesalzen	47	281	Oels	K. E.-D. Breslau	
			1	„	Rindleder frisch gesalzen	14				
282	—	—	1	Ballen	weisse Rouleauxkordeln und Porzellanquasten	12	282	Barmen-Ritt.	K. E.-D. Elberfeld	
283	—	—	1	Bd.	12 Stb. Rundeisen	43,5	283	Neunkirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
284	—	—	1	St.	Rundstahl	10	284	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
285	—	—	1	Sack	leere Säcke	13	285	Neinstedt	K. E.-D. Magdeburg	
286	—	—	1	„	Säcke	39	286	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
287	—	—	2	Pack	Säcke	46	287	Marienburg	Marienb.-Mlawk. E.	Bartchsteiner Mühlenwerke.
288	—	—	1	„	Schaufeln	7	288	Hofgeismar	K. E.-D. Cassel	
289	—	—	1	—	neue Schienenlasche	12	289	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
290	—	—	1	Bund	Schilfrohr	—	290	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
291	—	—	1	Pack	Schippenstiele	19	291	Wesel	K. E.-D. Essen	
292	—	—	2	—	Schirmständer	3	292	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
293	—	—	1	Wagen	quadratische Schlackensteine	—	293	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	Bsl. 47262.
294	—	—	1	Fss.	Schmieröl	58	294	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
295	—	—	1	Kiste	Seife	19	295	Heppenheim	Main-Neckarbahn	
296	—	—	1	„	Seife	36,5	296	Mainz	Direktion Mainz	
297	—	—	1	—	Sessel aus Naturholz	8	297	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
298	—	—	1	—	Sportwagen	11	298	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
299	—	—	1	—	Sprossenleiter	18	299	Mainz	Direktion Mainz	
300	—	—	1	Stck.	Stachelkette	6	300	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
301	—	—	1	Bd.	3 Stg. Stahl	8,5	301	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
302	—	—	1	Stg.	Stahl	9,5	302	Horneburg	K. E.-D. Altona	
303	—	—	1	Bd.	2 Stg. Stahl	15	303	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
304	—	—	1	„	6 eis. Stangen	4,5	304	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
305	—	—	1	—	hölzerne Stechkarre mit eisernem Kopfe	—	305	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
306	—	—	1	Sack	Tabak	15	306	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
307	—	—	4	Stück	Tannenbretter, je 4,5 m lang	—	307	Oppum	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
308	—	—	2	—	Taue —	—	308	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
309	—	—	1	Ballot	Teppiche —	7	309	München Centr.	Bayerische Stsb.	
310	—	—	2	Theerfässer	leer —	68	310	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
311	—	—	1	Bund in Papier	4 gedrechselte, rothbraun polirte Tischfüsse	—	311	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
312	—	—	1	Sack	Trockenschnitzel —	38	312	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
313	—	—	1	—	Privat-Viehgitter u. Bretter	—	313	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
	—	—	3	—	Latirbäume —	—				
314	—	—	1	Viehkäfig	— —	—	314	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
315	—	—	1	Kollo	Wäschetrockner —	1	315	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
316	—	—	1	—	Wagenschieber —	16	316	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
317	—	—	1	in Stroh	Wagenwinde —	30	317	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
318	—	—	1	Korb	Wasserbecken mit Deckel für einen Küchenheerd	5	318	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	mit Blechschildchen ohne Beschreibung.
319	—	—	1	—	Winkeleisen —	1,5	319	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
320	—	—	2	Stäbe	Winkeleisen —	12	320	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
321	—	—	1	—	Zahnrad —	56	321	Langendreer	K. E.-D. Essen	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	18	1	Bund	Sessel —	15	1	Uj Zsolna	Ungarische Stsb.	von Wien N. B
2	F U	23	1	Korb	Kleider —	40	2	Budapest Westbahnhof	„	vonBodenbach.
3	J P	1570	1	Kiste	Goldlatten —	162	3	B. Gyarmat	„	
4	K M	4942	1	„	Surrogatkaffee —	32	4	Pécs	„	von Stadlau.
5	P H	2	1	„	Gartenrequisiten —	33	5	Fiume	„	von Ossiach.
6	B B	451	1	Ballen	Lederabfälle —	132	6	Pozsony	„	von Pilsen.
7	S P	1 —	1 1	Kiste Koffer	gebr. Kleider —	113 86	7	Predeal	„	von Wien steg nach Campina.
8	W S	15	1	„	Kleider —	41	8	Tepla Treucsén Teplitz	„	von Darkau.
9	Kohn & Stein Budapest	730	1	Stück	Wagendecke —	60	9	Budapest nyugoti p. u.	„	von Wien Brig.
10	U R Raab	7395	1	Korb	eis. Schrauben —	116	10	Budapest nyugoti p. u.	„	von Breslau.
11	—	24	1	Bund	2 St. Achsen —	28	11	Bruck a/L.	„	von Bruch a/M.
12	—	236	1	Kiste	leere Schachteln —	79	12	Budapest dunaparti p. u.	„	von Branek.
13	—	—	2	Bunde	Eisendraht —	59	13	Budapest dunapart	„	von Donawitz.
14	—	—	8	„	Eisendraht —	206	14	Budapest dunapart	„	von Donawitz.
15	—	—	1	Stück	Eisenplatte —	134	15	Szempcz	„	
16	—	—	10	„	Eisenröhren —	225	16	Ruttka	„	
17	—	—	1 1	Bund Kiste	Werkzeug — Kleider —	50	17	Pozsony	„	

Zu I. Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C N	1443	1	Sack	Harz —	65	1	Leipzig I	Sächsische Stsb.	Weidenei beschr.
2	F K	1149	1	Kiste	Käse —	6	2	Werdau	„	
3	J W	88	1	Sack	Rosshaare u. 1 Sack Eisenstäbe	35	3	Oelsnitz i. V.	„	
4	M N N	4509	1	Ballen	? —	21	4	Chemnitz	„	
5	M & S	7005	1	Kiste	leer —	15	5	Lichtenstein-C.	„	
6	P R & F	4381/2	1	„	? —	141	6	Bodenbach	„	Brüssel beschr.
7	S	101	2	Pack	Messingstäbchen —	12	7	Dresden-A. G. V.	„	
8	W B	5086	1	„	Holzwaaren —	8	8	Olbernhau	„	
9	Crimmitschau	934	1	Sack	baumw. Abfälle —	45	9	Crimmitschau	„	
10	Kapuzinerbräu	4029	1	Fass	leer —	—	10	Freiberg	„	
11	Martin Weber Burkersdorf	—	1	Sack	40 leere Säcke —	30	11	Zeitz	„	
12	2 rothe Striche	—	1	Bund	Bandeisen —	18,5	12	Lohmen	„	
13	blauer Strich	—	3	Kolli	Ofentheile —	19	13	Klingenthal	„	
14	—	—	1	Bund	alte Bretter —	98	14	Grimma ob. Bf.	„	
15	—	—	1	—	Eisentheil (Drehling)	4	15	Zwickau	„	
16	—	—	1	Sack	Leim —	50	16	Leipzig I	„	
17	—	—	1	Kiste	Messingtheile —	4,5	17	Chemnitz Eg. V.	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 44. | 8. Juni 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Güterbeförderung nach verschiedenen Abstufungen und Grundsätzen.

Die ausserordentliche Wichtigkeit regelmässiger und schneller Güterbeförderung hat bei dem zunehmenden Verkehre in den letzten Jahren eine Menge von Vorschlägen zu Verbesserungen, zahlreiche Dienstanweisungen sowie Umgestaltung der Fahrpläne hervorgerufen. Damit wird aber noch lange kein Stillstand im weiteren Ausbau einer geregelten Beförderungsweise eintreten. Wenn man zusammenfasst, was seit kurzer Zeit in dieser Hinsicht geschehen ist, so könnte man zu der Ansicht kommen, es müsse jetzt alles so zu sagen am Schnürchen gehen. Nur diejenigen, welche mitten im praktischen Dienst sich befinden und täglich Einblick in die Einzelheiten des Betriebes haben, werden zugestehen, dass eben die Sache noch lange nicht klappt.

Herr Reffler in München gibt in Nr. 27 d. Ztg. unter der Ueberschrift „Direkte Güterkurse“ eine neue zu beherzigende Anregung. Vorweg will ich dem geehrten Herrn Verfasser meinen Dank aussprechen für die Anerkennung, die er meinen vor etwa zwei Jahren veröffentlichten „Fahrplanbetrachtungen“ zollt. In diesen habe ich bereits ausgeführt, wie die Bildung von Verbandszügen oder, wie wir sie heute nennen, Fernzügen zweckmässig erfolgen könne. Thatsächlich bestehen auch wohl jetzt bei den meisten Verwaltungen nicht blos Fernzüge, sondern auch Durchgangszüge, Ortsgüterzüge, Viehzüge, Eilgutzüge usw. Nehmen wir dazu die Ladevorschriften, besonders die „preussisch-sächsisch - südwestdeutschen“, alle die verschiedenen Kundmachungen und sonstigen Dienstanweisungen, so fehlt es wahrlich nicht an „Anordnungen“, um den Verkehr regelmässig zu gestalten.

Herr Reffler vermisst eine Kontrole darüber, dass die Güter auch in der vorgeschriebenen Weise befördert werden, er erblickt keine völlige Uebereinstimmung der Lieferfristen mit den Fahrplänen und weist dies an Beispielen nach.

Sowohl in den „Fahrplanbetrachtungen“ als auch in dem Aufsatz „Zum Kapitel der Lieferfristen“ in Nr. 29 Jahrg. 1899 d. Ztg. habe ich auch in dieser Hinsicht Vorschläge gemacht. Vielleicht ist es den letzteren zuzuschreiben, dass verschiedene Verwaltungen, darunter die preussische und sächsische Staatsbahn, für das Ermittelungsverfahren bei Verspätungen ein Formular angenommen haben, durch welches die Unregelmässigkeiten zum Ausdruck gebracht werden.

Worin sind nun die Ursachen zu suchen, dass trotzdem unausgesetzt, ich darf fast sagen, gewohnheitsmässig Verstösse gemacht werden? Wir finden in den Fernzügen Wagen, die nur kurze Strecken zu laufen haben, dagegen in den Ortszügen Wagen, die auf weite Entfernung abgerichtet sind, und die Stückgutbeförderung lässt hinsichtlich Einhaltung der Lieferfristen noch so viel zu wünschen übrig, dass die Unregelmässigkeiten keineswegs als nur unvermeidliche Ausnahmen von der Regel anzusehen sind. Nicht zum wenigsten werden die Abweichungen auf dasjenige Personal zurückzuführen sein, welches die Güter verladet und welches die Wagen in die Züge einzurangiren hat. Ich bin der Ansicht, dass es für diese Leute ausserordentlich schwierig ist, die vielen Dienstanweisungen, die ihnen nicht einmal beständig zugänglich sind, ohne fortwährende Unterweisung zu befolgen. Ist es doch schon für deren Vorgesetzte, Assistenten, Stations- und Güterverwalter nicht leicht, immer auf dem Laufenden zu bleiben; ich habe auch bei diesen Beamten viel Unkenntniss, Mangel an Verständniss, besonders für die preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Ladevorschriften gefunden. Diese sind ja freilich, wie mir gewiss der praktische Beamte zugeben wird, nicht ganz leicht zu verstehen, sie geben zu zahlreichen Irrthümern und Meinungsverschiedenheiten Veranlassung. Um wieviel schwieriger muss sich daher die Sache für das ausführende, zum grössten Theil im Arbeiterverhältniss stehende Personal gestalten.

Zunächst möchte ich die Aufmerksamkeit auf einen bei jedem Fahrplanwechsel durch die Aenderung der Zugnummern entstehenden Uebelstand lenken. Bis jeder betheiligte Beamte

und Arbeiter die Nummern und Bedeutung der betreffenden Züge sich eingeprägt hat, vergeht eine geraume Zeit, die Irrthümer wiederholen sich manchmal bis zum nächsten Fahrplanwechsel. Ein gewisses System bei der Nummerirung der Züge besteht ja wohl bei jeder Verwaltung, wenn auch nicht überall gleichmässig. Seitdem aber sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine Reihe von Abstufungen eingetreten sind, dürfte es bei weitem nicht mehr genügen, etwa 2 Zahlengruppen — je eine für Personen- und Güterzüge — anzuwenden, sondern es dürften allgemein und zwar einheitlich für jede Zuggattung bestimmte Zahlengruppen und bezw. Buchstaben einzuführen sein. Diese sich dauernd einzuprägen, könnte von den betheiligten Beamten und Arbeitern gefordert, Gegenstand einer Prüfung werden. Folgende Nummerirung bezw. Bezeichnung möchte vielleicht zweckmässig erscheinen: Nr. 1—20 Luxuszüge (L), 21—50 Schnellzüge mit Durchgangswagen (D), 51—200 Schnellzüge (S), 201—300 beschl. Personenzüge (B), 301—1000 Personenzüge (P), 1001—1500 gemischte Züge (G), 1501—1800 Viehzüge (V), 1801—2000 Eilgutzüge (E), 2001—3000 Ferngüterzüge (F), 3001 bis 4000 Durchgangsgüterzüge (Dg), 4001—6000 Ortsgüterzüge aller Art (O), 6001—7000 Arbeitszüge (A), 7001—8000 Maschinenfahrten (M), 8001—10 000 Sonderzüge (Sd). Diese Zahlen würden wohl auch für grössere Verwaltungen genügen, um gleiche Bezeichnung ständiger Züge beizubehalten; jeder Strecke könnten bestimmte Nummern zugewiesen werden, aus der Nummer selbst ginge die Bedeutung des Zuges ohne weiteres klar hervor. Dass für die eine Richtung stets die geraden, für die entgegengesetzte die ungeraden Nummern angewendet werden, ist wohl durchweg schon gebräuchlich. Bei der Reichsbahn werden alle diejenigen Züge mit der ungeraden Nummer bezeichnet, welche vom Anfangs- nach dem Endpunkt der Strecke fahrend, d. h. dieser durch eine Folge von 6 Glockenschlägen angezeigt werden, dagegen erhalten alle Züge der entgegengesetzten Richtung welche durch 2×6 Glockenschläge angemeldet werden, die geraden Nummern. Das Gleis, auf welchem die Züge mit geraden Nummern fahren, wird auf der zweigleisigen Strecke mit 2, das andere mit 1 bezeichnet.

Eine derartige einheitliche Nummerirung der Züge würde meines Erachtens einen ganz wesentlichen, nicht zu unterschätzenden Vortheil haben, zur Erleichterung des Dienstes für alle Betriebsbeamten und zur Vermeidung vieler Unregelmässigkeiten beitragen. Auf die Begleitkarte beladener, die Begleitscheine leerer Wagen könnte dann noch der Buchstabe der betreffenden Zuggruppe (V, E, O, Dg, F usw.) geschrieben werden. Welche Gruppe für die Beförderung zu wählen ist, das müsste jede Verwaltung oder Inspektion für die verschiedenen Strecken besonders erläutern, weil die örtlichen Verhältnisse gar zu verschieden, auch häufigen Aenderungen unterworfen sind. Da z. B. die Uebergabe der Züge von der einen an die andere Verwaltung — abgesehen vom Auslande — gegen früher sehr viel einfacher geworden ist, oft kaum noch in Erscheinung tritt, so ist die Bezeichnung „Binnenverkehr“ kaum noch zutreffend, am wenigsten wohl für die einzelnen Direktionsbezirke der preussischen Staatseisenbahnen, ebensowenig wie man einen Zug, welcher aus dem Gebiet der einen in das der anderen Verwaltung fährt, einen Fernzug wird nennen können, wenn es sich nur um kurze Entfernungen (unter 100 km) handelt. Wie also für die jeweiligen Transporte die Gruppenbezeichnung zu wählen ist, müssen die jeder Verwaltung eigenartigen Verhältnisse ergeben. Nach meiner Erfahrung kann ich auch sehr empfehlen, auf den Wagenbeklebezetteln die Zugnummern soweit angeben zu lassen, als sie bekannt sind. Für das Rangirpersonal auf der Hauptstrecke ist es wichtig, bei Ankunft der Züge von den Seitenlinien sofort am Wagen abzulesen, für welchen anschliessenden Zug er aufzustellen ist.

Ist nun auch auf diese Weise ein Mittel gefunden, Wagenladungen ohne wesentliche Schwierigkeit für den richtigen Zug zu bezeichnen, so wird dies zur glatten Durchführung der Maassregel immer noch nicht genügen. Man sehe nur einmal die Unmenge von Entschuldigungsgründen an, welche bei der formularmässigen Verfolgung von Unregelmässigkeiten vorgebracht werden. Wird nach vielen Wochen, während deren hin- und hergeschrieben wurde, endlich ein Schuldiger in der Person eines Rangirmeisters, Rangirers, Lademeisters oder Güterbodenarbeiters gefunden, dann heisst es: es war unmöglich Platz, den Wagen bis zum bestimmten Zuge aufzustellen — es war nicht angängig, ihn ohne Zugverspätung vom Aufstellungsgleise herauszuholen — der Zug war schon zu stark belastet — es fehlte eine geeignete Bremse — im letzten Augenblick war eine kleine Reparatur des Wagens oder Regulirung der Ladung vorzunehmen — der Beklebezettel war undeutlich oder abgefallen — usw.; die Gründe sind unerschöpflich. Nicht selten wird auch bei der Frage über die Weiterleitung des Wagens ein unrichtiger Zug oder unrichtiger Tag ohne jeden Zusatz angegeben, so dass kein Fehler vorzuliegen scheint, bis dann schliesslich die weiter gelegenen Stationen Einspruch dagegen erheben und nach endlosen Rückfragen der „Irrthum“ aufgeklärt wird. Der Stationsbeamte, welcher den Rangirdienst zu beaufsichtigen hat und das betreffende Personal mehr oder weniger selbständig arbeiten lässt, der Güterverwalter oder Lademeister, welchem die Aufsicht über die richtige Verladung der Güter obliegt, bestätigen in der Regel die Aussagen der nachgeordneten Beamten (sie würden sich ja sonst mitbelasten) oder halten das Versehen unter den geschilderten Umständen für so gering, dass von weiteren Maassnahmen gegen den sonst sehr gewissenhaften Bediensteten abzusehen sein möchte. Inzwischen ist denn auch so viel Zeit verflossen, dass der umfangreiche Schriftwechsel gern zu den Akten geschrieben wird, in der Annahme, es wird der indirekte Nutzen durch die Untersuchung schon vorhanden sein, so dass für die Folge besser aufgepasst wird. Aber der Untersuchungen werden doch nicht weniger. Meines Erachtens würde es nothwendig sein, Anordnung dahin zu treffen, dass solche Abweichungen von der Vorschrift durch die Aufsichtsbeamten (Assistenten usw.) stets von selbst gemeldet werden müssen, damit unmittelbar festgesellt wird, wodurch der Verstoss entstanden ist. Erfolgte eine solche Meldung nicht, wofür ein besonderes Buch angelegt sein kann, dann wird eine Maassregelung des betreffenden Beamten am Platze sein. In einer solchen Anordnung zum Selbstmelden erblicke ich ein wirksames Mittel, den Dienst auf grossen Stationen „thunlichst“ regelmässig zu gestalten, wirklich bestehenden Uebelständen Abhilfe zu verschaffen.

Ohne Verstösse wird es natürlich nie abgehen, es kann sich nur darum handeln, diese auf ein möglichst geringes Maass herabzusetzen und zu verhindern, dass begangene Fehler durch neue verdeckt werden. So wäre es gewiss falsch, einen für einen Fernzug bestimmten Wagen in einen Ortsgüterzug oder auch vielleicht Durchgangsgüterzug einzustellen, weil nur ein Fernzug für die betreffende Richtung täglich verkehrt, und der aus Versehen zurückgebliebene Wagen vielleicht 23 Stunden bis zum nächsten Fernzuge stehen bleiben müsste. Würde eine solche Praxis, die bei dem Rangirpersonal, welches gern alle Wagen so schnell wie möglich fortzuschaffen sucht, sehr beliebt ist, z. B. bei dem Fernzuge (Basel) Mülhausen-Antwerpen befolgt, so würde der Wagen, welcher 1 oder 2 Stunden nach Abgang des Fernzuges mit einem anderen Zuge fortgeschickt wird, mehrere Tage später am Ziele ankommen, als wenn er bis zum nächsten Fernzuge zurückgehalten wird. Ich hatte Gelegenheit, hierin Erfahrung zu sammeln. Züge aus dem Elsass nach Antwerpen sind für den überseeischen Verkehr vorgesehen, die Versender berechnen genau die Zeit, bis zu welcher das Gut aufzuliefern ist, um innerhalb 2 Tagen das Schiff zu erreichen. Diese sehr abgekürzte Lieferfrist kann allerdings nicht ohne weiteres garantirt werden, aber sie wird, was den Gang des Zuges anbelangt, unbedingt eingehalten, es würden sonst unausgesetzt erhebliche Beschwerden entstehen. Für diese Verbindung genügt also die Kontrole durch das Publikum vollständig, demselben ist der Lauf des Zuges genau bekannt, es rechnet damit nach Stunden. Weniger günstig aber liegen die Verhältnisse, wie ich Herrn Reffler zustimme, im

Verkehr mit den deutschen Bahnen. Obgleich auch hier sehr gute Verbindungen zwischen Basel und Frankfurt bestehen, so ist der Anschluss darüber hinaus oder auf anderen Strecken doch mehr oder weniger in Dunkel gehüllt. Wenn auch der Versender in Mülhausen mit unbedingter Sicherheit darauf rechnet, dass die des Abends hier aufgelieferte Wagenladung am nächsten Tage Nachmittags in Ludwigshafen oder Abends in Frankfurt eintrifft, so hat sich doch die Transportdauer auf weitere Entfernungen noch nicht mit Sicherheit feststellen lassen; mitgegebene Begleitscheine zeigen, dass trotz des Abgangs immer mit demselben Zuge die Ankunft am Bestimmungsorte eine sehr verschiedene ist, die Lieferfristen häufig überschritten werden. Dies betrifft allerdings vornehmlich die Stückgutbeförderung.

Die Mängel, welche den mehrfach genannten preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Ladevorschriften anhaften, sind im Laufe der Zeit derart hervorgetreten, dass eine Umgestaltung dieser Dienstanweisung nicht zu umgehen sein wird.

Gegenwärtig wird über eine Ladevorschrift für die süddeutschen Bahnen verhandelt, welche wohl wesentliche Verbesserungen bringen wird. Zu diesen möchte ich möglichst die folgenden rechnen: 1. Die Frachtstückgutbeförderung hat in jeder Richtung täglich in der Regel einmal stattzufinden. 2. Es sind bestimmte Züge dafür vorzuschreiben und diese den Lieferfristen anzupassen. 3. Für den Nah- und Fernverkehr sind regelmässig verkehrende Stückgutwagen v o n näher zu bestimmenden Stationen n a c h bestimmten Stationen zu bilden. 4. Diese Stückgutwagen sind grundsätzlich auf bestimmte Strecken zum Ein- und wenn angängig zum Ausladen zu benutzen.

Ohne Zweifel werden diese Forderungen vielfach auf Widerstand stossen. Zu Nr. 1 wird entgegen gehalten werden, dass die Güterschuppen auf vielen Stationen zur Ansammlung auf 24 Stunden nicht ausreichen, dass eine Vergrösserung derselben zu kostspielig und nach den örtlichen Verhältnissen nicht möglich sei. Diese Schwierigkeiten sollen nicht verkannt werden, aber sie erscheinen auch nicht unüberwindlich und werden doch wohl zu beseitigen sein, wenn die Forderung als begründet angesehen wird, das Gut nicht zu sehr zu zersplittern. Zunächst kann angeordnet werden, dass die täglich einmalige Verladung nicht für alle Richtungen auf die gleiche Zeit gelegt wird. Freilich wird erfahrungsmässig das meiste Gut erst in den späten Nachmittagsstunden aufgeliefert und die schnellste Beförderung findet statt, wenn die Nacht zum Verladen benutzt wird, der Zug selbst möglichst früh am Morgen abfährt. Dies ist aber nur auf die Anfangsstationen anwendbar, die weiter gelegenen werden zum Theil erst Nachmittags erreicht, so dass füglich die einmalige Verladung auf eine beliebige bestimmte Zeit festgesetzt werden kann. Ferner sollten Stationen mit kleinen Güterschuppen möglichst von Meldungen ausgeschlossen werden. Hierbei sind die reinen Umladestationen und solche zu unterscheiden, auf welchen das Umladegut mit dem am Orte aufgelieferten Versandgut auf demselben Schuppen vereinigt wird. Die Verladungen auf diesen beiden Stationen sind sehr verschieden und können nicht nach gleichen Grundsätzen vorgenommen werden. Auf den reinen Umladestationen handelt es sich im allgemeinen darum, aus einer grösseren Anzahl Stückgutwagen eine annähernd gleiche Zahl für andere Bestimmungsstationen zu bilden. Die Wagen werden an einer schmalen, mehr oder weniger langen Bühne auf 2 Gleisen gegenüber gestellt, so dass die Bühne sich in der Mitte befindet. Das etwa zum Versand kommende Ortsgut wird ebenfalls vom Versandschuppen im besonderen Wagen an die Umladebühne geschafft. Haben an der Bühne 40 Wagen Platz und es treffen innerhalb 24 Stunden nicht mehr als 40 Wagen ein, so braucht die Weiterbeförderung täglich auch nur einmal stattzufinden, treffen mehr, vielleicht 80 oder noch mehr Wagen ein, so müssen 2 oder mehrere Ladeperioden eingerichtet werden. Daraus erklärt sich, dass vielleicht in der ersten Ladeperiode bei den jetzigen Vorschriften Gut für eine entfernte Station, weil es nicht in Mengen von 2000 kg vorhanden ist, auf eine näher gelegene Umladestation geladen und von dieser nochmals zum Umladen weitergeleitet wird, bevor es am Zielpunkt eintrifft, während in der zweiten Ladeperiode für die gleiche Station genügend Gut aufgebracht wird, um einen dritten Wagen abzurichten, der früher den Bestimmungsort erreicht, als das vorher abgegangene Gut. Dies ist offenbar ein Missverhältniss. Dasselbe hat seinen Ursprung in der täglich verschiedenen Verladeweise durch die Abgangsstation: die Umladestation erhält ebenso täglich mit verschiedenen Zügen, von verschiedenen Stationen auch eine verschiedene Anzahl von Umladewagen. Wegen dieser fortwährenden Aenderung müssen die Umladestationen nach Ladeplänen arbeiten. Sie sind ihnen bei den jetzigen Vorschriften unentbehrlich. Aber nur in diesem Sinne möchte ich sie als vortheilhaft anerkennen; denn sie haben auch recht erhebliche Nachtheile.

Die Umladestation wird zwar auch nach einzelnen Stationen regelmässig Wagen abrichten, aber die Entscheidung muss doch immer von Fall zu Fall nach dem Ladeplan getroffen werden. Daraus ist schon der Uebelstand ersichtlich, dass die Bedeutung einer Umladestation mehr oder weniger vom Belieben anderer Stationen abhängig ist. Hat z. B. Freiburg i/Br. 1500 kg nach Frankfurt, 1500 kg nach Eisenach, 1500 kg nach Leipzig, so können die 1500 kg nach Frankfurt wahrscheinlich mit Ortsgut auf Appenweier oder Karlsruhe verladen werden, während für Eisenach und Leipzig ein Wagen auf Eisenach gebildet wird; ebenso gut kann aber auch je ein Wagen auf Frankfurt und Eisenach gebildet werden, wenn von dem Gut für Eisenach 500 kg mit dem Frankfurter Gut vereinigt werden. In diesem Falle ist Appenweier und bezw. Karlsruhe entlastet, dagegen Frankfurt belastet und das Gut nach Eisenach benachtheiligt. Aehnliche solcher Beispiele lassen sich viele vorführen.

Werden aber bestimmte Kurswagen und einmalige Absendung vorgeschrieben, so werden sich auch Umladestationen bestimmen lassen, die einen täglich nahezu regelmässigen Verkehr haben und die Ladepläne wahrscheinlich entbehren können. Wird für die Umladebühnen eine bestimmte Grenze der Leistungsfähigkeit gefunden, so dass das Gut auf der Bühne nicht gar zu weit gekarrt werden muss, so kann es in diesem Falle auf mehrere Ladeperioden nicht ankommen, nur müsste eine genügende Zahl, etwa 40 Wagen, doch mindestens für eine Schicht Umladung zur Verfügung stehen; ausserdem erscheint es nöthig, dass die Bühne wenigstens so viel verfügbaren Raum enthält, damit Restgüter für weitgelegene Stationen von einer zur anderen Ladeperiode zurückgehalten werden können. Dadurch würde der vorher erwähnte Uebelstand des mehrmaligen Umladens solcher Güter vermieden. Am besten sind diejenigen Stationen daran, auf welchen das Umladegut vollständig entladen auf einem genügend grossen Schuppen mit dem eigenen Versandgut vereinigt wird. Zuzugeben ist, dass das Umladen hier vielleicht mehr Zeit in Anspruch nimmt, als auf den Umladebühnen, obwohl es dabei noch wesentlich auf die Bauart des Schuppens ankommt. Immerhin liegt bei den Umladebühnen der Erfolg darin, dass in den einzelnen Wagen ein Theil des Gutes im grösseren oder kleineren Umfange verbleibt, also überhaupt nicht ausgeladen wird. Die Bestimmungsstationen der neu zu bildenden Wagen werden so gewählt, dass das Aus- und Einladen auf ein möglichst geringes Maass beschränkt wird. Dabei wird die w i r k l i c h geleistete Arbeit im Verhältniss zur Zahl der Arbeiter keine sehr grosse sein. Ausserdem hat diese Art der Umladung den Nachtheil, dass die im Wagen verbleibenden Güter meist nicht revidirt, Beschädigungen und Beraubungen solcher Stücke durchweg nicht aufgeklärt werden, selbst die Umladestation, obwohl sie den Wagen neu plombirte, die Verantwortung ablehnt.

Wie mir aus zahlreichen Verhandlungen bekannt, wird stets angeführt, das Gut sei unberührt im Wagen verblieben, es sei keinerlei Unregelmässigkeit an demselben bemerkt worden.

Im weiteren wird bei dem Umladen nach Ladeplänen das Gut an der Hand der Papiere verkarrt. Letztere leiden dadurch

sehr und können die dünnen durchgepausten Karten leicht ganz unbrauchbar werden. Ist in dem Umladewagen auch Empfangsgut, so erhält dieses unnöthigen Aufenthalt, weil die Papiere nicht eher bearbeitet, die Güter nicht avisirt werden können, bevor sie nicht ausgeladen sind. Hieraus ergibt sich, dass als Umladestationen mit Mittelbühnen möglichst kleine Stationen mit unbedeutendem eigenen Verkehr auszuwählen sein dürften. Völlig unverwendbar sind Ladepläne auf Stationen und Strecken, auf welchen regelmässig bestimmte Kurswagen laufen, wie dies bei der Reichsbahn üblich ist. Nach den hiesigen sehr bewährten Einrichtungen wird in die selbst auf sehr weite Entfernungen, z. B. Mülhausen-Thorn, gebildeten Stückgutwagen auf einer Strecke über 100 km eingeladen. Die preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Ladevorschriften haben offenbar im Auge, dass auf allen denjenigen Stationen, auf welchen mindestens 2 000 kg Gewicht für eine Richtung zusammen kommen, nach der am geeignetsten gelegenen Station ein geschlossener Wagen gebildet wird, während bei der Reichsbahn der Grundsatz besteht, auch auf grossen Stationen ohne Rücksicht auf die Menge des Gutes dasselbe einzuladen, sobald dadurch Wagen auf möglichst weite Entfernungen gebildet werden können.

Die ausserordentlichen Vortheile dieses Sammelsystems lassen sich wie folgt beweisen: Angenommen, Mülhausen hat je 1 500 kg Stückgut nach Landau, Ludwigshafen, Frankfurt und Hanau zu verschicken; dafür könnte je ein geschlossener Wagen für Landau (Gut für Landau und Ludwigshafen) und für Frankfurt (Gut für Frankfurt und Hanau) verladen werden; nun haben vier grössere Knotenpunkte auf der Strecke (Bollweiler, Colmar, Schlettstadt und Strassburg) dieselbe Menge und könnten nun auch je einen Wagen nach Landau und Frankfurt stellen, während noch vier andere wichtige Stationen (Rufach, Rappoltsweiler, Benfeld und Erstein) je 750 kg für Landau, Ludwigshafen und Frankfurt sowie 250 kg für Hanau haben und deshalb je einen Wagen auf Landau abrichten. Hiernach würden von der Strecke Mülhausen-Strassburg erhalten: Landau 9 Wagen und Frankfurt 5 Wagen. Da diese Verhältnisse bekannt sind, wird die Absendung dieses Gutes für alle Stationen mit einem und demselben Zuge vorgeschrieben, in welchen Mülhausen zunächst je einen Wagen mit je 1 500 kg, also unter der Grenze nach Landau, Ludwigshafen, Frankfurt und Hanau einstellt, in welche die übrigen Stationen ihr Gut zuzuladen haben. Da aber weiter bekannt ist, dass diese 4 Wagen zur Aufnahme des Gutes unterwegs nicht ausreichen, die Stationen genöthigt sein würden, noch Hilfswagen einzustellen, so werden auch diese schon in Mülhausen und zwar für ganz bestimmte Stationen mitgegeben. Zu dem Wagen nach Landau kommt noch je einer nach Neustadt, Bingerbrück und Opladen, zu dem nach Ludwigshafen noch je einer nach Worms und Mainz, zu dem nach Frankfurt je einer nach Cassel, Göttingen und Hamburg, zu dem nach Hanau je einer nach Berlin, Leutzsch und Thorn usw. Alle diese Wagen werden in einem Durchgangszuge innerhalb 7 Stunden bis Strassburg befördert, von wo sie mit mindestens 2 000 kg Ladegewicht im Fernzuge Basel-Frankfurt bezw. Strassburg-Weissenburg-Neustadt direkt weiter gehen.

Die Vortheile dieses Sammelsystems, bei welchem Ladepläne nicht zur Anwendung kommen können, sind in die Augen springend. Ich habe bereits in dem Aufsatz: „Der neue Güterbahnhof Mülhausen Nord" in Nr. 67 Jahrg. 1900 d. Ztg. darauf hingewiesen. Man bedenke auch dabei die Regelmässigkeit, mit welcher Tag für Tag, ich möchte sagen Stunde für Stunde gearbeitet wird. Derselbe Wagen, welcher heute nach Schweinfurt, Hamburg usw. gebildet wird, kommt morgen genau zu derselben Zeit an dem gleichen Platze zur Verladung; Abweichungen bestehen nur in einzelnen Bedarfswagen, für welche die Unterwegsstationen das Gewicht telegraphisch nach Mülhausen anmelden, damit diese Station über die Nothwendigkeit der Einstellung noch anderer Wagen entscheiden kann. In der Regel enthält dieser dafür bestimmte Zug 33 täglich regelmässig und noch 3 bis 5 Wagen nicht jeden Tag laufende Stückgutwagen.

Natürlich liegen nicht überall die Verhältnisse gleich günstig, wie in den grossen Textilbezirken, wo sehr viel Stückgut aufgeliefert wird; aber dieses Sammelsystem passt auch für kurze, weniger verkehrsreiche Strecken, ein Vortheil entsteht immer, mag noch so wenig Gut vorhanden sein. Die Vorschrift, welche Wagen regelmässig einzustellen sind, kann aber einzig und allein auf Grund der Erfahrung und genauer Kenntniss der örtlichen Verhältnisse gegeben werden, sie wird sich bestimmter als vorstehend unter Nr. 4 bezeichnet nicht angeben lassen. Hier wird entgegen gehalten werden können, dass das Einladen von so grossen Mengen Stückgut auf den meisten Stationen nicht angängig sei, weil es an Zeit und der nöthigen Einrichtung fehle. Da muss allerdings der Fahrplan zunächst dem Verladegeschäft angepasst werden.

Kann das Einladen nicht am Güterschuppen geschehen, so wird, wie es hier meistens üblich ist, das betreffende Gut vortheilhaft in einem oder mehreren Wagen auf einem freien Gleise neben dem betreffenden Zuge an die verschiedenen Stückgutwagen herangebracht. Lässt sich ein Gleis dafür nicht frei machen, so wird es möglich sein, das auszugebende Gut an einer bestimmten Stelle des Bahnhofs vorher aufzustapeln, an welcher der Zug hin- und her bewegt werden muss, um das Gut in die richtigen Wagen zu verbringen. Jedenfalls werden wohl nirgends so unüberwindliche Schwierigkeiten bestehen, die das Einladen am Zuge unmöglich machen. Es kann auch, wie es hier geschieht, das Gut von mehreren Stationen zuvor auf e i n e r Station gesammelt werden; denn der Zug mit welchem diese nach weit gelegenen Stationen abgerichteten Gruppenwagen befördert werden, hält nicht überall. Bedingung ist nur, dass der Fahrplan auch für den vorausgehenden Sammelzug (Ortsgüterzug) passt.

Alle diese gemeinsamen Vorschriften für die Stückgutverladung sollten sich lediglich auf das sogen. Verbandsgut, d. h. auf dasjenige beschränken, welches von einer zur anderen Verwaltung und zwar auf weite Entfernungen übergeht, die Stückgutbeförderung innerhalb des Direktionsbezirks selbst sollte grundsätzlich von gemeinschaftlichen Bestimmungen ausgeschlossen sein; die Verhältnisse liegen bekanntlich überall eigenartig, so dass auch eigenartige Vorschriften nöthig sind.

Habe ich nun, wie ich glaube, im vorstehenden möglichst erschöpfend dargethan, auf welche Weise die Güterbeförderung noch weiter vortheilhaft gestaltet werden könnte, so bin ich mir doch bewusst, dass noch ein sehr grosses Hinderniss besteht. Allen schönen Fahrplänen, allen noch so zweckmässigen Bahnhofsanlagen, den weitgehendsten Vorschriften und der schärfsten Kontrole stehen die fortwährend wechselnden Leitungsvorschriften für die Güter entgegen. Auf diese Erschwerniss habe ich in dem Aufsatze: „Zum Kapitel der Lieferfristen" in Nr. 29 Jahrgang 1899 dieser Zeitung hingewiesen. Ausser den dort angeführten können noch manche interessante Beispiele genannt werden. So lange das Gut nur innerhalb einer und derselben Verwaltung befördert wird, stören die Leitungsvorschriften natürlich nicht, aber gerade in Süddeutschland, wo so viele verschiedene Verwaltungen in Frage kommen, sind sie fortwährend die Ursache von Verspätungen und sonstigen Unregelmässigkeiten. Jede Verwaltung will ihre antheilsberechtigte Strecke, mag sie noch so kurz sein, zur Geltung bringen, das Gut muss nach einem und demselben Bestimmungsort bald diesen, bald jenen Weg einschlagen, damit der Frachtantheil an die richtige Eigenthümerin der Strecke kommt. Drastisch tritt dies z. B. gerade an den Ufern des Rheins, des Wächters des geeinigten Deutschlands, infolge seiner vielen Ueberbrückungen hervor. Gut, welches von Norden her nach Basel oder darüber hinaus zu befördern ist, wird bald rechts, bald links geleitet, um 2—3 km vor dem Eintritt auf schweizerisches Gebiet wieder Halt zu machen, umgeladen und abgeschwenkt zu werden. Kommen die Güter etwa über Worms oder Ludwigshafen vom rechten zum linken Ufer oder umge-

ehrt und gehen nun in gerader Richtung weiter, so treffen sie ı Leopoldshöhe und St. Ludwig 3 km vor dem Zielpunkte ·ieder zusammen; denn jetzt wird mit 5 bis 6 km Umweg das łut von Leopoldshöhe über St. Ludwig Reichsbahn, und das on St. Ludwig über Leopoldshöhe badische Bahn nach Basel efördert. Aehnlich verhält es sich in der umgekehrten Richtung.)er Aufenthalt und die Umladekosten und hieraus entstehende Veitläufigkeiten fallen den Leitungsvorschriften zur Last, velche mit jeder Eröffnung neuer Strecken immer verwickelter verden.

Wie lassen sich diese Uebelstände, welche ich im Kapitel ler Lieferfristen als Zopf bezeichnete, wohl zweckmässig beeitigen? Das beste Mittel dazu hat mir damals schon vorgechwebt, aber ich habe es nicht ausgesprochen, weil ich damit Anstoss zu erregen glaubte. Seitdem haben sich die Ansichten iber wesentlich geklärt, es ist besonders in Süddeutschland und uch nicht zum wenigsten in dieser Zeitung der Vortheil einer ıllgemeinen, sagen wir „deutschen Eisenbahngemeinschaft" ıervorgehoben worden. Ich nehme daher heute keinen Anstand, neiner Ansicht dahin Ausdruck zu geben, dass nur durch eine olche eine gründliche Besserung dieser Uebelstände zu erwarten wäre. Man bedenke, welche Unsumme von Zeit und Arbeitskräften allein darauf verwandt wird, alle die vielen Fehlleitungen ur Sprache zu bringen und zu untersuchen, dass besondere Verschleppungsübereinkommen und Formulare zu Meldungen ınd Reklamationen eingeführt werden mussten, um alle Verstösse gegen die sich häufenden Aenderungen zu verfolgen. Dann folgt die umfangreiche Antheilsberechnung. Dies alles deshalb, damit keine Verwaltung benachtheiligt wird. Wie sehr die Güterbeförderung selbst darunter leidet, ist wohl unschwer zu erkennen. Nun ist mir aufgefallen, dass bei den verschiedenen öffentlichen Besprechungen über die Vortheile einer preussisch-süddeutschen bezw. deutschen Eisenbahngemeinschaft die Beseitigung der Leitungsvorschriften verhältnissmässig wenig betont worden ist. Und doch läge gerade darin, wie der Fachmann zugeben wird, ein sehr bedeutender Vortheil. Mit einem Schlage würde in der ganzen Güterbeförderung ein günstiger Umschwung eintreten. Man würde diese naturgemäss so anordnen, wie sie am schnellsten und einfachsten von statten geht, ohne sich um unbequeme Seitenstrecken zu kümmern, alle Umleitungen fielen fort; denn die Frachtantheile kämen eben in die Gemeinschaft, Lieferfristüberschreitungen und Verschleppungen sowie die damit im Zusammenhange stehenden sonstigen Unregelmässigkeiten würden seltener, eine Menge von Arbeitskräften und unendliches Schreibwerk würde erspart werden.

Fast scheint es, dass der Handelsstand die Nachtheile der Leitungsvorschriften noch nicht genügend erkannt hat. Man scheint sich im Laufe der Zeit an diese derart gewöhnt zu haben, dass sie als etwas Selbstverständliches, Unantastbares angesehen werden, wonach der ganze Betrieb sich unweigerlich zu richten hat. Wäre dies nicht der Fall, so wäre kaum begreiflich, weshalb die betheiligten Kreise, welche einer grossen Eisenbahngemeinschaft das Wort reden, die hier geschilderten Vortheile bezw. Nachtheile nicht stärker hervorgehoben haben. Wer sich näher dafür interessirt, dem kann ich das Studium der Leitungsvorschriften mit allen ihren Folgen empfehlen, ich glaube, er wird mir zustimmen.

Mülhausen i/E., Mai 1901.

Schmidt, Verkehrsinspektor.

Arbeitszeit und Besoldung der französischen Lokomotivführer und Heizer.

Unter dem in Frankreich noch herrschenden Privatbahnsystem mit Staatsgarantie hat sich doch im Laufe der letzten Jahre immer mehr eine Einmischung des Staates und des Parlaments in das Eisenbahnwesen ergeben. Einerseits wirkte die sozialistische Strömung nach dieser Richtung, andererseits waren zweifellos bei den französischen Eisenbahnen grosse Missstände eingerissen, welche im Winter 1899/1900 zu einer weitgehenden Protestbewegung im Lande und zu einem neuerlichen Antrag auf Verstaatlichung im Parlament führten. Letzterer fand jedoch wenig Anklang und es ist seither ganz still davon geworden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Baudin, hat eine Reihe von eingreifenden Verfügungen erlassen, ebenso ist die Gesetzgebung eingeschritten, ein neues Eisenbahnpolizeigesetz usw. ist geschaffen, die Eisenbahngesellschaften selber haben sich Verbesserungen angelegen sein lassen, so dass, wie anerkannt werden muss, die Klagen, wenn nicht verstummt, so doch viel weniger geworden sind. In wie weitem Maasse übrigens die sozialpolitische Strömung und das Parlament gelegentlich in die Regelung des Eisenbahnbetriebes eingreifen möchte, daran wurde dieser Tage durch eine Verhandlung im Senat erinnert. Schon vor 3½ Jahren, im Dezember 1897, hat die Abgeordnetenkammer einen Initiativantrag angenommen, wonach die Arbeitszeit der Maschinenführer und Heizer abgekürzt und ihre Pensionen sowie die aller Eisenbahnbeamten geregelt werden sollten. Der konservativere Senat scheint von Anfang an keinen Geschmack an der Sache gefunden zu haben, wenigstens hat er sie lange genug verzögert. Sein Berichterstatter entschuldigte das zum Theil damit, dass die Regierung ohnedies unterdessen bedeutende Schritte im Sinne des Antrages gethan und eine „Reihe von Vorschriften" erlassen habe. Aus den interessanten Mittheilungen, die im Senat durch den Berichterstatter J. Godin und Ch. Prevet gemacht wurden, mag einiges wiedergegeben werden. Es wurde von vornherein festgestellt, dass die seinerzeitigen Beschlüsse der Kammer eine jährliche Mehrausgabe von 74 000 000 Fr. nach sich ziehen würden, davon 50 000 000 Fr. allein aus der Beschränkung der Arbeitszeit und 24 000 000 Fr. für die Pensionen. Aus den gemachten Angaben würde hervorgehen, dass ausser dem Gehalt oder den festen Bezügen, welche im Durchschnitt 2 291 Fr. für den Heizer und 3 650 Fr. für den Lokomotivführer ausmachen, die Gesellschaften ihren Bediensteten noch beträchtliche Summen gewährten. Von 459 000 000 Fr. Ueberschuss der Eisenbahnen im Jahre 1899 seien 65 000 000 Fr. zu Gunsten der Einrichtungen für das Personal, namentlich für die Pensionskassen, hergegeben. Wenn nun aber, so wurde vorgebracht, der Staat durch zu weit gehende Vorschriften, durch eine unerträgliche Schablonisirung und Zwangseinrichtung das Vorgehen und den guten Willen der Gesellschaften lähme, so würde das vielleicht nicht einmal den Angestellten selbst nützen, aber das Gleichgewicht des Haushaltes der Eisenbahnen und vielleicht sogar die Sicherheit der Reisenden gefährden. Der Berichterstatter gab Auskunft über die jetzt gebräuchlichen Arbeitszeiten und betonte, wie schwierig es sei, bei der Eisenbahn zu einer ebenso genauen Festsetzung der Arbeitsdauer zu kommen, wie bei den anderen Industrien. (Bekanntlich ist vor anderthalb Jahren für die französische Industrie ein Höchstarbeitstag von 11 Stunden eingeführt, der nach je zwei Jahren auf 10½ und 10 Stunden abgekürzt werden soll.) Der Eisenbahndienst bringe viel mehr Unvorhergesehenes. Zudem sei es eine materielle, beinahe thatsächliche Unmöglichkeit, hier einen gleichmässigen Höchstbetrag von Arbeitsstunden für jeden Tag des Jahres vorzuschreiben. Die Hinfahrtszüge stimmten nicht immer genau mit den Rückfahrtzügen, die eine Fahrt sei länger wie die andere, man könne einen im Lauf befindlichen Zug nicht auf die Minute wegen der Arbeitszeit der ihn führenden Beamten anhalten. Kurz, man müsse sich darein ergeben, den Eisenbahngesellschaften in der Praxis einen gewissen Spielraum zu lassen.

Ohne die Stellungnahme des Senats abzuwarten, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Verfügungen vom 4. und 23. November 1899 Maassnahmen angeordnet, deren erste Wirkungen Herr Prevet im Senat dahin zusammenfasste: Die Eisenbahngesellschaften haben insgesammt ihr Personal um 735 Lokomotivführer und Heizer und um 1 441 Zugbedienstete, also um 2 176 Köpfe vermehren müssen, das ist bei einem wirklichen Bestande von 36 000 mehr als 6 %. Die Mehrausgaben dafür betragen 8 884 000 Fr. Dürfe man nach Auferlegung so bedeutender Lasten nun schon weitergehen und durch Gesetz oder Verordnung den Gesellschaften noch mehr von ihrer Freiheit nehmen und noch mehr Kosten machen? Der Berichterstatter betonte, im Auslande werde überall anerkannt, dass betreffs der Arbeits-

zeit der Maschinenführer und Heizer ein gewisser Spielraum bleiben müsse. Die Annahme des früheren Kammerbeschlusses würde die Zinsgarantien des Staates erhöhen, einen Fehlbetrag im Staatshaushalt hervorrufen und den Zeitpunkt hinausschieben, wo der Staat seinerseits von den Eisenbahnen etwas herausgezahlt bekäme. Der Senatsausschuss hat all' diesen Erwägungen Rechnung getragen und von den weitgehenden Beschlüssen der Kammer nur so viel übrig gelassen, dass dadurch Kosten von 10 bis 15 000 000 Fr. — statt 74 000 000 Fr. — verursacht werden bezw. der Staatshaushalt um so viel belastet wird.

Dadurch, dass der französische Staat aus den Verträgen von 1883 noch der Mehrzahl der französischen Eisenbahngesellschaften, denen er ein gewisses Erträgniss gewährleistet hat, draufzahlen muss, ist er mit seinen Reformerlassen und Belastungen der Eisenbahnen in einer Zwickmühle. Natürlich fühlt die neue Budgetkommission der Kammer das Bedürfniss, sich durch Ersparungen in ein gutes Licht zu setzen. So schlägt sie eine Absetzung von 20 000 000 Fr. bei den Eisenbahngarantien vor. Dabei sind dieselben Radikalsozialisten, wie Camille Pelletan, maassgebend, welche aus menschenfreundlichen Absichten die Arbeitszeit der Eisenbahnangestellten stark herabsetzen wollen usw. und gegen die „Ausbeutung“ durch die grosskapitalistischen Gesellschaften losziehen. Wie sie diese Widersprüche: auf der einen Seite das mit starken Kosten verbundene Verlangen von grossen Erleichterungen für das Personal, auf der anderen Seite das Verlangen von Ersparungen im Eisenbahnbudget, vereinigen wollen, ist bisher ihr Geheimniss geblieben.

Zum Heidelberger Eisenbahnunglück.

In den Mittheilungen unter dieser Ueberschrift in Nr. 38 d. Ztg. vom 15. v. Mts. war ausgeführt, dass bei den preussischen Staatsbahnen die Vorschriften es zulassen, dass eine Station einen Zug annimmt, bevor der vorhergehende eingetroffen ist, wenn auch selbstredend die anbietende Station den Zug nicht früher ablassen darf, als bis sie sich am Blockfeld davon überzeugt hat, dass die Strecke auch wirklich frei ist. In Nr. 38 wurde eine Aenderung der Vorschrift angeregt. Dass es sich empfiehlt, den Begriff des Annehmens eines Zuges etwas schärfer zu fassen, dürfte auch aus einem uns aus dem Leserkreise mitgetheilten thatsächlichen Vorkommniss gefolgert werden, bei dem nur durch Zufall grösseres Unglück verhütet worden ist. Da der Vorfall auch ein gerichtliches Nachspiel gefunden hat, dürfte er ohnehin in weiterem Kreise bekannt geworden sein. In der folgenden Beschreibung ist von der Nennung von Oertlichkeiten und Personen abgesehen.

Der Personenzug A war fahrplanmässig von der Haltestelle X nach Station Y, einer eingleisigen Hauptbahnstrecke, abgefahren und die Strecke X—Y vorschriftsmässig blockirt worden. Da nun die Blockstrecke zwischen X und der weiter rückwärts liegenden Station Z frei war, konnte wieder ein Zug von Z nach X abgelassen werden. Station Z bot der Haltestelle X den Personenzug B an, welcher auch fahrplanmässig in X eintraf. Inzwischen hatte X den Zug B der Station Y angeboten, d. h. auf Anfrage mittelst des Telegraphenapparates von Y die Antwort erhalten, dass der Zug kommen könne, worauf X den Zug abläuten liess. In dem Glauben nun, die Strecke X—Y sei frei, gab der Haltestellenaufseher in X dem Führer des Zuges B die Erlaubniss zur Abfahrt. Zu seinem Schrecken bemerkte der Haltestellenaufseher in X jedoch, als er die Strecke wieder vorschriftsmässig blockiren wollte, dass das betreffende Blockfeld noch „roth“ zeigte, dass also die Strecke X—Y von der Station Y noch nicht freigegeben war, mithin Zug A noch nicht in Y eingetroffen sein konnte. Seine Versuche, den Zug durch Handlaternensignale noch zum Stehen zu bringen, blieben erfolglos. Als sich der Zug der Station Y näherte, bemerkte der Lokomotivführer, dass das Einfahrtssignal auf „Halt“ stand, und wurde alsdann gewahr, dass er die Schlusssignale eines Zuges auf freier Strecke vor sich hatte. Da das Hauptgleis in Y für die Einfahrt des Zuges A noch nicht frei war, hatte dieser vor dem Einfahrtssignal halten müssen. Der Zug B hätte somit leicht auf den Zug A auffahren können, wenn nicht der Lokomotivführer die drohende Gefahr noch rechtzeitig erkannt und den Zug mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln kurz vor dem Schluss des anderen Zuges zum Stillstand gebracht hätte. Auf diese Weise ist ein Unglück von unabsehbaren Folgen glücklich abgewendet worden. Dem Lokomotivführer des Zuges B ist für seine Aufmerksamkeit und Umsicht eine ansehnliche ausserordentliche Belohnung von der Verwaltung gewährt worden.

Die Schuld an dem Unfall trifft den Haltestellenaufseher in X allein. Nach der Anweisung für den Telegraphendienst auf den preussischen Staatsbahnen darf die Abfahrt eines Zuges von einer Station — abgesehen von denjenigen Vorbedingungen, deren Erfüllung der Station allein obliegt — nicht eher erfolgen, als bis die Station festgestellt hat, dass das zu befahrende Gleis in derselben Fahrtrichtung bis zur nächsten Zugfolgestation, in entgegengesetzter Richtung bis zur nächsten für Kreuzungen vorgesehenen Station durch keinen Zug in Anspruch genommen ist. Des weiteren hat der Haltestellenaufseher in X gegen § 25[1] der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands verstossen, wonach der Stationsbeamte die Erlaubniss zur Abfahrt eines Zuges nicht ertheilen darf, so lange nicht festgestellt ist, dass der letzte in derselben Richtung voraufgegangene Zug die nächste Zugfolgestation erreicht hat. Ob letzteres der Fall ist, zeigt bekanntlich das auf der Station befindliche Blockwerk an. Der Haltestellenaufseher hat den Zug B aber abfahren lassen, ohne sich vorher an dem Blockwerk zu überzeugen, dass dieses auch „Frei“ anzeigte, was thatsächlich nicht der Fall war, wie der Schuldige nach Abfahrt des Zuges erst bemerkte. Der Beamte in X hat sich jedoch darauf gestützt, dass ihm von der Station Y auf seine Anfrage, ob Zug B kommen könne, mit „ja“ geantwortet ist, und ist dadurch in den Glauben versetzt worden, dass die Station Y den Zug B nicht hätte annehmen dürfen, wenn die Strecke nicht frei war, ein Irrthum, der thatsächlich noch bei vielen Betriebsbeamten obwaltet. Die Antwort der Station Y, dass Zug B kommen könne, gab der Haltestelle X noch nicht die Berechtigung, den Zug abzulassen. Es ist hier wohl zu unterscheiden das Anbietungsverfahren und das Ablassen der Züge. Das Anbieten und Annehmen der Züge auf eingleisigen Strecken hat nur den Zweck, dass die Ankunftsstation durch ihre Zustimmung erklärt, dass ihrerseits keine der Ablassung des Zuges entgegenstehende Anordnung getroffen ist, noch getroffen werden wird. Bevor X aber den Zug abfahren liess, musste sie sich lediglich beim Blockwerk vom Freisein der Strecke überzeugen. Die Station Y war nicht verpflichtet, der Station X auf vorerwähnte Anfrage hin mitzutheilen, dass der Zug A noch nicht in den Bahnhof eingefahren sei, musste sich vielmehr darauf verlassen, dass X sich durch das Blockwerk vom Nichtfreisein der Strecke überzeugen würde. Des weiteren hat die Haltestelle X nach Abfahrt des Zuges, als sie die Erfolglosigkeit der dem Zuge mit der Laterne nachgegebenen Haltesignale einsah, versäumt, das Gefahrsignal mittelst des Läutewerkes zu geben, um die Wärter der Strecke hierdurch zu veranlassen, dem Zuge das Haltesignal zu geben. Erwähnt muss noch werden, dass die Haltestelle X mit Kreuzungs- und Ueberholungsgleisen ausgestattet, dagegen noch nicht mit Ausfahrtsignalen versehen ist. Letzteres ist noch nicht unbedingt erforderlich, weil die Frist zur allgemeinen Durchführung dieser durch § 1[3] der Betriebsordnung angeordneten Maassnahmen mit Zustimmung des Reichseisenbahnamtes vom Minister der öffentlichen Arbeiten bis zum 1. Dezember 1903 verlängert ist. Der wegen Transportgefährdung aus § 316 des R.-Str.-G.-B. angeklagte Haltestellenaufseher in X ist durch gerichtliches Erkenntniss zu einer Geldstrafe von 50 ℳ. und zu den Kosten des Verfahrens verurtheilt worden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** Am 13. und 14. d. Mts. findet in Luzern die 74. ordentliche Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung stehen folgende Berathungsgegenstände: 1. Aufnahme von Vorschriften über das Verfahren bei Ueberschreitung des Lademaasses in den deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, Abtheilung A; 2. Frachtberechnung für gebrauchte leere Glas- und Thonballons in Körben; 3. Aufnahme von Schmirgel in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 4. Streichung des Artikels „Futtermehl" in der Güterklassifikation des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I; 5. Frachtberechnung für Rauchwaaren (Felle zur Pelzwerkbereitung); 6. Tarifirung von gedörrten Kartoffeln in Gries- oder Mehlform; 7. Versetzung von flüssiger Kohlensäure in den Spezialtarif II; 8. Frachtberechnung für Grubenholz; 9. Tarifirung von Stangenholz; 10. Tarifirung von weissen Lumpen; 11. Versetzung von Natriumbisulfit in den Spezialtarif III; 12. Tarifirung von Spinnabfällen; 13. Versetzung des zur Denaturirung bestimmten Spiritus in den Spezialtarif III; 14. Versetzung von altem Tauwerk aus dem Spezialtarif II in den Spezialtarif III; 15. Aufnahme von Wollschlammdünger in den Spezialtarif III; 16. Ermässigung der Nachnahmeprovision.

Ohne den Ausschuss der Verkehrsinteressenten wird die ständige Tarifkommission über folgende Gegenstände berathen: 1. Erläuterung der Zusatzbestimmungen IV—VI zu § 11 der Verkehrsordnung (Berechnung des Fahrgeldes bei Fahrpreisermässigungen für Gesellschaftsfahrten); 2. Aenderung der Zusatzbestimmungen IV B 1—3 und IV C 2 zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermässigungen für Ausflüge von Fachschulen); 3. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermässigungen für die freiwilligen Sanitätskolonnen zur Förderung der Kriegskrankenpflege).

— **Dienstwohnungen für Telegraphenmeister.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat angeordnet, dass die Telegraphenmeister unter diejenigen Beamten, welchen nach den Erlassen vom 19. April 1880 und 24. Januar 1885 in erster Reihe eine Dienstwohnung zu überweisen ist, aufzunehmen und hinsichtlich der Reihenfolge der Berücksichtigung hinter den Betriebswerkmeistern einzureihen sind. Eine Vermehrung der Dienstwohnungen darf aus vorliegendem Anlass nicht erfolgen.

— **Nothstandstarife in Preussen.** In der Angelegenheit des drohenden landwirthschaftlichen Nothstandes infolge Auswinterung der Roggen- und Weizensaaten in den östlichen und mittleren Provinzen Preussens hat der Vorsitzende der ständigen Kommission des preussischen Landesökonomiekollegiums, Abgeordneter Graf Schwerin-Löwitz, namens dieser Kommission an den Reichskanzler, den Finanzminister, den Minister des Innern, den Landwirthschaftsminister und den Minister der öffentlichen Arbeiten eine umfangreiche Eingabe gerichtet, in der er folgende Maassregeln als nothwendig bezeichnet: 1. Bewilligung wesentlicher Baarmittel zur Beschaffung von Saatgetreide, Futtermitteln, Streumaterial usw. an die Landwirthschaftskammern zur Vertheilung an kleine Landwirthe, welche nachgewiesenermaassen durch die Ungunst der Witterungsverhältnisse so geschädigt sind, dass sie in ihrer Existenz gefährdet erscheinen. 2. Gewährung von Nothstandsdarlehen zu billigem Zinsfusse mit längerer Rückzahlungsfrist durch die preussische Central-Genossenschaftskasse bezw. durch andere öffentliche Geldinstitute, wie Kreissparkassen usw. 3. Wesentliche Herabsetzung der Eisenbahntarife für den Bezug landwirthschaftlicher Bedarfsartikel, wie Futtermittel, Düngemittel, Saatgetreide, Streumaterial und Brennmaterial. 4. Herabsetzung der Eisenbahntarife für Vieh. 5. Abgabe von Waldstreu und Waldweide gegen geringes Entgelt. 6. Stundung der Deichlasten usw. 7. Anweisung an sämmtliche Proviantämter zum Ankauf grösserer Hafermengen in diesem Jahre. 8. Freihändige Hergabe von Roggen und Kleie seitens der Proviantämter zu Marktpreisen an bedürftige Landwirthe.

Gleichzeitig haben die Handelskammern von Graudenz, Bromberg und Thorn bei der Regierung die Bewilligung von Nothstandstarifen für Getreide beantragt und dabei den Wunsch ausgesprochen, dass nicht nur jede Beschränkung in der Benutzung der erbetenen Ausnahmetarife ausgeschlossen wird, sondern dass auch diejenigen Beschränkungen aufgehoben werden, welche in dem Ausnahmetarife für Streu- und Futtermittel vom 6. Februar 1901 enthalten sind.

— **Ein Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau** und für ausserordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung in der Finanzperiode 1901/1902, ist der württembergischen Abgeordnetenkammer zugegangen. Er fordert für Bahnzwecke rund 21 000 000 ℳ; die Hälfte dieses Betrages ist für Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnhöfe, darunter 3 000 000 ℳ für Grunderwerbungen zur Erweiterung des Stuttgarter Bahnhofes bestimmt; 15 000 000 ℳ sollen durch eine Anleihe gedeckt werden. Im einzelnen werden eine grosse Anzahl von zweiten und ferneren Raten für die Fertigstellung im Gange befindlicher Bauten bestimmt, unter anderem zur Verwendung für den Bau der bereits im Betriebe befindlichen Eisenbahn von Friedrichshafen bis zur Landesgrenze gegen Lindau und der Eisenbahn von Friedrichshafen bis zur Landesgrenze gegen Markdorf als weitere Rate 1 000 000 ℳ, für den Bau des zweiten Gleises Waiblingen-Schorndorf-Gmünd als dritte Rate 1 500 000 ℳ, desgleichen für den Bau eines zweiten Gleises Plochingen-Tübingen als dritte Rate 2 000 000 ℳ. Als erste Rate werden gefordert: für die Erweiterung des Bahnhofes Mühlacker 100 000 ℳ, für die Erweiterung der Station Feuerbach 400 000 ℳ, für die Erweiterung der Wagenwerkstätte Cannstatt 300 000 ℳ, für die Einrichtung einer Lokomotivstation beim Güterbahnhof Untertürkheim 200 000 ℳ, für die Erweiterung des Bahnhofes Pforzheim 100 000 ℳ, für Erweiterungs- und Neubauten auf dem Hauptbahnhof Freudenstadt 200 000 ℳ, für die Erbauung eines Dienstgebäudes der Betriebsinspektion Tübingen 70 000 ℳ, zur Erbauung von Wohngebäuden für Eisenbahnbedienstete auf verschiedenen Stationen 500 000 ℳ und beim Güterbahnhof Untertürkheim, als zweite Rate, 300 000 ℳ. Für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der Staatseisenbahnen werden 4 200 000 ℳ gefordert. Als zweite Rate werden ferner unter anderem gefordert: 1 000 000 ℳ für die Erweiterung des Bahnhofes Plochingen, 350 000 ℳ für die Erweiterung des Bahnhofes Süssen, 1 000 000 ℳ für die Erweiterung des Bahnhofes Ulm, 1 400 000 ℳ für die Erweiterung des Bahnhofes Aalen, 300 000 ℳ für die Erbauung von Wohngebäuden für Arbeiter der Wagenwerkstätte Cannstatt. Aus verfügbaren Mitteln der Restverwaltung sind unter anderem zu bestreiten: die zweite Rate für die Bahn Geislingen-Wiesensteig mit 550 000 ℳ und für die Bahn Süssen-Weissenstein mit 565 000 ℳ sowie die zum Bau von Nebeneisenbahnen durch Privatunternehmer bestimmten Staatsbeiträge mit 1 397 300 ℳ.

— **Die Fahrkartendruckereien bei den Eisenbahndirektionen in Altona und Magdeburg** sind nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten mit dem 1. April k. J. aufzulösen und ihre Geschäfte von der Fahrkartendruckerei in Hannover wahrzunehmen. Vom gleichen Zeitpunkte wird der Fahrkartendruckerei in Elberfeld die Herstellung der Fahrkarten für den Direktionsbezirk Cassel, die bisher in Hannover erfolgte, übertragen. Die betreffenden Eisenbahndirektionen sind beauftragt, das Erforderliche wegen Versetzung des Personals, Einrichtung der Diensträume usw. rechtzeitig zu veranlassen.

— **Winterschutzkleider für Bahnsteigschaffner, Schrankenwärter und Schrankenwärterinnen.** Da darüber Klage geführt worden war, dass die im Bahnsteigschaffnerdienste beschäftigten Bediensteten in einem preussischen Direktionsbezirke im verflossenen Winter nicht mit hinreichenden Schutzkleidern gegen die Kälte ausgerüstet waren, und die Untersuchung ergeben hatte, dass in dem Bezirke an die Bahnsteigschaffner nach Bedürfniss nur Filzstiefel und an die in diesem Dienste beschäftigten Hilfsbeamten Tuchmäntel und, gleichfalls nach Bedürfniss Filzstiefel geliefert worden waren so hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, insoweit nach Lage der örtlichen Verhältnisse und Diensteinrichtungen die Tuchmäntel im Winter einen hinreichenden Schutz gegen die Kälte nicht bieten, an die im Bahnsteigschaffnerdienste beschäftigten Personen nach Bedürfniss Winterschutzkleider aus den Beständen der Eisenbahnverwaltung auszugeben. Ferner hat der Herr Minister angeordnet, dass, sofern in einzelnen Bezirken auf Strecken mit ungünstigen klimatischen Verhältnissen ein Bedürfniss zur Verabreichung von Winterschutzkleidung an Schrankenwärter und Schrankenwärterinnen vorliegen sollte, Schulterkragen und Paletots innerhalb der durch den Etat gezogenen Grenzen auf Kosten der Verwaltung für sie beschafft und vorgehalten werden.

— **Freihändige Beschaffung von Hölzern aus deutschen Forsten.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, wie dies schon

früher bezüglich der Bahnschwellen erfolgt ist, auch Werkstattsnutzhölzer und Telegraphenstangen in Höhe von einem Fünftel bis zu einem Viertel des Jahresbedarfs freihändig zu beschaffen, sofern die Hölzer nachweisbar aus deutschen Staats- oder Privatforsten herstammen und zu angemessenen Preisen angeboten werden, welche die bei den vorausgegangenen öffentlichen Verdingungen erzielten Preise keinesfalls übersteigen dürfen. Der freihändig zu beschaffende Theil an Werkstattsnutzhölzern und Telegraphenstangen ist nicht bei den Beschaffungsdirektionen anzumelden, sondern von den Verbrauchsdirektionen selbständig in möglichst kleinen Loosen zu vergeben.

Gleichzeitig hat der Herr Minister genehmigt, dass die auf diese Weise beschafften Werkstattsnutzhölzer auf Antrag der Lieferanten an dem Orte der Herstellung oder Verladung in die Eisenbahnwagen auf ihre Güte gegen Erstattung der unmittelbar entstandenen Kosten (Reisekosten) abgenommen werden dürfen. Die Abnahme nach der Menge ist dagegen an den Anlieferungsstellen auszuführen. Auch die freihändig beschafften, aus deutschen Forsten herrührenden Bahnschwellen und Telegraphenstangen können vor ihrer Verladung in die Eisenbahnwagen auf der Versandstation und zwar nach Güte und Menge abgenommen werden, sofern dies von dem Lieferanten beantragt wird und er sich zur Erstattung der unmittelbar entstandenen Abnahmekosten verpflichtet.

— **Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.** Auf der Tagesordnung der Generalversammlung am 29. Juni steht u. a.: Beschlussfassung wegen Erhöhung des Aktienkapitals um 600 000 ℳ und Ermächtigung des Aufsichtsraths, die Aktien zu begeben; Beschlussfassung über eine Abänderung des Statuts, wonach das Unternehmen auch auf den zeitweiligen Betrieb der von dem Kreise Naugard zu erbauenden Kleinbahnen von Naugard nach Daber und von Gollnow nach Massow — und zwar für Rechnung dieses Kreises — ausgedehnt werden kann, wenn der Minister der öffentlichen Arbeiten die Zustimmung dazu ertheilt.

— **Ueber einen Brückeneinsturz bei Themar,** welcher am 31. Mai d. J. stattfand, theilt die „Köln. Ztg." folgendes mit: Der etwa 60 m lange eiserne Personenübergang, der über die Gleise am Bahnhof Themar (Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt) führt und erst in diesem Jahre gebaut worden ist, wurde am 30. und 31. Mai d. J. auf seine Tragfähigkeit hin geprüft. An 20 Arbeiter, unter Leitung eines Ingeniörs, trugen das Belastungsmaterial (Eisenbahnschienen) hinauf. Die eine Hälfte der 2 m breiten, in der Mitte auf einem eisernen Pfeiler ruhenden Brücke war am 30. Mai d. J. mit 540 Centnern belastet worden. Als am nächsten Tage Vormittags der andere Theil beschwert wurde, brach plötzlich das ganze Bauwerk zusammen. Gegen 20 Arbeiter, auch der Ingeniör, befanden sich auf der Brücke und stürzten ab. Fast sämmtliche trugen Verletzungen davon, glücklicherweise die meisten nur leichte. Sechs Arbeiter wurden schwer verletzt, zwei davon lebensgefährlich.

— **Der Rechnungsabschluss der sächsischen Staatseisenbahnen für 1900.** Der mit Rücksicht auf seine grosse Wichtigkeit für den gesammten sächsischen Staatshaushalt stets mit Spannung erwartete Rechnungsabschluss der Staatseisenbahnen ist für das Jahr 1900 soeben erschienen. Wir haben schon in Nr. 41 S. 654 d. Ztg. einige Hauptzahlen aus ihm mitgetheilt. Von wohlunterrichteter Seite gehen uns über die finanzielle Seite des Abschlusses folgende interessanten Betrachtungen zu: Die Befürchtungen, die von manchen Seiten an den Ausfall dieses Abschlusses geknüpft worden sind, haben sich nicht in dem erwarteten Umfange erfüllt. Unter anderem hat sich auch die Annahme des Abgeordneten Gontard in Leipzig, die sächsische Eisenbahnrente werde für das Jahr 1900 auf 3,25 %, also unter den für die Verzinsung der Staatsschuld erforderlichen Prozentsatz herabsinken, nicht verwirklicht. Ungünstig ist der Abschluss allerdings insofern, als der Ueberschuss hinter dem in den Staatshaushaltsetat eingestellten Betrag zurückbleibt; an sich betrachtet zeigt er aber durchaus nichts, was überraschend erscheinen oder zu einer pessimistischen Auffassung der Entwickelung des sächsischen Staatseisenbahnwesens Grund bieten könnte. Im Gegentheil zeigt sich im Jahre 1900, nachdem seit dem Jahre 1896 ein steter Rückgang des Ueberschusses zu verzeichnen war, zum ersten Male wieder eine Zunahme der Ueberschussziffer. Denn der Ueberschuss, der im Jahre 1899 mit 32 216 011 ℳ den niedrigsten Stand erreicht hatte, ist im Vorjahre wieder auf 33 093 489 ℳ gestiegen. Dieser Ueberschuss, der gegen den budgetmässigen Voranschlag freilich um 2 588 711 ℳ zurückbleibt, verzinst das auf 893 988 524 ℳ gestiegene Anlagekapital **mit 3,70 %**, also genau mit demselben Prozentsatze, wie im Jahre 1899 das 870 116 483 ℳ betragende Anlagekapital verzinst wurde. Die gesammten Einnahmen von 136 984 763 ℳ waren um 920 507 ℳ geringer, als der im Staatshaushaltsetat eingestellte Betrag. Der Personen- und Gepäckverkehr war mit 1 568 043 ℳ am stärksten an den Mindereinnahmen betheiligt, der Güterverkehr nur mit 226 617 ℳ. Aus den sonstigen Einnahmequellen wurden dagegen Mehrerträgnisse erzielt.

Die Gesammtausgaben im Betrage von 103 891 273 ℳ haben den Voranschlag um 1 668 203 ℳ überschritten. Dies ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, dass für die Betriebsmaterialien (Kohlen, deren Preis bekanntlich seit Anfang des Vorjahres in ganz unverhältnissmässiger Weise gestiegen ist) 2 284 328 ℳ mehr als veranschlagt auszugeben waren, wozu noch 1 027 024 ℳ Mehrausgaben für Unterhaltung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen hauptsächlich infolge Steigens der Materialpreise kommen. Dass dagegen da, wo es in der Hand der Verwaltung lag, Ersparnisse zu machen, solche auch erzielt wurden, geht z. B. daraus hervor, dass der gesammte persönliche Aufwand (Gehälter, Löhne, Umzugskosten, Tagegelder usw.) um 1 438 128 ℳ hinter dem Voranschlag zurückgeblieben ist. Ebenso sind 690 450 ℳ an der Unterhaltung usw. der baulichen Anlagen erspart worden. Der Betriebskoeffizient hat sich hiernach nur um ein Geringes, nämlich von 75,42 im Jahre 1899 auf 75,84 im Jahre 1900, erhöht.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Lokalbahnvorlage.** Der Eisenbahnausschuss des österreichischen Abgeordnetenhauses hat den Gesetzentwurf über die im Jahre 1901 sicherzustellenden Lokalbahnen unter Ablehnung zahlreicher, bei der Berathung eingebrachter Anträge wegen Aufnahme neuer Lokalbahnen in die Gesetzvorlage angenommen. Der Eisenbahnminister kam auf die zahlreichen, in der Verhandlung gegebenen Anregungen in einer ausführlichen Rede zurück, in welcher er zunächst mit Befriedigung feststellte, dass gegen den Gesetzentwurf selbst keine grundsätzliche Einwendung erhoben worden, vielmehr lediglich das Bestreben hervorgetreten sei, den Rahmen der Vorlage durch Einbeziehung weiterer Projekte zu erweitern. Die Regierungsvorlage könne wohl als eine ziemlich bedeutende Ausgestaltung des bestehenden Bahnnetzes bezeichnet werden, da sie die Sicherstellung von 605 km neuer Bahnen bezwecke, so dass zuzüglich der im Investitionsprogramme bewilligten 574 km zusammen 1 179 km neue Bahnen im Laufe der nächsten Jahre zur Ausführung gelangen werden. Die Verpflichtungen des Staates würden nach dem Gesetzentwurfe, abgesehen von den Linien Rakonitz-Laun und Hartberg-Friedberg, die auch im Investitionsprogramme vorgesehen sind, einen Kapitalwerth von 26 650 000 Kr., einschliesslich der genannten zwei Linien 38 190 000 Kr. erreichen. Der Umfang der Vorlage rechtfertige es, dass die Regierung hinsichtlich der Aufnahmen weiterer Projekte eine gewisse Zurückhaltung beobachten müsse. Ueberdies könne nicht verkannt werden, dass das Zusammentreffen der grossen Investitionsbahnbauten mit einer aussergewöhnlich erhöhten Thätigkeit auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens manche nicht wünschenswerthe Folgen nach sich ziehen könnte. Vom Standpunkte einer vorsichtigen Wirthschaftspolitik müsse es also vermieden werden, dass die wünschenswerthe Vervollständigung des bestehenden Bahnnetzes auf einen allzu kurzen Zeitraum zusammengedrängt werde. Die bisherige Entwickelung zeige, dass Jahr für Jahr zwischen 500 und 700 km neue Bahnen zur Eröffnung gelangen, was eine nicht zu unterschätzende Vermehrung darstelle. Die Regierung sei der Anschauung, dass auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens keine stossweise, sondern eine organische Thätigkeit stattzufinden hätte, welche eine ununterbrochene, allmähliche Ergänzung des bestehenden Bahnnetzes ermögliche. Die gegenwärtige Vorlage bilde demnach keinen Abschluss der Lokalbahnbauten, sondern nur einen weiteren Schritt auf dem auch in Zukunft weiter zu verfolgenden Wege der Lokalbahnsicherstellung. Wenn also irgend ein Projekt in die jetzige Vorlage nicht aufgenommen sei, so sei damit das künftige Schicksal dieses Projektes durchaus nicht abgesprochen.

In Beantwortung der in der Ausschussverhandlung gefallenen Bemerkungen über die Frage eines ökonomischen Baues und Betriebes von Lokalbahnen sowie über die ungünstigen finanziellen Ergebnisse mehrerer Lokalbahnen wies der Minister darauf hin, dass es sich um die allerersten Betriebsjahre der betreffenden Bahnen handle und dass daher ein abschliessendes Urtheil über ihre Ertragsfähigkeit füglich noch nicht abgegeben werden könne. Namentlich hinsichtlich der Wahrnehmung der kommerziellen Interessen der Lokalbahnen seien bereits namhafte Erfolge erzielt worden, und sei zu erwarten, dass diese Bahnen jene Antheilnahme am Verkehre erlangen werden, auf welche sie Anspruch haben. Die Regierung gehe hierbei stets im Einvernehmen mit den betreffenden Selbstverwaltungs-Körperschaften vor. Hinsichtlich der Besserung der finanziellen Ergebnisse der Lokalbahnen seien besonders im letzten Jahre sehr bedeutende Fortschritte erzielt worden.

— **Südbahn.** Am 30. Mai d. Js. fand die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Südbahn statt. In ihr ergriff ein Hamburger Aktionär namens der deutschen Aktionäre das Wort, um deren Interessen, Wünsche und Forderungen zu vertreten. Er schickte voraus, dass er und seine Auftraggeber nicht gegen die Personen der Verwaltung kämpfen, sondern gegen die Missstände, die infolge früherer Fehler eingetreten seien. Redner erklärte, dass in Deutschland ein tiefgewurzeltes Misstrauen gegen die Verwaltung herrsche, die Aktionäre seien missmuthig geworden, und es wäre die schönste Aufgabe des Verwaltungsrathes, das Vertrauen der Aktionäre wieder zu gewinnen. Es sei bei einem grossen Theil der Aktionäre die Meinung vertreten, dass der Karren schon so tief verfahren sei, dass er nicht mehr ins Gleise zu bringen wäre. Redner erklärte, dieser Meinung entgegentreten zu müssen. Er habe noch volles Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der Gesellschaft.

Redner verglich sodann die Entwickelung der Südbahn mit jener der amerikanischen Bahnen, welche theilweise werthlos gewesen seien und heute wieder glänzend dastehen. Die amerikanischen Bahnen seien gesund geworden durch die Beseitigung der Folgen finanzieller Sünden der Vergangenheit und durch das Wohlwollen der Regierung. Auch die Südbahn müsse auf dem gleichen Wege der Gesundung zugeführt werden. Redner besprach hierauf den Geschäftsbericht der Südbahn für das Jahr 1900. Er dankte der Verwaltung der Südbahn dafür, dass der Bericht viel klarer und übersichtlicher geworden sei. Die Gesammteinnahmen der Südbahn (Einnahmen aus dem Bahnbetrieb der Hauptbahnen, der Lokal- und Pachtbahnen, aus der italienischen Jahresrente usw.) beziffern sich auf rund 150 000 000 Kr.; hiervon habe der Betrieb 60 250 000 Kr. erfordert, und die übrigen 90 000 000 Kr. seien fast aufgegangen auf die Lasten aus der Obligationenschuld, auf Steuern und Staatsabgaben. Die Steuern allein beziffern sich mit 18 000 000 Kr. Die Bahn habe eine unverwüstliche Lebenskraft, aber der Weg der Bahn gehe am Rande des Abgrundes entlang. Man müsse die Verwaltung hindrängen auf den Weg einer gesicherten Entwickelung. Bei einer Prüfung der Ausgaben komme man zu der Erkenntniss, dass beim Betriebe selbst nicht gespart werden könne, schon im Interesse der Betriebssicherheit. Als einziges Objekt bleibe übrig, dass der Dienst für die Obligationen sparsamer gestaltet werde. Die Verwaltung habe sich einer grossen Unschlüssigkeit schuldig gemacht, dass sie nicht schon jetzt vornimmt, was sie in Jahren wird vornehmen müssen. Die Verwaltung sei viel zu vornehm, sie sei in der Lage des „Kaufmann von Venedig", ohne zu bedenken, dass sie zwei Shylocks gegenüberstehe: dem ursprünglichen Geldgeber und der Staatsverwaltung. Redner sieht nicht ein, warum man zu stolz sein sollte, mit dem Gläubiger sich in einer Weise auseinanderzusetzen, die diesen nicht schädige.

Redner bespricht sodann die drückenden S t e u e r n der Südbahn und vergleicht die Einnahmen der Aktionäre mit den Einnahmen der Staatsverwaltung aus den Erträgnissen der Gesellschaft. Da sollte Wandel geschaffen werden. Dazu drohe ein neuer Faktor, die F a h r k a r t e n s t e u e r, die bei der Südbahn einen nicht unwesentlichen Betrag ausmachen werde. In dem Berichte sind die Einnahmen aus dem Personenverkehre mit 28 527 000 Kr. angegeben. Das gäbe rund eine Steuerabgabe von 2 800 000 Kr. Was das Verhältniss zum Staat anbelange, so habe das Handelsministerium und Finanzministerium verschiedene Interessen, das Eisenbahnministerium wolle den Ausbau, der Finanzminister wolle möglichst viel aus der neuen Bahn ziehen. In keinem Staate habe sich die Unhaltbarkeit der Privatbahnen und der Staatsbahnen nebeneinander in so klarem Lichte gezeigt, wie in Oesterreich, weil dem Staate jedes Wohlwollen für die Privatbahnen fehle, und dies sei die erste Voraussetzung für das Gedeihen der letzteren. Unter solchen Umständen wäre eine Verstaatlichung der Bahn das allerbeste. Eine Verstaatlichung im Sinne der Konzession, aber keine Vergewaltigung.

Zum Schlusse führte Redner aus, dass der Reingewinn nicht im Sinne der Satzungen an die Aktionäre vertheilt werde. Die Entwerthung der Südbahnaktien sei eine Folge der Dividendenpolitik der Verwaltung. Er müsse von einer Politik sprechen, denn die Verwaltung habe durch ihre Investitionen, durch die Regelung der Kaufschillingsfrage, durch die Rücklagen für den Dienst der 4 prozentigen Obligationen das Einkommen der Aktionäre geschädigt. Es scheine, als wenn die Südbahn, um drängenden Augenblicksverlegenheiten zu entgehen, sich in höhere Verpflichtungen für die Zukunft einlasse. Die Reservestellung für den Dienst der Obligationen sei nach seiner Ansicht ganz unzulässig und müsse beseitigt werden. Was gehe es die Aktionäre an, was in 50 Jahren mit den Obligationen geschehen werde? Redner frage deshalb, ob die Reserve ganz aufgelassen oder wenigstens vom nächsten Jahre ab geringer aufgebessert werden würde. Er verlangt auch die Wiederaufnahme der Verloosung der Aktien. Man dürfe dem Aktionär das Recht nicht rauben, dass seine Aktie bei der Verloosung mit 200 fl. eingelöst werde.

Der Präsident des Verwaltungsrathes antwortete auf die Ausführungen des Wortführers der deutschen Aktionäre sowie auf die gegen die Verwaltung von einem anderen Aktionär erhobenen Vorwürfe im wesentlichen folgendes: Die Aktionäre der Südbahn können sich allerdings über die bisherigen Erfolge nicht freuen. Aber bei Beurtheilung der heutigen Sachlage seien Verhältnisse nicht zu vergessen, die einer viel früheren Zeit angehören — sie liegen fast ausschliesslich in den ausserordentlich schwierigen Verhältnissen des damaligen Geldmarktes und nicht zum geringsten Theil in dem Umstande, dass die Gesellschaft keine österreichische, sondern eine internationale war, welche dem italienischen, dem französischen und in dritter Linie dem österreichischen Staat angehört hat, ferner in der Thatsache, dass über die Bahn zweimal das Unglück des Krieges hereingebrochen ist, wobei versäumt wurde, ihre Rechtsverhältnisse zu schützen und zu erhalten. Es wurde gesagt, dass der Verwaltungsrath das Interesse der Prioritäre und nicht jenes der Aktionäre sich vor Augen halte. Das sei grundfalsch. Wenn der Verwaltungsrath es als obersten Grundsatz aufstelle, dass er die von der Gesellschaft eingegangenen Verpflichtungen aufrecht erhalte, so handele er im Interesse der Aktionäre, weil nichts für den Aktienbesitz so wichtig sei, als ein unangetasteter Kredit seines Unternehmens, und dies um so mehr, als der Verwaltungsrath gerade in gegenwärtiger Zeit mehr denn je genöthigt sei, den öffentlichen Kredit anzurufen, um den Bedürfnissen nach Ausgestaltung des Netzes zu entsprechen. Diese erheische der stark vermehrte Verkehr, wodurch einer Verantwortung Genüge geleistet wird, welche die Verwaltung bei Ausserachtlassung dieser Verpflichtung treffen würde. Gewiss seien die Lasten ausserordentlich grosse und stets wachsende. Soweit sie dem eigentlichen Betriebe angehören, kommen die Steigerung aller Betriebskosten, der Materialien, die vermehrte Obsorge für die Sicherheit des Betriebes durch Vergrösserung der Ruhezeiten und die damit verbundene vermehrte Aufnahme des Personals in Betracht. Die Verwaltung habe es sich insbesondere bezüglich der Investitionen zur Pflicht gemacht, die Erfordernisse des vermehrten Verkehres und der Sicherheit ungeachtet der grossen Schwierigkeiten der finanziellen Lage durchzuführen, ganz abgesehen davon, dass die Regierung und zwar pflichtgemäss auf derartige Investitionen dränge. In dieser Beziehung geschehe nicht mehr als nothwendig sei. Viele und nicht billige Maassnahmen müssen noch im Laufe der nächsten Jahre getroffen werden. Eine starke Belastungspost bilden gewiss auch die öffentlichen Lasten, die Staatssteuer und Zuschläge. Diese Ziffer sei wohl einigermaassen übertrieben worden, denn die italienische Steuer, die österreichische, welche die Prioritäre trifft, und der grösste Theil der diesbezüglichen Kotegebühr werden ja durch den bekannten Abzug von 2 Fr. von den Prioritären getragen. Immerhin umfassen die Staatssteuern in Oesterreich und Ungarn die namhafte Summe von 10 000 000 Kr. Soweit diese Steuern durch die bestehende Gesetzgebung begründet sind, empfehle es sich, die Hoffnungen auf eine Aenderung erheblich herabzumindern. Anders stehe die Frage der Anwendung des bestehenden Gesetzes. Seitens der Verwaltung sei mit aller Energie der Kampf aufgenommen worden und werde bis heute aufrecht erhalten. Was in dieser Beziehung geschehen könne, der wirklich trostlosen Lage aller Gesellschaften, insbesondere der Eisenbahngesellschaften, welche ja vermöge der Natur ihres Eigenthums, welches Heimfall hat, geradezu auf Abschreibungen angewiesen sind, zu vertheidigen und zu vertreten, das geschehe. Die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes, welche gegen die Rekursentscheidung der Finanzbehörde in kurzer Zeit eintreten dürfte, werde zeigen, ob die Wünsche und Hoffnungen der Verwaltung berechtigt seien.

In Bezug auf die angeregte Auflassung der seit jeher geübten Zahlung der Zinsen der Prioritäten in Gold erklärte der Präsident des Verwaltungsrathes, zu einer solchen Maassregel nicht die Hand bieten zu können, da diese Maassregel den Kredit der Gesellschaft untergraben müsste. Anbelangend die 5 prozentigen Obligationen, so sei die Konvertirung bereits vor der Generalversammlung beschlossen. Der geeignete Zeitpunkt für die Durchführung der Konvertirung sei jedoch noch nicht gekommen. Bezüglich der Reserve und der Verloosung erklärte der Verwaltungsrathspräsident, dass die Verwaltung sich mit dieser Frage bereits beschäftigt habe. Einer Auflassung oder Einschränkung der Reserve für den Prioritätendienst könne die Verwaltung d e r z e i t nicht zustimmen, doch sei sie bereit, unter gewissen Voraussetzungen in der nächsten Generalversammlung eine Herabsetzung zu beantragen. Der Verwaltungsrathspräsident erläuterte sodann die Frage der Obligationenreserve wie folgt: Die aus 16 Obligationsserien bestehende 3 prozentige Gesellschaftsanleihe, wovon die ersten zwei Serien bis 1943, die nächsten acht bis 1954 und die übrigen sechs bis zum Ablaufe der Konzessionsdauer planmässig zu tilgen seien, hatten dementsprechend auch verschiedene in den einzelnen Zeitabschnitten gleichbleibende Tilgungsquoten. Als nun nach dem Eintritt der Einkommensteuerpflicht der Süd-

bahn in Oesterreich in Berücksichtigung der Kotegebühr in Paris und der italienischen Steuer ein Abkommen mit dem Prioritätenkurator getroffen wurde, wonach für jeden Zinsschein ein Abzug von einem Franken, das ist für das Jahr ein Abzug von zwei Franken bei jeder Obligation, gemacht wurde, habe sich die Folge ergeben, dass die hierdurch für die Gesellschaft erreichte Entlastung alljährlich in dem Maasse geringer wird, als die Tilgung der 3 prozentigen Obligationen vorschreitet und demnach dieser Abzug von zwei Franken nur mehr von einer von Jahr zu Jahr geringeren Anzahl von im Umlaufe befindlichen Obligationen gemacht werden könne. Um nun die Ungleichmässigkeit dieser Jahresbelastung zu beseitigen und nicht die der Gesellschaft verbleibende Last in der Zukunft zu gross werden zu lassen, wurde von der Verwaltung ein von der Generalversammlung gutgeheissener Plan aufgestellt, wonach vom Jahre 1896 bis einschliesslich 1918 Rücklässe in einen Reservefonds zu hinterlegen sind, welche in den Jahren 1896 bis einschliesslich 1905 1 103 259 Fr. betragen und von da ab planmässig sinken sollen, bis endlich die weitere Stärkung dieser Reserve vom Jahre 1919 ab gänzlich entfalle. Bei diesem Plane war gedacht, dass der bis dahin angesammelte Betrag, auf Zinseszins angelegt, allmählich in den späteren Jahren aufgezehrt werden solle, um den Fehlbetrag der künftigen Jahre zu decken und dadurch eine gleichmässige Jahresbelastung der Gesellschaft aus dem Titel der 3 prozentigen Obligationen herbeizuführen. Aus dem Gesagten gehe hervor, dass eine derartige Reserve, um nicht in der Zukunft einer allzu grossen Belastung aus dem Titel der nur mehr in geringerem Maasse überwälzbaren Steuern und Kotegebühren und daher empfindlichen Schwierigkeiten gegenüberzustehen, bei den gegenwärtig bestehenden Verhältnissen beibehalten werden müsse; dagegen sei nicht zu leugnen, dass, wenn man die Belastung dieser Reserve auf eine grössere Anzahl von Jahren als die bisher ins Auge gefassten 23 Jahre auftheilt und die späteren Jahre mehr belaste, als dies nach dem bisherigen Plane geschehe, eine Verringerung der Jahresbeträge in der nächsten Zukunft eintreten könnte, ohne dass die Sicherheit des angestrebten Zweckes gefährdet werde. Dies um so mehr, als die Rücklage mit dem ursprünglich in Aussicht genommenen Betrage von jährlich 1 103 259 Fr. bis einschliesslich 1900, also durch fünf Jahre, bereits erfolgt sei. Die Verwaltung habe sich bereits mit dieser Frage befasst und seien verschiedene Vorschläge zu deren Lösung in Anregung gebracht worden. Diese Vorschläge werden einer eingehenden Prüfung unterzogen, welche sich selbstverständlich sowohl auf die Grundlage des Reservedotirungsplanes, als auf sonstige mit der Aenderung desselben in Beziehung stehende Verhältnisse beziehen müsse. Falls das Ergebniss dieser Prüfung die Zulässigkeit einer derartigen Aenderung des gegenwärtigen Reservedotirungsplanes ergeben werde, ohne den durch diese Reservedotirung angestrebten Zweck der Sicherung des Prioritätendienstes in den späteren Jahren zu gefährden, so werde die Verwaltung der nächsten Generalversammlung geeignete Vorschläge behufs Herabminderung der aus dem dermaligen Dotirungsplane gegenwärtig erwachsenden Kosten unterbreiten. Was die angeregte Frage der wenigstens fallweisen Wiederaufnahme der Aktienverloosung betreffe, so verwies der Verwaltungsrathspräsident darauf, dass die Generalversammlung vom 26. Mai 1898 eine Statutenänderung beschlossen habe, wonach der Verwaltung das Recht eingeräumt werde, insolange die Hälfte des Aktienkapitals nicht getilgt sei und insolange die Aktien unter Pari zu erhalten seien, die Tilgung statt im Wege der Verloosung im Wege des freihändigen Ankaufes durchzuführen. Es stünde demnach der Erfüllung des von einer Gruppe von Aktionären ausgesprochenen Wunsches kein statutenmässiges Hinderniss entgegen. Aber die Verhältnisse, welche diese Statutenänderung veranlassten und dazu führten, dass die Verwaltung von der ihr eingeräumten Ermächtigung des Aktienrückkaufes in vollem Umfange Gebrauch machte, bestünden nach wie vor. Auch sprächen die bisher gemachten Wahrnehmungen dafür, dass die überwiegende Mehrzahl der Aktionäre im In- und Auslande die Vertheilung der durch den Rückkauf der zu tilgenden Aktien erzielten Ersparnisse auf alle Aktien einem mässigen Verloosungsgewinn der durch Verloosung herbeigeführten Gewinnaussicht vorzöge, welche doch nur einem sehr kleinen Theil von Aktionären zu Gute komme. Sollte jedoch die Verwaltung die Ueberzeugung gewinnen, dass die Aktionäre in ihrer unbezweifelten Mehrheit den grösseren Verloosungsgewinn einiger weniger der gleichmässig höheren Dividendenvertheilung unter alle Aktionäre vorziehen, so würde sie kein Bedenken tragen, der Generalversammlung vorzuschlagen, die in dieser Beziehung gemachte Anregung anzunehmen. Der von einem Aktionär angeregte Gedanke, den ganzen, der Aktientilgung gewidmeten Betrag zum Rückkaufe von Aktien zu verwenden, sei im Schoosse der Verwaltung eingehend studirt worden und werde noch studirt. Sollte das Studium für die Zulässigkeit einer solchen Maassregel, ohne die Dividendenvertheilung zu unterbrechen, ein günstiges sein, dann werde die Verwaltung gewiss keinen Anstand nehmen, die Ermächtigung, welche ihr der § 48 der Statuten verleiht, in diesem Sinne auszuführen. Der Verwaltungsrathspräsident schloss seine Ausführungen mit der wiederholten Bitte, die Lage der Gesellschaft nicht mit Leidenschaft, nicht mit dem Unmuth, den der geringe Kurs und die geringe Dividende begreiflicherweise bei vielen Aktionären nach sich ziehe, zu beurtheilen, und die Ueberzeugung zu haben, dass der Verwaltung nichts mehr am Herzen liege, als die finanzielle Lage der Gesellschaft zu verbessern und die Gesellschaft aus ihrer heutigen schwierigen Lage allmählich in eine bessere Lage zu führen. Gewaltschritte, Rechtsbrüche möge man von der gegenwärtigen Verwaltung nicht erwarten.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im April d. J. betrugen die Einnahmen im Personenverkehr 5 557 100 Kr. (6 304 000 Reisende), im Güterverkehr 13 101 500 Kr. (2 685 400 t), mithin im ganzen 18 658 600 Kr. Gegen den Monat April 1900 ergibt sich eine Mehreinnahme von 738 083 Kr., von welcher auf den Personenverkehr 265 984 Kr. (+ 563 201 Reisende) und auf den Güterverkehr 472 099 Kr. (+ 121 234 t) entfallen. Die Mehreinnahme im Personenverkehr ist vorwiegend auf den diesjährigen starken Osterfeiertagsverkehr zurückzuführen. Im Güterverkehr ist die höhere Einnahme der Mehrbeförderung von Düngemitteln, Kalk- und Bruchsteinen, Cement, Holz, von sonstigen Baumaterialien, dann auch von Eisen, Erzen und lebenden Thieren, insbesondere aber von Kohlen zu verdanken. Ein erwähnenswerther Rückgang ist bei Getreide und Zucker wahrzunehmen. Vom 1. Januar bis 30. April d. J. betragen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, 68 994 400 Kr. (+ 3 379 123 Kr. gegen den gleichen Zeitabschnitt des Jahres 1900).

— **Lokalbahnprojekt Karlsbad - Merkelsgrün.** Die Schwierigkeiten, welche sich der Ausführung dieser bereits in einem früheren Lokalbahngesetze sichergestellten Lokalbahn infolge der ursprünglich in Aussicht genommenen Einmündung in den Centralbahnhof Karlsbad entgegenstellten, waren die Ursache, dass sie bisher nicht zur Konzessionirung gelangen konnte. Nunmehr erscheinen diese Schwierigkeiten dadurch behoben, dass die Herstellung des Anschlusses an die Buschtěhrader Bahn durch einen nächst Dallwitz zu errichtenden Bahnhof erfolgen soll. Das früher in Aussicht genommene Anlagekapital wird eine Erhöhung erfahren. Der böhmische Landtag hat seiner Zeit die Uebernahme der Staatsgarantie für das Vorzugskapital beschlossen und hält diese Zusicherung aufrecht. Ebenso bewilligt die Regierung dem Unternehmen die seiner Zeit zugesicherte Staatsunterstützung von 80 000 Kr. auch in der abgeänderten Form der Durchführung. Die reichen Kaolin- und Kohlenlager des von der genannten Lokalbahn zu durchziehenden Gebietes dürften ihr eine ausgiebige Befruchtung bieten.

— **Begleichung von Nachnahmen nach Eingang durch die Post (Postsparkasse).** Zum Zwecke eines beschleunigten Verfahrens bei der Auszahlung der Nachnahmen nach Eingang hat das Eisenbahnministerium angeordnet, dass die Begleichung derartiger Beträge bei den Staatsbahnen künftighin nach der Wahl des Absenders auch in der Weise erfolgen kann, dass die Empfangsstation den Nachnahmebetrag mittelst der Post an den Aufgeber absendet oder, wenn dieser Inhaber eines Scheckkontos des Postsparkassenamtes ist, bei der Post einzahlt, wonach der Betrag dem Aufgeber gutgeschrieben wird. Die Benutzung der Post und Postsparkasse zur Auszahlung oder Gutbringung der Nachnahmen bleibt vorläufig auf jene Fälle beschränkt, in welchen sowohl die Aufgabe- als auch die Empfangsstation der Sendung eine Station der österreichischen Staatsbahnen oder der von letzteren betriebenen Linien ist. Weiter sind von der neuen Auszahlungsweise jene Nachnahmen nach Eingang ausgeschlossen, welche auf Beträge unter 4 Kr. oder auf Beträge in anderer als der Kronenwährung lauten. Für die Durchführung der Nachnahmezahlung durch die Post wurden eingehende Bestimmungen getroffen.

— **Valsuganabahn.** Nach dem in der Generalversammlung zum Vortrag gebrachten Geschäftsberichte für 1900 hat sich das Betriebsergebniss des abgelaufenen Jahres gegenüber dem Vorjahre günstiger gestaltet, indem einerseits die Einnahmen eine Erhöhung ausweisen, während andererseits die Ausgaben — dank der vom Eisenbahnministerium verfügten Betriebsmaassnahmen — eine Verminderung erfahren haben. Zur Erhöhung der Einnahmen hat die Steigerung des Personenverkehrs beigetragen, welcher, von Jahr zu Jahr steigend, eine weitere Entwickelung erfahren hat. Den eigentlichen Aufschwung im Ertrage wird die gesellschaftliche Bahn allerdings, wie der Bericht hervorhebt, erst dann nehmen können, wenn der Anschluss an das italienische Eisenbahnnetz hergestellt sein wird. Aus diesem Grunde behalte die Verwaltung den Ausbau der Verbindungs-

strecke Tezze-Bassano nach wie vor im Auge und beabsichtigt in der Zwischenzeit auf die Erstellung eines Automobilomnibusverkehrs Einfluss zu nehmen. Der Bericht weist ferner darauf hin, dass die Gesellschaft mit Zustimmung der Staatsverwaltung sich bestimmt gefunden hat, die Forderungen von Lieferern und Unternehmern der Generalbauunternehmung selbst zu bezahlen, zu welchem Zwecke eine schwebende Schuld aufgenommen wurde. Um die letztere zu tilgen, wurde dem Verwaltungsrath von der Generalversammlung die Ermächtigung zur Ausgabe von 4 prozentigen Prioritätsobligationen bis zum Höchstbetrage von 3 200 000 Kr. ertheilt, für welche Anleihe die erhöhte Staatsgarantie in Aussicht steht. Für das abgelaufene Jahr wurde die Staatsgarantie mit 403 115 Kr. in Anspruch genommen.

Uebrige europäische Länder.

— Uebergänge der französischen Eisenbahnen in Schienenhöhe. Der „Figaro“ macht sich zum Sprachrohr einer Beschwerde über die vielen Uebergänge der französischen Eisenbahnen in Schienenhöhe, indem er eine Berechnung bringt, wonach die von den Eisenbahngesellschaften angegebene grössere Billigkeit derselben nicht in diesem Maasse zuträfe und schliesslich verlangt wird, dass jede Eisenbahnkonzession künftig bei allen Gleiskreuzungen Brücken statt Uebergänge mit Schrankenabschluss vorschreiben solle. Wir entnehmen, abgesehen von der Schilderung der Verkehrsstörungen und -Gefährdungen, dem Artikel folgende angeblich genauen Daten. Es wurden die Netze der Nordbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in Betracht gezogen, die zusammen ungefähr zwei Fünftel der französischen Eisenbahnen umfassen. Erstere hat 2 975, letztere 6 619 Uebergänge in Schienenhöhe, beide zusammen besitzen also deren 9 594. Nach jener Berechnung beziffern sich die Herstellungskosten jeder Wegkreuzung auf ungefähr 1500 Fr., falls keine Ableitung des Weges nöthig war, was in der Hälfte der Fälle zutrifft. Ohne der daraus entspringenden weiteren Vertheuerung Rechnung zu tragen, ergibt sich eine Ausgabe von 14 391 000 Fr. für die beiden Eisenbahngesellschaften. Jeder dieser Uebergänge in Schienenhöhe benöthigt die Gegenwart eines Schrankenhüters, wofür ein Häuschen zu bauen war. Diese Häuschen kosten, nicht einbegriffen der Grund und Boden, 6 400 Fr. bei der Nordbahn und 5 500 Fr. bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, ergeben also insgesammt 55 444 500 Fr. Herstellungskosten. Auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn verdienen die Schrankenhüterinnen durchschnittlich 200 Fr. im Jahre, was zu 4 vom Hundert kapitalisirt 5000 Fr. ergibt, oder für 6 619 Uebergänge ein Kapital von 33 000 000 Fr. Bei der Nordbahn bekommen die als Schrankenhüterinnen angestellten Frauen, welche im übrigen ihren Haushalt versehen können und nur gehalten sind, beim Vorbeifahren der Züge zugegen zu sein und auf Verlangen des Publikums die Schranken zu öffnen, 126 bis 342 Fr. Lohn im Jahre, diejenigen, welche einen ununterbrochenen Dienst sichern, 372 bis 504 Fr. Nimmt man die Durchschnittszahl von 361 Fr., so ergibt sich ein zur Gewährung dieser Besoldungen nöthiges Kapital von rund 28 000 000 Fr., für beide genannten Gesellschaften 60 000 000 Fr., mit der vorgenannten Summe zusammen 130 000 000 Franken, welche die Einrichtung der Uebergänge in Schienenhöhe auf der Nordbahn und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn kostet. Dazu könnte man den Betrag der Entschädigungen für die Unglücksfälle rechnen, der sich zahlenmässig schwer bestimmen lässt. Die Errichtung von Ueber- oder Unterführungen von 6 m breiten Brücken soll nach Angabe des Gewährsmannes des „Figaro“, Herrn Paul Meyan, je 25 000 Fr. kosten. Die Gesellschaften hätten also 110 000 000 Fr. mehr ausgeben müssen, wenn sie Brücken an Stelle von Uebergängen in Schienenhöhe geschaffen hätten. Aber ausser den reinen Anlagekosten gelte doch wohl die Verkehrssicherheit und Bequemlichkeit auch etwas.

— Rückkauf der schweizerischen Nordostbahn. Unerwartet schnell ist der schweizerische Bundesrath mit einem Anerbieten an die Gesellschaft herangetreten, welches die Rechtsnachfolger des früheren Verwaltungsrathpräsidenten Guyer Zeller, die den grössten Aktienbesitz vertreten, angenommen haben. Danach würden die Aktionäre 500 Fr. für die Aktie und den Dividendenschein vom letzten Jahre (wahrscheinlich 5½ %) erhalten und der Rückkauf rückwirkend vom 1. Januar 1901 gelten, während die Verwaltung noch für das laufende Jahr von den bisherigen Organen weitergeführt wird. Der Bund würde im ganzen 82 000 000 Fr. zahlen. Ablehnend verhalten sich bisher eine Züricher Gruppe unter Dr. Curti sowie deutsche und österreichische Aktionäre. Die Entscheidung würde eine abzuhaltende Generalversammlung zu treffen haben. Dr. Curti hatte den Rückkaufswerth auf 832 Fr., unter gewissen Bedingungen sogar auf 915 Fr. für die Aktie berechnet, der schweizerische Bundesrath dagegen den Liquidationswerth nur auf 338 Fr. Letzterer geht also, wie bei der bereits durch gütliche Vereinbarung verstaatlichten Centralbahn, immerhin erheblich über sein erstes Angebot hinaus. An den deutschen Börsen zeigte man sich vorerst sehr unwirsch und sprach sogar wieder von Vergewaltigung usw. Da für einen grossen Theil der in deutschem Besitz befindlichen Aktien die nach dem neuen schweizerischen Gesetz verlangte Eintragung versäumt ist, hat dieser Theil in der Generalversammlung kein Stimmrecht. Die allgemeinen Bestimmungen des Vertrags sind wie beim Centralbahnrückkauf. Der Vertrag wird hinfällig, wenn nicht allseitige Annahme der Vereinbarungen bis 13. Dezember d. J. stattgefunden hat.

— Italienische Südbahn. Wir entnehmen den Mittheilungen der Münchener „Allg. Ztg.“ über den Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1900 folgendes: Der Bericht gedenkt zunächst der traurigen Ereignisse, von denen das Land heimgesucht worden, und wendet sich alsdann den schwebenden Angelegenheiten zu. Die Neuordnung der Versorgungskasse für die Angestellten hat noch immer nicht ihre Erledigung gefunden, da die Regierung die Vorschläge der Gesellschaft als nicht weitgehend genug betrachtet, so dass die Sache gegenwärtig den Staatsrath beschäftigt. Infolge Abkommens mit dem Minister hat die Gesellschaft mit grösseren Anschaffungen rollenden Materials begonnen, für welche sie die benöthigten Summen vorschiesst. Der erste namhafte Versuch auf der Linie Lecco-Colico-Chiavenna mit elektrischem Vollbahnbetrieb soll noch im Laufe dieses Sommers ins Werk gesetzt werden; die Einrichtungsarbeiten sind fast vollendet. Ausserdem wird bereits die kleine Nebenbahnlinie Bologna-San Felice mit Akkumulatorenwagen betrieben. Der Versuch kann als durchaus gelungen bezeichnet werden, und steht daher zu hoffen, dass die Regierung bald auch die Erlaubniss für andere Nebenlinien ertheilen werde. Die Entwickelung des Unternehmens im Vorjahre war unregelmässig: auf der einen Seite der starke Personenverkehr infolge des päpstlichen Jubiläums, andererseits der Ausfall durch die ungünstige Weinernte in Unteritalien. Einfluss auf das Erträgniss übten ausserdem die so sehr gestiegenen Preise für Steinkohlen, Schmieröle, Metalle und alle sonstigen Rohmaterialien, dazu bei dem ausserordentlich anstrengenden Dienst höhere Ausgaben für die Beamten. Trotz alledem gestattet die Schlussrechnung, die gleiche Dividende wie 1899 zu vertheilen, die Zuschüsse für die Versorgungskasse der Angestellten fortzusetzen und eine bedeutende Summe dem Privatvermögen der Gesellschaft zuzuführen. Daher ist auch die Hoffnung wohl berechtigt, dass unter günstigeren wirthschaftlichen Verhältnissen jedenfalls bessere Ergebnisse erzielt werden dürften. Die Länge der betriebenen Linien ist 1900 fast unverändert geblieben; das Hauptnetz (4 307 km) weist keine Zunahme auf, das Nebennetz (1 493 km) lediglich eine solche von nur 9 km. Die Einnahmen stellten sich: Hauptnetz 120 042 581 L., Nebennetz 9 589 128 L., zusammen 129 631 710 L., mehr gegen das Vorjahr 3 696 193 L. Vom Gesammterträgniss sind abzusetzen die Betriebskosten 85 497 176 L. und die anderen Gesellschaften noch zu zahlenden Beträge 2 621 745 L., so dass ein Ueberschuss von 46 756 249 L. bleibt. Die Betriebsausgaben erforderten sonach 63 % der Einnahmen, gegen nur 61,30 % in 1899. Von dem Ergebniss des Hauptnetzes 120 042 581 L. entfallen nach Abschreibung von 316 044 L. auf das neuangeschaffte rollende Material vertragsmässig 62,5 % an die Gesellschaft mit 74 829 086 L.; hiervon sind weitere 1 213 904 L. zu Gunsten des Staates abzusetzen, es bleiben daher 73 615 182 L. Aus dem Nebennetz erhält das Unternehmen 3 000 L. Kilometerzuschuss mit 6 039 756 L., die Hälfte der Einnahmen 4 794 564 L., verschiedenes 609 842 L. und Zurückvergütung von Ausgaben 2 621 745 L., daher alles in allem 87 681 090 L. Dem stehen an Ausgaben gegenüber 85 497 176 L.; es bleibt daher ein Reingewinn von 2 183 914 L. Hierzu treten die Staatsunterstützungen mit 41 278 173 L. und für Abnutzung des rollenden Materials 6 600 000 L., sonach zusammen 50 122 088 L. Es erforderten 25 L. Abschlagsdividende auf das Aktienkapital, Zins- und Tilgungsdienst der Obligationen 41 425 914 L., Amortisation auf die Gründungsspesen 27 483 L., Verwaltungskosten 1 320 411 L., das Goldaufgeld 763 979 L., die Einkommensteuer 1 382 615 L. und der Zuschuss zur Pensionskasse 1 500 000 L., zusammen 46 420 405 L. Es stehen daher noch zur Verfügung 3 701 683 L., davon an die ordentliche Rücklage und den Aufsichtsrath 407 185 L., weitere 6,40 L. an die Aktionäre 2 688 000 L. und Uebertrag auf das Privatvermögen der Gesellschaft 606 497 L. Letzteres erhöht sich hierdurch auf 18 715 928 L. und besteht bekanntlich in Grundstücken, erstklassigen Hypotheken und Obligationen. Aus seinen Zinserträgnissen gelangen weitere 1,60 L. mit 672 000 L. an die Aktionäre, so dass sich die Dividende wiederum auf 33 L. wie im Vorjahre beziffert.

— Die Bahnen auf Sizilien im Jahre 1899. Nach dem „Monitore delle strade ferrate“ gab es am 31. Dezember 1899 in Sizilien 9 Haupt- und 5 Nebenbahnen mit einer Gesammtlänge

von 1 099 km. Der Bestand an Lokomotiven betrug 156, an Personenwagen 456, an Gepäckwagen 16, an Güter- und Viehwagen 2 007. Das rollende Material wurde im Jahre 1899 um 25 Wagen für den Transport von Lebensmitteln vergrössert. Es wurden 29 066 Personen- und gemischte Züge, welche eine Gesammtstrecke von 2 737 723 km durchliefen, gefahren. Der Verbrauch an Brennmaterial für die Lokomotiven betrug 41 291 t mit einem Kostenaufwand von 1 068 509 L. Die Gesammteinnahmen beziffern sich auf 11 456 408 L., die durchschnittliche kilometrische Einnahme auf 10 424 L. Die Betriebsausgaben erforderten 10 588 235 Lire, die durchschnittliche kilometrische Ausgabe 9 634 L. Das Betriebspersonal zählte 5 146 Köpfe mit einem Gesammtgehalt von 6 136 396 L.

Fremde Welttheile.

— **Die Naphtaindustrie in Transkaukasien** gewinnt mit jedem Jahre für den Betrieb der Eisenbahnen an Bedeutung. Nicht nur, dass sie sehr grosse Transportmengen liefert, was in erster Reihe die Transkaukasus- und Rostow-Wladikawkasbahnen berührt, sondern die Naphtaindustrie bietet dem Betriebe auch das werthvolle, flüssige Heizmaterial, die Naphtarückstände, ferner das wohlfeile Schmieröl und natürlich das Petroleum als Beleuchtungsmaterial. Mit Rücksicht auf diese vielfachen Beziehungen, die weit über die Grenzen des russischen Reiches hinaus ihren Einfluss geltend machen, mögen hier einige amtliche Angaben aus dem Berichte des Departements für indirekte Steuern usw. für das Jahr 1899 folgen.

Der Bericht weist zunächst auf den gewaltigen Aufschwung hin, der in der Naphtaindustrie dazu geführt hat, dass eine grosse Zahl kleiner Firmen zu grossen Aktienunternehmungen umgestaltet wurden. Infolge der grösseren Kapitalkraft der grossen Gesellschaften werden die Bohrarbeiten systematisch vorgenommen, wobei man von vornherein auf Tiefbohrungen ausgeht. Der Zufluss von Kapital sowohl inländischen als ausländischen Ursprunges ist ein sehr ausgiebiger gewesen. Die Zahl der im Jahre 1899 vorhandenen Unternehmungen wuchs um 20, so dass sich die Gesammtzahl auf 160 stellte; in den Jahren 1898 und 1899 entstanden zusammen 62 neue Unternehmungen.

Trotz aller auf die Erweiterung des Naphtafeldes gerichteten Energie sind alle Versuche in dieser Richtung fehlgeschlagen, man erzielte nur günstige Ergebnisse auf dem als naphtaführend bekannten Gebiete. Diese Angabe ist in der bestimmten Form auffallend, denn es ist ja doch keine unbekannte Thatsache, dass ausser um Baku sich auch in Grosnoje Naphta in grosser Menge findet, ja sogar sehr reiche Naphtaquellen erbohrt worden sind. Aber auch an vielen anderen Orten im Kaukasus, auf den Inseln des Kaspisees usw. sind ergiebige Naphtalager gefunden worden, die aber wohl nicht so überreich sind als gerade das Quellengebiet in der Umgebung von Baku.

Die Naphtagewinnung stellt sich wie folgt:

	Zahl der Unternehmungen	Bohrlöcher	Gewinnung in Millionen Pud (1 Pud = 16,38 kg)
1896	93	736	386,3
1898	140	1 107	483,3
1899	160	1 357	525,2

Angeführt sind nur die Bohrlöcher, die sich im Betriebe befinden. Die mittlere Tiefe eines Bohrloches betrug im Jahre 1899: 133,9 Faden (= 286,55 m). Die Herstellungskosten eines laufenden Fadens stellen sich auf etwa 300 R.

Die Gesammterzeugung betrug:

		Zuwachs	
1890 . .	226 000 000 Pud	+ 34 000 000 Pud	+ 17,7 %
1893 . .	325 000 000 „	+ 39 000 000 „	+ 13,6 „
1896 . .	386 300 000 „	+ 8 800 000 „	+ 2,3 „
1898 . .	485 900 000 „	+ 63 200 000 „	+ 15,0 „
1899 . .	525 200 000 „	+ 39 300 000 „	+ 8,1 „

Von dem im Jahre 1899 gewonnenen Naphta waren 80 500 000 Pud oder 15,3 % Springnaphta, während die übrige Menge gepumpt werden musste. Verarbeitet wurde Rohnaphta in 71 Petroleumraffinerien, 15 Schmieröl- und Petroleumfabriken, 6 Schmierölfabriken, 5 Benzinfabriken und 3 Goudronfabriken. Es wurden erzeugt:

	Petroleum Pud	Schmieröl Pud	Solaröl Pud	Benzin Pud	Rückstände Pud
1896	88 088 978	8 718 350	—	169 052	207 383 850
1898	92 016 993	10 290 990	442 507	343 769	238 606 020
1899	110 442 158	11 336 974	425 220	242 598	231 037 366

Ein weiterer Aufschwung der Naphtaindustrie lässt sich übrigens für die Zukunft noch erwarten, nachdem ausländisches Kapital in sehr grossem Umfange der Industrie zugeflossen ist. Ja, der Zustrom ist so gross gewesen, dass es fraglich erscheint, ob die Industrie nicht ganz und gar von den Interessen des ausländischen Kapitals beherrscht werden wird. Doch was hierbei vielleicht nicht ganz dem Geschmacke Russlands entspricht, wird voraussichtlich um so mehr nach dem Wunsche der Abnehmer ausfallen. Ausserdem lässt sich aber erwarten, dass viel mehr Sorgfalt bei der Herstellung der Erzeugnisse aufgewendet werden wird, wodurch eine bessere und immer gleiche Beschaffenheit voraussichtlich erreicht wird.

— **Eisenbahn Tsingtau - Kiautschou (Schantungbahn).** Ueber die am 8. April d. J. stattgefundene Eröffnung dieser Bahn (s. Nr. 37 S. 583 d. Ztg.) bringt die „Köln. Ztg." von einem Theilnehmer einen ausführlichen Bericht, dem wir folgendes entnehmen: Bei herrlichstem Wetter, Morgens 10 Minuten vor 8 Uhr, kamen wir auf dem mit Flaggen geschmückten Bahnhofe in Tsingtau an. Der Eisenbahnzug war mit Blumengewinden und Fahnen geziert, von der rauchenden Lokomotive wehten die deutsche Flagge und eine auf gelbem Seidengrund herrlich gestickte chinesische Fahne. Die Spitzen der in Tsingtau wohnenden Militär- und Civilbehörden nebst ihren Damen sowie die Offiziere der hier weilenden Kriegsschiffe, eine Abordnung sämmtlicher Tsingtauer Vereine, die eingeladenen Festtheilnehmer der Kolonie und sämmtliche Beamten der Schantung - Eisenbahngesellschaft wurden vom Bauinspektor Hildebrand, dem Leiter des Baues und Betriebes der Bahn, am Bahnhof empfangen. Punkt 8 Uhr spielte die Militärkapelle, die den Festzug begleitete, einen munteren Marsch, unter Hurrarufen der Kolonisten und dem lustigen Pfeifen der Lokomotive verliess der erste Zug den Bahnhof von Tsingtau. Sämmtliche chinesischen Bahnarbeiter lachten vor Vergnügen und machten Tschintschin. Lustig ging die Fahrt an den chinesischen Dörfern vorbei, deren Bewohner rasch gelaufen kamen, um das Schauspiel so nahe wie möglich geniessen zu können. Die armen chinesischen Weiber zogen dabei immer den kürzeren, da sie auf ihren kleinen Ziegenfüsschen nur sehr langsam vorwärts trippeln konnten. Immer weiter ging es von Station zu Station, wo Chinesen als Stationsvorsteher in ihren neuen schwarzen, roth eingefassten Uniformen mit runder schwarzer Mütze und Glasknopf würdevoll ihres Amtes walteten; einer zog sogar geschäftig seine goldene Uhr, um die Zeit des Einlaufens des Zuges genau zu bestimmen, aber hauptsächlich nur, um seinen Schatz, die Taschenuhr, zeigen zu können. Auf der Mitte der Strecke, Station Nantschuan, wurde eine halbe Stunde Pause gemacht, um das Frühstück einzunehmen, das von der Eisenbahngesellschaft am Tage vorher von Tsingtau dahin befördert worden war. Dann ging es weiter bis Kiautschou. Dort auf dem Bahnhof empfing Baumeister P. Hildebrand die Festtheilnehmer und geleitete sie in die Festhalle. Mindestens 150 seidene, herrlich gestickte chinesische Glückwunschtafeln in allen Farbentönen, vornehmlich roth, hingen an den Wänden und von der Decke herab; es war ein eigenartiger fremder Schmuck und wirkte, besonders wenn die Sonnenstrahlen all' die Gold- und Silberstickereien trafen, wundervoll. Diese kostbaren Tafeln waren Geschenke der Mandarinen, die dadurch ihre Glück- und Segenswünsche zur Eröffnung des Eisenbahnbetriebes ausdrückten. An langen Tafeln wurde nun gespeist; die Eisenbahngesellschaft hatte aufs beste und reichlichste zur Bewirthung der Gäste vorgesorgt. Bauinspektor Hildebrand wies auf die glücklich und willensstark überwundenen Schwierigkeiten hin und dankte allen Betheiligten wie auch dem kaiserlichen Guvernör. Der stellvertretende Guvernör von Kiautschou, Kapitän z. S. Rollmann, erwiderte, dass unter dem Schutz des deutschen Vaterlandes es möglich sei, alles so zu fördern, dass es einen guten Abschluss fände. Schliesslich erhob sich der Mandarin von Kiautschou und sprach in chinesischer Sprache seinen Glückwunsch aus zur theilweisen Vollendung der Eisenbahn; er freue sich besonders, dass in seinem Bezirk der erste Merkstein zu einer besseren und freieren Entwickelung des Handels geschaffen sei, und er hoffe, dass auch wie bisher stets das gute Einvernehmen zwischen den chinesischen Behörden von Kiautschou und denen des ganzen Schutzgebietes bestehen möge, denn alle Mandarinen seien erschienen, der Präfekt an der Spitze, um durch ihn die Versicherung zu geben, dass sie stets alles thun würden, um den Bahnbau zu fördern, die Beamten zu schützen, dass recht bald die ganze Strecke ausgebaut sein würde. Darauf sprach er in deutscher Sprache: „Ich trinke auf das Wohl der Schantung-Eisenbahngesellschaft und ihres Vertreters Herrn Bauinspektor Hildebrand." Die Mandarinen speisten zu je vier an Tischen, die mit chinesischen Speisen reichlich besetzt waren; aber unsere deutschen Weine, vornehmlich Sekt, liessen sich die würdevollen, in schwere Seide gekleideten Herren trefflich munden, und als im Laufe des Gesprächs einer der Herren zu mir in deutscher Sprache sagte: „Ich werde doch wohl trinken können als alter Berliner

Korpsstudent"(!?), da liess ich mir die Herren Chinesen wohl gefallen; überhaupt waren recht interessante Charakterköpfe darunter. Für das Volk liess die Eisenbahngesellschaft ein chinesisches Theater spielen, zu Hunderten standen die Leute an dem hübsch aufgeputzten Gebäude, auch ein Triumphbogen war errichtet und ein Karussel aufgestellt. Punkt 3 Uhr hiess es abfahren. Jetzt waren die chinesischen Landleute auf den Feldern beschäftigt und hatten ihre Pflüge und Karren mit Eseln bespannt; die Leute liessen alles im Stich und kamen gelaufen, um das schnaubende Ungeheuer zu sehen, aber die armen Grauschimmel vor Pflug und Karren schienen mit der Eisenbahn nicht sonderlich einverstanden, denn sie nahmen Reissaus, Hals über Kopf ihren Karren oder Pflug hinter sich herschleifend. Wohlbehalten erreichten wir Abends 6 Uhr Tsingtau; ohne Störung war die Fahrt verlaufen, und jedem Festtheilnehmer wird die Einweihung der ersten deutschen Eisenbahn im deutschen Schutzgebiet des fernen Ostens im Gedächtniss bleiben.

Aus Anlass derselben Feier wird dem „Hamb. Korresp." aus Tsingtau geschrieben, dass die Eisenbahn zweifellos die bestgebaute Schienenstrasse sei, die bisher im Reich der Mitte bestehe. Sie ist eben, wie ein englischer Theilnehmer an den Festlichkeiten, die am Eröffnungstage stattfanden, sagte: „deutsch", und deutsch ist hier zu Lande gleichbedeutend mit dauerhaft und zuverlässig. Man mag sagen, was man will: die Deutschen mögen schwerfällig sein, sie mögen zaudern, wo andere frisch zugreifen, eins muss man ihnen lassen: wenn sie etwas anfassen, führen sie es gründlich durch. So ist denn auch die Eisenbahn von Tsingtau nach Kiautschou die erste Strecke von allen den vielen Konzessionen, die China vor ein paar Jahren abgerungen worden sind, die nun thatsächlich ausgeführt ist, während die meisten anderen auch heute nur auf dem Papier bestehen.

Nach einer Schilderung der Eröffnungsfeier heisst es in dem Bericht zum Schluss: Die Rückfahrt nach Tsingtau wurde sogar in nur drei Stunden zurückgelegt, und das dürfte die Fahrzeit sein, die auch in Zukunft zwischen den beiden Städten eingehalten wird. Vorläufig wird dreimal in der Woche ein Zug in jeder Richtung laufen. Lange wird es nicht dauern, bis auch die Stadt Kaumi mit der Bahn zu erreichen sein wird. Der Damm ist bis dorthin schon fertig, mehrere Kilometer Schienen sind ebenfalls bereits gelegt; die Fertigstellung der ganzen Strecke (Kiautschou bis Kaumi 25 km) wird nur noch wenige Wochen in Anspruch nehmen.

— **Eisenbahnpläne in Südwestafrika.** In der „Deutsch. Kolonial-Ztg." vom 23. Mai wird lebhaft der in verschiedenen Zeitungen versuchten Ausstreuungen entgegengetreten, als ob Swakopmund trotz des Molenbaues, dessen Fortschritt eben zum ersten Mal die schnelle und gefahrlose Landung der Reisenden und der Post gestattet hat, immer nur ein sehr unsicherer Hafen ohne jede grössere Zukunft bleiben werde. Nicht nur sei Swakopmund durch seine Lage dazu bestimmt, den Verkehr mit den wirthschaftlich am meisten entwickelten Theilen der Kolonie zu vermitteln, es würde sogar sehr geeignet sein, der Otaviminen- und Eisenbahngesellschaft als Hafen für ihre Erzausfuhr zu dienen. Durch eine solche Aenderung ihrer Absichten würde die genannte Gesellschaft auch ihren eigenen Absichten besser dienen, als durch die Bahnführung über den Kunene nach einem portugiesischen Hafen, da die Entfernung von den Otaviminen zur Tigerbai ungefähr 650 km, die nach Swakopmund nur etwa 420 km betrage. Würde die Otavibahn in südöstlicher Richtung nach einer Station der Swakopmund-Windhuker Bahn, etwa nach Karibib oder Okohandja, geführt, seien sogar nur 270 oder 240 km zu bauen, und die Bahn führe dann durch die fruchtbarsten Theile des Schutzgebietes. Ob die Tigerbai ein wirklich brauchbarer Hafen sei, stehe noch gar nicht fest, bis jetzt lebten dort nur etwa 100 Fischer; nur zur Fischerei werde er benutzt und sei übrigens arg versandet, jedenfalls zur Zeit ohne alle Landungsanlagen, die dort erst mit theurem Gelde geschaffen werden müssten. — Nun heisst es neuerdings, man habe die Tigerbai als Endpunkt der Otaviminenbahn aufgegeben, aber nicht zu Gunsten von Swakopmund, sondern eines anderen portugiesischen Hafens, Port Alexander, der noch nördlicher als die Tigerbai liegt; von da aus werde bis zum Kunenefluss eine englische Gesellschaft Trans-African-Railway-Co. bauen, an sie solle die Otaviminengesellschaft mit einer 300 km langen Linie anschliessen. Dadurch würde denn freilich den deutschen Interessen wenig gedient. Indessen ist ein sicheres Urtheil über die ganze Sachlage ohne genauere Kenntniss der Verhältnisse der Otaviminengesellschaft nicht zu gewinnen.

— **Die Eisenbahn von Aïn-Sefra nach Duveyrier.** Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Deputirtenkammer einen Gesetzentwurf vorgelegt für den Betrieb der Eisenbahn von Aïn-Sefra nach Duveyrier. Der Betrieb dieser neuen Linie, welche die Verlängerung der Strecke von Arzew nach Saïda und Aïn-Sefra gegen Süden bildet, soll alsbald mit dem staatlichen algerischen Bahnnetze vereinigt werden, damit die auf Staatskosten ausgeführten Arbeiten so schnell wie möglich nutzbar gemacht werden. Wie erinnerlich, kaufte der französische Staat im vorigen Jahre die algerischen Bahnen von der französisch-algerischen Gesellschaft zurück. Die Gesammtlänge der obenerwähnten Linie beträgt 117 km. Die Betriebskosten scheinen, auf das Kilometer und Jahr berechnet, die Höhe von 1 700 bis 1 800 Fr. erreichen zu sollen, wobei wöchentlich 2 Züge in jeder Richtung, ohne die von der Militärverwaltung erforderten und von ihr bezahlten Züge zu berechnen, angenommen werden, doch wird voraussichtlich ein Zug wöchentlich genügen. Die Einnahme werde auf nicht mehr als 700 Fr. für das Kilometer geschätzt, der Fehlbetrag des Betriebes sich danach auf etwa 1 100 Fr. für das Kilometer und auf 130 000 Fr. für die ganze Linie belaufen, die zum Theil durch eine Verkehrssteigerung auf der Linie von Arzew nach Aïn-Sefra gedeckt werden.

Allgemeines.

— **Automobilfahrt München-Venedig.** Die bekannten Sportsmänner Hermann und Herbert Beissbarth fuhren einer Meldung der Münch. „Allg. Ztg." zufolge am 25. Mai früh um 3 Uhr 45 Min. im Automobil vom Sendlingerthorplatz in München ab und legten bei theilweise regnerischem Wetter den Weg über den Brenner (1 350 m) und die Ampezzostrasse (Passhöhe vor Cortina 1 550 m) nach Venedig in 18 Stunden 45 Min. zurück. Sie kamen Abends 10 Uhr 30 Min. am Ziele an. Die rund 500 km lange Fahrt dauerte etwa eine Stunde länger als die des Schnellzuges, dagegen wurde die Fahrzeit des Postzuges um volle vier Stunden geschlagen. Der zu der Fahrt benutzte Wagen besitzt 6½ Pferdekräfte und ein Gewicht von 400 kg.

— **Dampferverbindung zwischen St. Francisco und Ostasien.** Ein Hamburger Korrespondent der „Frkf. Ztg." erklärt auf Grund einer Unterredung mit dem Generaldirektor Ballin von der Hamburg-Amerika-Linie, dass die Meldung von einer geplanten Dampferverbindung zwischen San Francisco und Ostasien auf Wahrheit beruht. Es schweben darüber noch Verhandlungen mit den grossen amerikanischen Bahnen, die im Anschlusse an diese Schiffsverbindung die Beförderung von Reisenden und Gütern über das amerikanische Festland übernehmen und andererseits in Newyork einen Anschluss an die beiden grossen deutschen Dampferlinien herstellen sollen. Die bisher auf der grossen Verkehrsstrasse des stillen Ozeans noch gar nicht vertretene deutsche Flagge nimmt damit auch dort den Wettbewerb mit der englischen, amerikanischen und der mit starker Staatsunterstützung versehenen japanischen Rhederei auf. Das Zustandekommen dieser pacifischen Linie wird den die Erde umspannenden Gürtel der Hamburg-amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft schliessen.

— **Ueber den Besuch der Pariser Ausstellung,** soweit er sich über die französische Nordbahn bewegt hat, auf der die englischen, belgischen, holländischen und der grösste Theil der deutschen Reisenden in Paris eintreffen, veröffentlicht die Direktion der Nordbahngesellschaft eine interessante Zahlenzusammenstellung. Danach ist die Zahl der englischen Besucher im Vergleich zur Ausstellung von 1889 zurückgegangen. Im vergangenen Jahre kamen 206 338 Reisende aus England gegen 227 662 in dem früheren Ausstellungsjahre. Stark vermehrt hat sich die Zahl der zugereisten Belgier und Holländer, nämlich 419 438 gegen 299 740. Fast verdoppelt hat sich die Zahl der deutschen Ausstellungsbesucher: 102 536 gegen 56 618. Den grössten Zuwachs lieferte jedoch Russland: 28 020 gegen 4 683.

— **Neuer Fischmarkt an der Grossen Centralbahn in London.** Zwischen dem neuen Endbahnhof der Grossen Centralbahn und der Edgwarebahn in der Kirchstrasse ist zufolge einer Meldung der „Railway News" kürzlich der neue Portmanmarkt eröffnet worden. London besitzt 14 solcher Märkte, deren 8 sich in Händen der Citygemeinde befinden. Der Portmanmarkt zeichnet sich indess vor den meisten übrigen dadurch aus, dass für denselben, obwohl das Recht dazu bewilligt ist, keine Abgaben und innerhalb seiner Grenzen nur ein geringes Standgeld erhoben wird. Was von diesem Markt für die Einwohner Londons erwartet wird, geht am besten hervor aus einigen Vergleichsziffern. Billingsgate empfing im verflossenen Jahre 40 000 t Fische zu Wasser und 99 000 t zu Lande, von letzteren 10 000 t mit der Grossen Centralbahn. Der Portmanmarkt soll nun dem überlasteten Billingsgate die aus Grimsby herkommenden 10 000 t Fische abnehmen und dadurch den Ein-

wohnern einen Theil der Abgaben, die sich im verflossenen Jahre auf 4000 £ beliefen, ersparen. Eine Anzahl Händler hat bereits ihre Plätze im Markt bezogen und die Fischbuden sind fast alle schon vermiethet. Da der Portmanmarkt dicht an der Endstation Marylebone der Centralbahn und nahe bei Paddington sowie bei den Niederlagen der Grossen Nordbahn sich befindet, dürfte es nicht schwer fallen, die Ausgabe der Fische zeitiger als in Billingsgate zu bewerkstelligen. Der Markt ist etwa 7 km von Billingsgate, 5,5 km von Smithfield und fast 4,5 km vom Covent Garden entfernt; er bedeckt eine Fläche von etwa 4000 qm und wird ausser 175 Ständen noch 12 geräumige Läden in der Kirchstrasse umfassen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 23,960 km lange, im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehende Lokalbahnstrecke Neuhof - Weseritz, welche am 2. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Pr. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Die Abfertigungsbefugniss der an der Strecke Wien-Bodenbach zwischen den Stationen Brünn und Adamsthal belegenen Haltestelle Bilowitz, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, ist unter Aenderung der Stationsbezeichnung in „Bilowitz (Walzmühle und Brettsäge)“ vom 1. Juni d. J. ab für den beschränkten Güterverkehr in Wagenladungen erweitert worden und zwar nur für Sendungen von und nach den Etablissements Walzmühle und Brettsäge.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1987 vom 15. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände und Raddrücke der Eisenbahnfahrzeuge sowie der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse (abgesandt am 3. Juni d. J.).

Nr. 2082 vom 22. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, die königliche Eisenbahndirektion Kattowitz und die Wien-Aspang-Eisenbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 1. Juni d. J.).

Nr. 2169 vom 26. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend das alphabetische Fahrscheinverzeichniss vom 1. Juni d. J. (abgesandt am 3. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Zu den besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern usw. auf den schmalspurigen Eisenbahnlinien a) Döbeln - Mügeln - Oschatz, Mügeln - Nerchau - Trebsen und Oschatz-Strehla, b) Taubenheim-Dürrhennersdorf, c) Wilkau - Kirchberg - Wilzschhaus und Wilzschhaus - Carlsfeld sind die Nachträge II und zu dem Tarife für d) Potschappel-Wilsdruff-Nossen ist der Nachtrag III erschienen. Abzüge können durch unsere Stationen bezogen werden. Die Nachträge gelten vom Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Altenburg - Langenleuba - Oberhain und enthalten im wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen der Frachttarife für die Stationen, wo die genannten Schmalspurbahnen an die Vollspurbahnen anschliessen.

Dresden, am 4. Juni 1901. (1396)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb.

Zum Kilometerzeiger für den sächsischen Binnen-Güter- etc. Verkehr tritt an dem noch besonders bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Altenburg-Langenleuba - Oberhain der Nachtrag XI in Kraft. Abzüge davon können durch unsere Stationen bezogen werden. Der Nachtrag enthält im wesentlichen Entfernungen für die Verkehrsstellen Beiern - Langenleuba, Boderitz i. S.-A., Ehrenhain, Kotteritz und Steinbach i. S.-A. der neuen Linie und Entfernungsänderungen für ältere Stationsverbindungen.

Dresden, am 3. Juni 1901. (1397)
Kgl. Generaldirektion
der sächs. Staatseisenbahnen, II. Abth.

Der Berliner Wollmarkt findet am 18., 19. und 20. Juni in der Rinderhalle des städtischen Centralviehhofes statt. Für die eisenbahnseitige Beförderung von Wollsendungen nach und von dem Centralviehhofe wird neben der tarifmässigen Fracht für diese Station eine Anschlussgebühr von 7,20 ℳ für jeden beladenen Wagen erhoben. Die Sendungen müssen an die Verwaltung des städtischen Centralviehhofes oder an Interessenten, denen die Beförderung nach und von dieser Station gestattet ist, gerichtet oder von denselben aufgegeben sein.

Berlin, den 3. Juni 1901. (1398)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Güterverkehr.
Ausnahmetarif 7b für Getreide etc.

Mit dem 1. Juli 1901 werden für die Station Bitterfeld der königlichen Eisenbahndirektion Halle neue Frachtsätze eingeführt, welche von der Güterabfertigungsstelle der genannten Station sowie der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren sind.

Bromberg, den 14. Mai 1901. (1399)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.
Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900.

Mit Wirksamkeit vom 20. Juni l. J. wird die Station Budapest fövarosi közraktárak in den Ausnahmetarif Nr. 40 (für Fette), und zwar mit den für die übrigen Budapester Bahnhöfe geltenden Frachtsätzen einbezogen.

München, den 1. Juni 1901. (1400)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Tarif mit Asch Stadt und Rossbach vom 1. August 1901.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1901 gelangt der vorbezeichnete Tarif für die Beförderung von Gütern zur Einführung.

Der bisherige Tarif vom 15. April 1891 wird hierdurch aufgehoben und ersetzt.

München, den 1. Juni 1901. (1401)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. wird die Station Bingerbrück in den Ausnahmetarif 2 für Steine einbezogen.

Näheren Aufschluss geben die betheiligten Dienststellen.
München, den 30. Mai 1901. (1402)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit dem 10. d. Mts. wird die Station Ribnitz des Direktionsbezirks Stettin in die Abtheilungen A und B des Ausnahmetarifs 6 vom 20. August 1900 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 3. Juni 1901. (1403)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Ausnahmetarif 7 a für Getreide usw.

Mit Gültigkeit vom 18. Juni/1. Juli 1901 alten/neuen Stils wird zum deutsch-russischen Ausnahmetarif 7 a für Getreide usw. der Nachtrag II eingeführt. Derselbe enthält ausser Berichtigungen und Ergänzungen zum Haupttarif neue Frachtsätze für Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr. Kaibhf. und Memel von einigen Stationen der Rjäsan-Uralsker Bahn sowie neue und ermässigte Frachtsätze für Pillau von Stationen der Charkow-Nikolajew-, Libau-Romnyer, Moskau-Kijew-Woronesch-, Moskau-Kursker, Moskau-Windau-Rybinsker, Rjäsan-Uralsker, Ssamara-Slatouster, der russischen Südost- und Ssysran-Wjäsma-Eisenbahn.

Ferner treten die Frachtsätze für die Stationen Koslow der russischen Südostbahnen und Tula der Ssysran-Wjäsma-Eisenbahn im Verkehr nach Pillau infolge anderweiter Berechnung und die Sätze der Station Kowrow II der Moskau-Nischny-Nowgoroder Eisenbahn wegen mangelnden Verkehrsbedürfnisses durchweg mit dem 1. August 1901 neuen Stils ausser Kraft.

Druckstücke des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen zum Preise von 0,35 ℳ. für das Stück erhältlich.
Bromberg, den 15. Mai 1901. (1404)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 10. Juni d. J. treten im Tarif, Theil II, Heft 1, nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Holz des Spezialtarifs II) in Kraft:

Von / nach	Mähr.-Neustadt K. K. St. B.	Sternberg K. F. N. B. und K. K. St. B.
	Pfennige für 100 kg	
Grauhof K. E. D. M.	216	219

Breslau, den 1. Juni 1901. (1405)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Die im bayerisch-sächsischen Güterverkehre, Heft 2, bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 21 a für die Beförderung von Jutegarnen und Jutegeweben von Meissen-Triebischthal und Triebes nach bayerischen Stationen gelten vom 10. Juni 1901 ab auch für Jutesäcke. Ausgenommen von dieser Erweiterung sind die bayerischen Stationen Immenstadt, Kempten, Lindau und Röthenbach b. Lindau.
Dresden, den 6. Juni 1901. (1406)
Königl. Generaldirektion
der sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1901 wird für Steine wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 genannt im Verkehr zwischen Ittlingen und Ludwigshafen a/Rh. ein ermässigter Frachtsatz von 0,23 ℳ. für 100 kg eingeführt.
Karlsruhe, den 4. Juni 1901. (1407)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Im Verkehre mit den Stationen Eisenberg i. d. Pfalz, Hettenleidelheim und Tiefenthal kommt der im Abschnitt F Ziffer 3 vorgesehene besondere Zuschlag (Lokalbahnzuschlag) nur mehr für den Versand von Thon zur Anwendung.

Der Artikel „Thonerde“ ist zu streichen.
München, den 1. Juni 1901. (1408)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Tarif (Theil II Abth. A) vom 1. Februar 1898.

Auf Seite 71 des Haupttarifs sind die nachstehenden, ab 1. Juli gültigen Schnittsätze der Klassen A und B nachzutragen.

	A	B
	5 t	10 t
	Franken für 100 kg	
Fürth – Pino	5,34 (7)	4,51 (7)
Fürth – Chiasso	5,71 (7)	4,84 (7)
Fürth – Peri	4,40 (7)	3,68 (7)

(7) Nur gültig für Benzin nach Italien.
München, den 5. Juni 1901. (1409)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 5. Juni l. Js. werden für Kies und Sand im Verkehr zwischen Durmersheim einerseits und Bretten, Enzberg, Eutingen i/Baden, Königsbach i/Baden, Mühlacker, Niefern und Pforzheim anderseits ermässigte Frachtsätze unter den für den Ausnahmetarif 4 c bestehenden Bedingungen eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 4. Juni 1901. (1410)
Gr. Generaldirektion.

Zum Tarifheft 2 für den sächsisch-württembergischen Güterverkehr tritt am 15. Juni d. J. der Nachtrag I in Kraft. Er enthält im wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers sowie der Ausnahmetarife und ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.
Dresden, den 5. Juni 1901. (1411)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1901 ab werden den Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B sowie der Spezial- und Ausnahmetarife für Wagenladungen von und nach der Gemeinschaftsstation Tribsees, soweit sich der Verkehr über Neustrelitz-Grimmen bewegt, 0,02 ℳ. für 100 kg zugeschlagen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Hannover, den 3. Juni 1901. (1412)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.
(Ausgabe der Nachträge I zu dem vom 1. August 1900 gültigen Tarif Theil II, Heft 3, und zu dem vom 1. November 1899 gültigen Tarif Theil II, Heft 4.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901, für Frachterhöhungen vom 1. August 1901 treten die Nachträge I zu den Verbandsgütertarifen Theil II, Heft 3 und 4 in Kraft.

Der Nachtrag I zum Tarifheft 3 enthält ausser Berichtigungen die Aufhebung von Frachtsätzen, anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Pozsony-Dynamitgyár, die Aufnahme der deutschen Stationen Grabow a. O., Vulkan-Bredow und Züllchow in den Tarif, den theilweise geänderten Ausnahmetarif Nr. 9 (Wolle usw.), eine Erweiterung der Ausnahmetarife 12 B (Geflügel, todtes, usw.) und 13 A (Eier) durch Aufnahme neuer Stationen, die neuen Ausnahmetarife Nr. 27 (Pottasche), 28 (Spiritus), 29 (Holzkohle) und 30 (Töpfergeschirr usw.), eine Aenderung und Ergänzung des alphabetischen Waarenverzeichnisses und endlich eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Der Nachtrag I zum Tarifheft 4 enthält eine Aenderung der „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen“, die Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifs Nr. 6 b (Rolltabak), sowie die Aufhebung von Frachtsätzen, dann die Aufnahme der deutschen Stationen Harburg U. E., Grabow a. O., Vulkan-Bredow und Züllchow in den Tarif, eine Ergänzung der Nomenklaturen der Ausnahmetarife 1 b (Quebrachoholz-Extrakt usw.) und 4 (Palmöl usw.), die theilweise Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 b (Petroleum), die Ergänzung des alphabetischen Waarenverzeichnisses und des Kilometerzeigers, Stationsnamenänderungen, sowie sonstige Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieser Nachträge werden bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.
Wien, am 3. Juni 1901. (1413)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 16/b (Koks zu Hochofenzwecken).

Der im Nachtrag IV zum Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes enthaltene Ausnahmetarif Nr. 16/b für Koks zu Hochofenzwecken von rheinisch-westfälischen Stationen nach Königshof k. k. St. B. und nach Kladno B. E. B. wird mit Ende September 1901 aufgehoben.

Mit 1. Oktober 1901 gelangen für Kokssendungen nach den vorbenannten beiden Stationen nur die aus dem Ausnahme-

tarif 16/a dieses Tarifheftes sich ergebenden Frachtsätze zur Anwendung.

Wien, am 5. Juni 1901. (1414)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Bahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden die Stationen Olmütz-Hodolein und Olmütz k. k. St. B. (für Sendungen solcher Etablissements, welche mit diesen Stationen in Schienenverbindung stehen) mit den für die Stationen Olmütz St. E. G. und K. F. N. B. vorgesehenen Frachtsätzen in den Tarif Theil III, Heft 3 vom 1. Februar 1898 einbezogen.

Die Stationen Olmütz-Hodolein und Olmütz k. k. St. B. rangiren in die Gruppe 32 der Reexpeditionstabelle.

Wien, am 4. Juni 1901. (1415)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Holz (ausgen. Farbhölzer) in Stämmen, Balken, Bohlen, Blöcken, Stöckeln, Brettern (letztere auch gehobelt, genutet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet) und Holznägel (Schuhpflöcke) von solchen Sorten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemässen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres die im Nachtrag IV vom 1. Juni d. J. zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1./11. 1899 auf Seite 10 im Ausn.-Tarif Nr. 66 für amerikanisches Nussholz enthaltenen Frachtsätze in Kraft.

Der in diesem Ausn.-Tarife für Laube-Wien Oe. N. W. B. enthaltene Frachtsatz von 153 ₰ für 100 kg findet auch auf Sendungen Anwendung, welche per Bahn in Bodenbach oder Tetschen vom Auslande eintreffen und in diesen Stationen umkartirt bezw. nach Wien II K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B. oder St. E. G. neu aufgegeben werden.

Wien, am 4. Juni 1901. (1416)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

Für Koks des Ausn.-Tarifes 25 tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
nach Königshof . . .	52 ₰

Wien, am 3. Juni 1901. (1417)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Juni d. J. tritt für den Personen- und Gepäckverkehr mit Helgoland, Amrum, Wyk a/Föhr, Westerland, Munkmarsch, Lakolk a/Röm und Büsum an Stelle des Tarifs vom 1. Juni 1897 nebst Nachträgen I—III ein neuer Tarif in Kraft. Die in ihn aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. Nähere Auskunft geben die betheiligten Fahrkarten-Ausgabestellen.

Altona, den 1. Juni 1901. (1418)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preussisch-sächsisch-bayerischer und mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Leichen für den preussisch-sächsisch-bayerischen Verkehr vom 1. Oktober 1896 und den dazu erschienenen Nachträgen I—V tritt mit dem 1. August d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben werden in einigen Verkehrsbeziehungen Erhöhungen zur Durchführung kommen, die in der Hauptsache auf Aenderung der Antheile der bayerischen Staatsbahnen und auf die Einlegung neuer Schnellzüge auf den Strecken Eisenach-Lichtenfels und Erfurt-Sangerhausen zurückzuführen sind.

Gleichzeitig wird infolge unzureichender Benutzung die direkte Abfertigung in einer Reihe von Verkehrsbeziehungen aufgehoben.

In den neuen Tarif werden die seither im Tarif für den mitteldeutschen Personenverkehr vom 1. Mai 1896 enthaltenen Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen und Stationen der bayerischen Staatsbahnen sowie die Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Erfurt und Halle a/S. über die bayerische Staatsbahn und ferner die Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt einerseits und Stationen der sächsischen Staatsbahnen andererseits über die bayerische Staatsbahn übernommen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Erfurt, den 4. Juni 1901. (1419)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Generalversammlungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft.

Die Genossenschaftsmitglieder werden zu der diesjährigen am Donnerstag, den 27. Juni 1901, 10 Uhr Vormittags, in Hamburg im Hause der Patriotischen Gesellschaft (an der Trostbrücke), Zimmer Nr. 20 stattfindenden ordentlichen Genossenschaftsversammlung gemäss § 6 des revidirten Statuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

1. Geschäftsbericht des Vorstandes.
2. Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung für 1900.
3. Nachbewilligung von Verwaltungskosten für 1900.
4. Voranschlag für 1902.
5. Genehmigung eines neuen Genossenschaftsstatuts.
6. Erlass von Unfallverhütungs-Vorschriften.
7. Vermögensauseinandersetzung mit der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft.
8. Neuwahl von Vorstandsmitgliedern.
9. Neuwahl des Ausschusses zur Vorprüfung der Jahresrechnung.

Lübeck, den 3. Juni 1901. (1420)
Der Genossenschaftsvorstand.
von Alvensleben.

4. Verdingungen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen.

Lieferung von Telegraphenstangen.

Die Lieferung von 2700 Stück hölzernen, nicht getränkten Telegraphenstangen soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserer Kanzlei — Bismarckplatz 1 — hier zur Einsicht offen und können von dort gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in baar — nicht in Briefmarken — bezogen werden.

Mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Telegraphenstangen" versehene Angebote sind bis zu dem am 18. Juni 1901, Vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer unseres Geschäftsgebäudes, Bismarckplatz Nr. 1, hierselbst stattfindenden Eröffnungstermin an uns einzusenden.

Essen, den 25. Mai 1901. (1421)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Lieferung von buchenen Brückenbohlen für die Landesverkehrsbrücke bei Kleinsteinheim soll öffentlich verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (durch Postanweisung) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin

Donnerstag, den 20. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,

gebührenfrei einzureichen.

Frankfurt a/M., den 3. Juni 1901. (1422J)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Die Ausführung von rund 13 km Gleisumbauten in zwei Loosen auf der Strecke Werder-Biederitz soll öffentlich verdungen werden.

Das Verdingungsheft liegt während der Büreaustunden bei der unterzeichneten Betriebsinspektion 14 zur Einsicht aus und kann auch gegen kostenfreie Einsendung (nicht in Briefmarken) von 0,50 ℳ von der Betriebsinspektion 7, Berlin W. 9, Potsdamer Platz 4—6, bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Ausführung von Gleisumbauten" bis zum 15. Juni 1901, Vormittags 11 Uhr, nach hier einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage. (1423)
Berlin W. 9, Potsdamer Platz 4—6.
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 14.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 45. | 12. Juni 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Finanzielles Ergebniss der preussischen Staatsbahnen für das abgelaufene Etatsjahr 1900.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ ist in der Lage, hinsichtlich des Jahresergebnisses der preussischen Staatsbahnen folgende Mittheilungen zu machen:

„Nach unseren Informationen werden die preussischen Staatsbahnen, soweit sich bis jetzt übersehen lässt, auch für das verflossene Etatsjahr 1900 günstig abschliessen. Wir schätzen den Mehrüberschuss gegen den Etat auf pr. pr. 18 000 000 *M.* —: ein Wirthschaftsergebniss, welches um so höher anzuschlagen ist, als während des letzten Drittels des Etatsjahres eine starke Abflauung des Verkehrs eintrat und diese, wie derzeit bekannt geworden, auch dahin führte, dass die Verkäufe der Altmaterialien gegenüber den zu niedrigen Preisangeboten eingestellt wurden. Zweifellos hätte der Mehrüberschuss die im Winter angenommene Höhe erreicht, wenn die in den nicht verkauften Altmaterialien steckenden Werthe den Einnahmen des Jahres 1900 noch zu Gute gekommen wären.

Wie gut sich übrigens diese hinsichtlich der Altmaterialienverkäufe rechtzeitig geübte Zurückhaltung bewährt hat, zeigt ein Vergleich der heute erzielten mit den damals gebotenen Preisen. Aller Wahrscheinlichkeit nach werden diese Verhältnisse sich weiter heben und darf im übrigen wohl angenommen werden, dass die wirthschaftliche Stockung, welche hinsichtlich der Dauer und Tiefe doch vielfach überschätzt worden ist, den tiefsten Punkt überschritten hat.

Auch die sich daran knüpfenden weiteren finanziellen Aussichten sind — soweit sich zur Zeit übersehen lässt — für die preussischen Staatsbahnen bei der ihnen innewohnenden Elastizität und der guten Ordnung ihrer Finanzen als nicht ungünstige zu bezeichnen. Insbesondere wird der in Aussicht stehende gute Jahresabschluss für 1900 dazu beitragen, dass der für Vermehrung des Fuhrparks und Verbesserung der Bahnanlagen bestimmte Dreissigmillionenfonds von neuem aufgefüllt werden kann.“

Mit Befriedigung nehmen wir von diesen günstigen Aussichten Kenntniss. Sie bestätigen vollkommen die Erwartungen, welche wir hinsichtlich der weiteren finanziellen Entwickelung der preussischen Staatsbahnen gehegt haben. Nach unserer Berechnung wird bei diesem Ergebniss für die preussischen Staatsbahnen, welche schon seit einer Reihe von Jahren einen Betriebsüberschuss von über 7 % ihres Anlagekapitals gebracht haben, auch für das jetzt abgelaufene Etatsjahr 1900 mit einer Rente von mehr als 7 % gerechnet werden dürfen. Der Betriebskoeffizient, welcher für 1900 Zeitungsnachrichten zufolge bei anderen deutschen Staatsbahnen 70 % weit überschritten haben soll, würde danach bei den preussischen Staatsbahnen auch im Jahre 1900 60 % noch nicht erreichen.

Diese Wirthschaftsergebnisse erscheinen in mehrfacher Richtung lehrreich. Dass angesichts der erheblichen Preissteigerung auf allen Gebieten ohne gleichzeitige Erhöhung der Eisenbahnfahrgelder und Frachten die Ausgabeseite sich zu der Einnahmeseite bei den Eisenbahnen immer ungünstiger gestalten und dieses Missverhältniss noch mehr verschärft werden muss, wenn dazu eine die Einnahmen mindernde Periode wirthschaftlicher Stockung hinzutritt, kann nicht Wunder nehmen. Es liegt uns daher auch nichts ferner, als in dem fortgesetzten Anwachsen des Betriebskoeffizienten ein Anzeichen von Unwirthschaftlichkeit sehen zu wollen. Nur das eine ist unseres Erachtens aus den neuesten Betriebsergebnissen wieder unbestreitbar herzuleiten: dass ein grösserer Verwaltungskörper leichter als ein kleinerer die jeweiligen wirthschaftlichen Störungen überwindet und deshalb die für die Verhältnisse des Staates wie der Betriebsverwaltung selbst werthvolle Eigenschaft einer Stetigkeit hinsichtlich seiner Betriebsergebnisse im erhöhten Maasse in sich trägt.

Uebrigens lässt sich aus den von der „Nordd. Allg. Ztg.“ gemachten Angaben schon jetzt der weitere Schluss ziehen, dass der Antheil Hessens an den Eisenbahnüberschüssen des abgelaufenen Jahres über den auf 11 030 625 *M.* veranschlagten Betrag hinaus voraussichtlich mindestens um weitere 330 000 *M* sich steigern muss — jedenfalls ein angenehmer Zuwachs zu den übrigen Staatseinnahmen dieses Landes.

v. M.

Die Nachnahme im Eisenbahnverkehr.

Nach § 62 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist dem Absender einer Sendung gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmässige Provision berechnet. Die Berechnung der Provision ist auch für baare Auslagen der Eisenbahnverwaltung gestattet. Die Eisenbahn ist verpflichtet, sobald der Betrag der Nachnahme vom Empfänger bezahlt ist, den Absender davon zu benachrichtigen und ihm die Nachnahme auszuzahlen. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe gemacht sind (Vorfrachten). Die Nachnahmeprovision beträgt nach Ziffer IX des Nebengebührentarifs bei Beträgen bis 100 ℳ einschliesslich 1 %, bei Beträgen über 100 ℳ für die ersten 100 ℳ 1 %, für den überschiessenden Betrag ½ %. Angefangene Mark der Nachnahme werden für voll gerechnet. Mindestens werden 10 ₰ erhoben. Die gleichen Beträge werden auch für Baarvorschüsse und baare Auslagen der Eisenbahn berechnet.

In einem Antrag des Ausschusses der Verkehrsinteressenten der ständigen Tarifkommission an diese Kommission vom 31. März d. J. ist vorgeschlagen, die Position IX, Nachnahmeprovision des Nebengebührentarifs, wie folgt zu ändern:

„Für Nachnahmen nach Eingang oder Baarvorschüsse, insoweit letztere nach den besonderen Bestimmungen im Theil II A zugelassen sind, sowie für baare Auslagen der Eisenbahn: a) bei Beträgen bis zu 50 ℳ einschliesslich 1 %, b) bei Beträgen über 50 ℳ ¼ % Provision, mindestens aber 50 ₰. Angefangene Mark der Nachnahmen werden für voll gerechnet. Mindestens werden 10 ₰ erhoben. Wegen der provisionsfreien Nachnahme vergl. § 62 Abs. 2 der Verkehrsordnung.“

Zur Begründung ist folgendes angeführt:

„Der gegenwärtige Satz der Nachnahmeprovision, welcher für Beträge bis 100 ℳ einschliesslich 1 % und bei Beträgen über 100 ℳ für die ersten 100 ℳ 1 % und für die überschiessenden Beträge ½ % vorsieht, erscheint verhältnissmässig hoch und belastet zahlreiche Sendungen in einer Weise, welche der aus der Nachnahme für die Eisenbahnverwaltung entstandenen Mühewaltung nicht entspricht. Wird mit diesen Provisionssätzen die Nachnahmeprovision verglichen, welche bei der Reichspost zur Erhebung kommt, so ergibt sich, dass bei Beträgen von 50 ℳ die durch die Post erhobene Gebühr sich auf 20 ₰ Rückporto und 10 ₰ Vorzeigegebühr, also im ganzen auf 30 ₰ berechnet, für Beträge von 100—200 ℳ auf 40 ₰, von 200—400 ℳ auf 50 ₰, von 400—600 ℳ auf 60 ₰ und von 600—800 ℳ auf 70 ₰, während bei den jetzigen Sätzen der Eisenbahnverwaltung für Beträge von 100 ℳ 1 ℳ, von 200 ℳ 1,50 ℳ, von 400 ℳ 2,50 ℳ, von 600 ℳ 3,50 ℳ und von 800 ℳ 4,50 ℳ sich ergeben.

Bei der Eisenbahnverwaltung handelt es sich bei derartigen Nachnahmeträgen sehr häufig um Summen, welche den Betrag von 100 ℳ wesentlich übersteigen. Namentlich macht sich die Frage geltend bei Gütersendungen, welche durch Speditöre von Umschlagplätzen weiter befördert werden und bei welchen die Nachnahme der Vorfrachten in Rücksicht zu ziehen ist.

Nach den von uns formulirten Vorschlägen würden sich folgende Gebührensätze ergeben: bis zu 200 ℳ 50 ₰, bei Sendungen von 400 ℳ 1 ℳ, bei Sendungen von 600 ℳ 1,50 ℳ und bei solchen von 800 ℳ 2 ℳ. Wenn auch diese Beträge noch erheblich über denjenigen Sätzen stehen, welche bei Postnachnahmen in Betracht kommen, so sind wir doch der Meinung, dass eine Ermässigung auf die von uns vorgeschlagenen Sätze eine erwünschte und zunächst wohl auch ausreichende Erleichterung des Nachnahmeverkehrs bei Eisenbahnsendungen zur Folge haben würde.“

Es besteht kein Zweifel, dass das dermalige Nachnahmeverfahren für die Bahn mit einer nicht unerheblichen Mühewaltung verbunden ist. Wenn daher an eine Ermässigung der Gebühr herangetreten werden soll, so fragt es sich, ob nicht das Verfahren geändert und sehr wesentlich vereinfacht werden kann. Der Ausschuss der Verkehrsinteressenten hat bezüglich der Gebühren auf die Post verwiesen. Es liegt nahe, dies auch bezüglich des Verfahrens zu thun.

Zur Zeit werden die Nachnahmen im Eisenbahnbetrieb mittelst der Frachtkarten von Station zu Station aufgerechnet. Sie bilden den Gegenstand einer umständlichen Abrechnung und Kontrole zwischen den einzelnen Verwaltungen. Ein ähnliches Verfahren bestand früher auch bei der Post. Diese ist seit einer Reihe von Jahren dazu übergegangen, die von den Adressaten bezahlten Nachnahmebeträge den Absendern durch Postanweisung zu überweisen. Den Absendern der Postnachnahmen werden Nachnahmescheine ertheilt. Im übrigen findet eine Kontrole der Nachnahmen bei den Aufgabestellen nicht statt. Nach Einlösung der Nachnahmen am Bestimmungsort wird über den vom Adressaten eingezogenen Betrag eine Postanweisung unmittelbar an den Absender ausgestellt und diese ihm auf dem gewöhnlichen Wege zugeführt. Der Nachnahmeschein wird vom Absender nicht zurückverlangt. Eine besondere Abrechnung zwischen den Postverwaltungen über die Nachnahmebeträge ist nicht nothwendig.

Dieses Verfahren hat sich durchaus bewährt. Es sollte möglich sein, es auch für die Bahn wenigstens zunächst im Bereich des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes nachzuahmen. Dabei wären die von den Güterempfängern eingezogenen Nachnahmebeträge der Post mittelst von den Empfangsstationen ausgestellter Postanweisungen behufs der Auszahlung an die Absender bezw. bei Dienstnachnahmen an die Absende-(Unterwegs-)Güterstellen zu überweisen. Eine Kontrole der Aufgabegüterstellen über die richtige Begleichung der Nachnahmen an die Absender würde entbehrlich. Diese Kontrole könnte ruhig den Aufgebern der Sendungen selbst überlassen werden. Die Empfangsstellen hätten die Nachnahmen auf Grund der Frachtbriefe nach den Angaben der Aufgeber bezw. Güterstellen in besondere Ankunftsbücher einzutragen, welche zur Kontrole für die richtige Abwickelung der Nachnahmen dienen würden. Als Belege dazu könnten die Posteinlieferungsscheine über die von den Güterstellen abgesandten Postanweisungen dienen. Es liesse sich wohl auch die Führung besonderer Kontrolbücher mit der Post vereinbaren. Nach Einlieferung der Postanweisungen über die eingezogenen Nachnahmebeträge bei der Postanstalt wäre die Bahn — abgesehen von etwaigen Reklamationsfällen — ihrer Verpflichtung gegen die Aufgeber nachgekommen. Eine weitere Thätigkeit der Bahn würde entfallen. In den Frachtkarten, Abrechnungspapieren, Monatsrechnungen der Güterstellen würden die Spalten für Nachnahmen entbehrlich. Das Gleiche wäre der Fall mit den Nachnahmebegleitscheinen. Wollte man für die erste Zeit ganz sicher gehen, so könnte man in den Frachtkarten die Nachnahmen allenfalls nachrichtlich vermerken. Der Eisenbahnverwaltung wäre eine Menge von Schreibereien und Kontrolmaassregeln erspart. Der Geldumsatz (Betriebsfonds) würde vermindert. Die Aufgeber der Sendungen würden ihr Geld in der für Geldempfänge von auswärts allgemein üblichen Weise erhalten. Sie könnten über dasselbe wie bei sonstigen Postanweisungen auf Rechnung etwaiger Girokontos bei der Reichsbank verfügen.

Mit der Vereinfachung und Verbilligung des Verfahrens liesse sich auch eine Aenderung der Eisenbahnnachnahmegebühren begründen. Die Post berechnet bei Nachnahmen, abgesehen von dem gewöhnlichen Porto (Fracht), je besonders eine Vorzeigegebühr (Einlösungsgebühr) von 10 ₰ und die Postanweisungsgebühr für die Uebermittelung des eingezogenen Betrages an den Absender. Die Vorzeigegebühr ist auch dann

entrichten, wenn die Sendung nicht eingelöst wird. Die ostanweisungsgebühr beträgt bis 5 ℳ 10 ₰, über 5—100 ℳ 20 ₰, ær 100 - 200 ℳ 30 ₰, über 200—400 ℳ 40 ₰, über 400—600 ℳ ₰ und über 600—800 ℳ 60 ₰. Bei Nachnahmen bis zum Beag von 26 ℳ ausschliesslich ist somit zur Zeit die Bahn billiger s die Post. Es möchten aber keine besonderen Bedenken beehen, die Gebührenberechnung der Post auch bei der Bahn ıchzuahmen, da bei der geschilderten Aenderung das Verfahren it den Nachnahmen bei Bahn und Post so ziemlich die gleiche ühewaltung verursachen würde. Nöthigenfalls könnte man i der Bahn zu einer Abstufung der Vorzeigungsgebühr gengen, z. B. bei Beträgen bis 30 ℳ 5 ₰, über 30—50 ℳ 10 ₰, ær 50 ℳ 20 ₰, und so fort.

Vorstehendes möchte auf eine vollständig erschöpfende Behandlung des Gegenstandes keinen Anspruch machen, dürfte aber immerhin eine Anregung im Sinne der befriedigenden Erledigung der Frage geben. Es könnte wohl das Verfahren auch auf die sogenannten provisionsfreien Nachnahmen (dienstlichen Auslagen) Anwendung finden, da der Wegfall jeglicher Abrechnung zwischen den Verwaltungen die Belastung der Bahnkasse mit der Postanweisungsgebühr — um die Vorzeigungsgebühr würde es sich nicht handeln — rechtfertigen dürfte. Anderenfalls könnten kleinere Auslagebeträge (Unterwegsnachnahmen) im Wege des blossen Zuschlags zur Fracht zur Ausgleichung kommen, so dass diese Beträge aus dem Nachnahmeverfahren ganz ausscheiden würden. G. Z.

---

tatistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1899.

Die von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins eutscher Eisenbahnverwaltungen soeben herausgegebenen atistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für ıs Rechnungsjahr 1899*) — der 50. Jahrgang dieses Werkes — hliessen sich dem Jahrgange 1898 in unveränderter Form an.

Das Werk gibt in 11 Abschnitten erschöpfende und durch re Vollständigkeit sehr werthvolle Angaben. Es werden beındelt in Abschnitt A die Verwaltung und Länge der voll- und hmalspurigen Strecken, in Abschnitt B die allgemeine Behreibung der vollspurigen Bahnstrecken, in Abschnitt C die nterhaltung, Erneuerung und kleineren Ergänzungen der bauchen Anlagen der Voll- und Schmalspurbahnen, in Abschnitt D ıs Anlagekapital der vollspurigen Bahnen, in Abschnitt E die ahrbetriebsmittel der vollspurigen Bahnen, in Abschnitt F der erkehr auf den Voll- und Schmalspurbahnen, in Abschnitt G e Geldergebnisse der Voll- und Schmalspurbahnen, in Abhnitt H: I. die Unfälle beim Eisenbahnbetriebe der Voll- und chmalspurbahnen, II. die Zahlungen auf Grund von Haftpflichtnd Unfallversicherungsgesetzen, III. die Achsbrüche und Achsabrüche, IV. die Schäden an Radreifen und Vollrädern, V. die chienenbrüche, in Abschnitt K: I. die Beamten-, Diener- und Arbeiterpensionen, II. die von den Verwaltungen errichteten Pensions- und Unterstützungskassen sowie III. die Krankenfürsorge und in Abschnitt L die nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Anschlussbahnen. Abschnitt J bringt eine Uebersicht der angestellten Beamten und Diener sowie der beschäftigten Arbeiter (geordnet nach den verschiedenen Dienstzweigen) und deren Besoldungen usw. Die schmalspurigen Eisenbahnen, auf welche wir am Schlusse dieser Abhandlung zurückkommen werden, sind in einem Anhange zu den statistischen Nachrichten nachgewiesen.

Die im Rechnungsjahre 1899 dem Vereinsgebiete angehörigen Eisenbahnen sind unter 65 Nummern aufgeführt und zerfallen in folgende 3 Hauptgruppen:

A. deutsche Eisenbahnen,
B. luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen,
C. österreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Die Bahn- und Betriebslängen der 3 Hauptgruppen der Vereinsbahnen für das vorliegende Rechnungsjahr sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Bahngruppe	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1899				Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1899			Betriebslänge im Jahresdurchschnitt		
	vollspurige Strecken		schmalspurige Strecken	zusammen	überhaupt	davon dienen		überhaupt	davon dienen	
	Hauptbahnen	Nebenbahnen				dem Personen-Verkehr	dem Güter-Verkehr		dem Personen-Verkehr	dem Güter-Verkehr
	Kilometer									
deutsche Eisenbahnen	32 520 (32 305)†)	15 071 (14 490)	770 (714)	48 361 (47 509)	48 347 (47 495)	47 418 (46 561)	48 212 (47 369)	47 996 (46 880)	47 056 (45 971)	47 875 (46 767)
luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen	5 175 (5 114)	648 (644)	33 (33)	5 856 (5 791)	7 049 (6 966)	7 022 (6 939)	7 048 (6 965)	7 027 (6 816)	7 000 (6 778)	7 026 (6 815)
österreichisch-ungarische Eisenbahnen	21 448 (21 384)	12 329 (11 262)	456 (439)	34 233 (33 085)	34 867 (33 674)	34 570 (33 371)	34 851 (33 658)	34 127 (32 773)	33 806 (32 420)	34 104 (32 756)
zusammen	59 143 (58 803)	28 048 (26 396)	1 259 (1 186)	88 450 (86 385)	90 263 (88 135)	89 010 (86 871)	90 111 (87 992)	89 150 (86 469)	87 862 (85 169)	89 005 (86 338)

Von der Bahnlänge waren 66 062 (64 625) km eingleisig, 2 252 (21 625) km zweigleisig, 46 (46) km dreigleisig und 91 9) km viergleisig; hiervon entfallen auf die deutschen Bahnen 0 773 (30 346) bezw. 17 455 (17 028) und 45 (45) bezw. 88 (89) km, auf die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 4 617 (4 591) bezw. 1 239 (1 199) km und auf die österreichisch-ungarischen Bahnen 30 672 (29 687) bezw. 3 557 (3 397) und 1 (1) bezw. 3 (0) km. Die Eisenbahnen der preussischhessischen Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft waren an den dreigleisigen Strecken mit 38,03 km und an den viergleisigen Strecken mit 82,46 km betheiligt.

Die Betriebslänge der sämmtlichen Vereinsbahnen hat jetzt eine Ausdehnung erreicht, die fast das 2¼ fache des Umfangs des Erdäquators (40 075 km) und 23 % der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde (384 420 km) beträgt.

Ausser den in der Statistik aufgeführten Linien waren

*) Abdrücke des Werkes können zu dem Preise von 50 ℳ von dem Büro des Vereins Deutscher Eisenbahnverwalıngen, Berlin W., Köthenerstrasse 28/29, bezogen werden.

†) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebisse des Vorjahres dar.

noch einzelne Strecken vorhanden, welche im Laufe des Jahres 1899 zwar eröffnet worden sind, aber für Rechnung der betreffenden Baufonds betrieben wurden und deshalb bei den Betriebsergebnissen nicht weiter in Betracht kommen.

Im Rechnungsjahre 1899 wurden gezählt 135 300 (131 512) Wegeübergänge in Schienenhöhe, 5 092 (4 916) Wegeüberführungen und 19 379 (19 055) Wegeunterführungen.

Der Bahnkörper der sämmtlichen Vereinsbahnen enthielt an Brücken, bei welchen die Lichtweite der einzelnen Oeffnungen mit 2 m beginnt, 36 811 (34 834); die Gesammtlänge der Viadukte betrug 102,58 (99,94) km und diejenige der Tunnels und Gallerien 302,12 (299,49) km. Die hervorragendsten Kunstbauten, insbesondere die längsten Brücken, Viadukte und Tunnels, die Brücken mit den grössten Spannweiten und die höchsten Viadukte sind, soweit es anging, in den Erläuterungen beschrieben.

Die Gesammtlänge aller Gleise betrug 146 644 (142 764) km, von denen auf durchgehende Gleise 110 772 (108 146) km und auf die übrigen Gleise, einschliesslich der Weichenverbindungen 35 872 (34 618) km entfallen. Von der Länge der durchgehenden Gleise bestehen aus breitfüssigen Schienen auf Einzelunterlagen 107 789 (104 774) km oder 97,31 (96,88) %, breitfüssigen Schienen auf Langschwellen 2 689 (3 017) km oder 2,43 (2,79) % und breitfüssigen Schienen unmittelbar auf der Unterbettung 128 (130) km oder 0,11 (0,12) %, während von der Länge der durchgehenden Gleise auf Einzelunterlagen entfallen auf Gleise mit Schienen von einem Gewichte des laufenden Meters a) bis einschliesslich 30 kg 17 267 (16 730) % = 16,02 (15,97) %, b) über 30—35 kg 61 569 (59 977) km = 57,12 (57,24) %, c) über 35—40 kg 24 966 (25 518) km = 23,16 (24,36) km, d) über 40—45 kg 3 641 (2 338) km = 3,38 (2,23) %, e) über 45 kg 346 (211) km = 0,32 (0,20) %. In den durchgehenden Gleisen waren verlegt 90 723 (88 133) km = 84,17 (84,12) % auf hölzernen Querschwellen, 16 968 (16 510) km oder 15,74 (15,76) % auf eisernen Querschwellen und 97 (131) km oder 0,09 (0,12) % auf Steinwürfeln usw.

In dem Berichtsjahre betrugen die sämmtlichen im Gebiete der Vereinsbahnen vorhandenen Weichen, auf einfache Weichen berechnet, 224 803 (216 828) Stück, bei deren Ermittelung die dreitheiligen und die halben Kreuzungsweichen als zwei einfache und die ganzen Kreuzungsweichen als vier einfache gerechnet worden sind.

Von der Bahnlänge der sämmtlichen Vereinsbahnen lagen 27 554 (26 953) km = 31 (31) % derselben in waagerechten Strecken und 60 472 (59 079) km = 69 (69) % in Steigungen oder Gefällen (hiervon 284 [261] km in Steigungen über 1 : 40); in geraden Strecken lagen 62 942 (61 492) km = 71 (71) % und in gekrümmten Strecken 25 084 (24 540) km = 29 (29) % (hiervon 3 333 [3 134] km mit einem Halbmesser von weniger als 300 m). Der kleinste Krümmungshalbmesser auf der freien Strecke (40 m) lag in der Strecke Haag-Scheveningen der niederländischen Staatseisenbahnen.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 16 551 (16 013) Stationen vorhanden, welche sich auf die einzelnen Bahngruppen wie folgt vertheilen: deutsche Eisenbahnen 9 328 (9 094), luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen 1 000 (990), österreichisch-ungarische Eisenbahnen 6 223 (5 929). Der Abschnitt B bringt ferner eingehende Angaben über die Hochbauten und sonstigen baulichen Anlagen sowie über die Telegraphen- und Signaleinrichtungen.

Die Länge der unterhaltenen Strecken sämmtlicher Vereinsbahnen bezifferte sich im Jahresdurchschnitt auf 87 819 (85 543) km und die Länge der unterhaltenen Gleise auf 145 067 (140 965) km. In dem Berichtsjahre wurden umgebaut 8 424,12 (4 720,24) km Gleise und zwar 664,35 (92,11) Kilometer in Gleise aus Eisenschienen und 7 759,77 (4 628,13) km in Gleise aus Stahlschienen. Bei dem Umbau und den einzelnen Auswechselungen sind an neuen Materialien verwendet worden: 10 222 494 (9 911 099) Stück hölzerne Querschwellen, 1 498 090 (1 443 339) Stück eiserne Querschwellen, 314 (615) Stück eiserne Langschwellen, 96 627 (78 818) m Schienen von Eisen und 8 253 225 (7 977 379) m Schienen von Stahl sowie 98 379 (94 859) t Kleineisenzeug, 9 430 (8 390) Weichen, 12 313 (12 027) Herz- und Kreuzungsstücke und 5 048 955 (4 783 576) cbm Bettungsmaterial.

Für die Unterhaltung, Erneuerung und kleineren Ergänzungen der baulichen Anlagen wurden insgesammt 275 483 883 (262 539 404) *M.* aufgewendet, d. i. auf 1 km Länge der unterhaltenen Strecken 3 137 (3 069) *M.*, auf 1 000 Lokomotivkilometer 259 (261) *M.* und auf 1 000 Wagenachskm aller Art 9,84 (9,82) *M.* Es wurden verausgabt für Schienen 34 514 858 (32 118 487) *M.*, Kleineisenzeug 18 109 951 (16 683 686) *M.*, Weichen und Weichenbestandtheile, einschliesslich Herz- und Kreuzungsstücke 9 767 646 (8 581 961) *M.* und Schwellen 45 451 230 (42 762 722) *M.* Von den Gesammtkosten der Unterhaltung und Erneuerung entfallen auf Unterbau 33 264 169 (34 998 264) *M.*, Oberbau 180 011 659 (171 127 108) *M.*, Telegraphen- und Signaleinrichtungen 8 710 423 (7 657 562) *M.*, Hochbauten und sonstige Anlagen 41 449 571 (39 096 037) *M.*, Schneeräumung 5 814 666 (2 018 127) Mark und auf Leistungen für Dritte 6 233 395 (7 642 309) *M.*

Die Gesammtsumme der bis Ende des Betriebsjahres 1899 für die dem Verein angehörenden Privatbahnen und zwar sowohl für die erste Herstellung der Bahnanlagen, als auch für spätere Erweiterungen und Verbesserungen genehmigten Anlagekapitalien betrug: bei den deutschen Bahnen 438,01 (417,40), bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 488,66 (436,24) und bei den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 5 405,32 (5 343,84) *M.* bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 6 331,99 (6 197,48) Millionen Mark.

Der Gesammtbetrag des bis Ende des Betriebsjahres 1899 verwendeten Anlagekapitals bezifferte sich bei den deutschen Bahnen auf 12 490,34 (12 217,74), bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf 1 098,57 (955,46) und bei den österreichisch-ungarischen Bahnen auf 7 429,93 (7 273,0) bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf 21 018,84 (20 446,20) Millionen Mark. Bei den durch Kauf erworbenen Bahnen ist nicht das ursprüngliche Anlagekapital derselben, sondern der gezahlte Kaufpreis als Anlagekapital angenommen worden.

Am Schlusse des Betriebsjahres 1899 besassen: a) die deutschen Bahnen 18 041 (17 384), b) die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 676 (1 626), c) die österreichisch-ungarischen Bahnen 7 738 (7 350), d) die sämmtlichen Vereinsbahnen 27 455 (26 360) eigene Lokomotiven. Auf 10 km Betriebslänge entfielen durchschnittlich zu a) 3,79 (3,72), zu b) 2,39 (2,35), zu c) 2,25 (2,21) und zu d) 3,09 (3,03) eigene Lokomotiven. Unter der Gesammtzahl der eigenen Lokomotiven befanden sich 6 712 (6 375) Tenderlokomotiven.

Im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen haben die eigenen und fremden Lokomotiven (einschliesslich der im Besitze der deutschen Bahnen befindlichen 15 Motorwagen) während des Betriebsjahres von Zügen jeglicher Art (Schnell-, Personen-, gemischte, Güter- sowie Material- und Arbeitszüge — einschliesslich der Schneepflugfahrten —) zurückgelegt:

1. bei den deutschen Bahnen . 455 409 442 (432 717 251) Zugkm
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . . . 53 530 366 (51 459 820) „
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen . . . . . . 189 419 416 (181 942 114) „
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen . . . . 698 359 224 (666 119 185) Zugkm.

Unter Berücksichtigung der als Vorlege- oder Schiebemaschinen geförderten 37 483 507 (35 587 987) km betrug die Anzahl der von den Lokomotiven der sämmtlichen Vereinsbahnen geleisteten Nutzkilometer zusammen 735 842 731 (701 707 172), während 46 991 446 (45 039 420) km auf Leerfahrten, ferner 27 477 806 (25 679 519) Dienststunden auf den Verschiebedienst und 12 023 406 (11 828 707) Dienststunden auf den Bereitschaftsdienst entfallen. Bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues wurden im ganzen 1 057 612 237 (1 003 541 782) bezw. auf 1 km mittlerer Betriebslänge 12 031 (11 743) Lokomotivkm geleistet.

Auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen befindlichen Lokomotiven und Motorwagen geleistet im ganzen bezüglich der Unterhaltung der Lokomotiven bezw. bezüglich der Kosten der Züge: 1. bei den deutschen Bahnen 711 091 672 (673 043 454) bezw. 624 909 842 (594 077 889), 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 73 340 774 (70 195 477) bezw. 67 755 073 (64 742 709), 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 274 206 013 (260 851 083) bezw. 251 962 734 (240 103 435) und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 1 058 638 459 (1 004 090 014) bezw. 944 627 649 (898 924 033) Lokomotivkm.

Im Berichtsjahre sind von den Lokomotiven und Motorwagen auf den eigenen Betriebsstrecken der Vereinsbahnen zusammen 166 975 (158 128) Millionen Tonnenkilometer (d. i. durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 1 899 512 [1 850 303] Tonnenkm) gefördert worden; hiervon entfallen auf 1. Nutzlast: a) Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet) = 2 048 (1 927) Millionen, b) Gepäck und Güter aller Art 53 280 (50 613) Millionen, c) Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern als Frachtgut 46 (43) Millionen, zusammen 55 374 (52 583) Millionen Tonnenkilometer; 2. todte Last (einschliesslich Achsen und Räder): a) der Personen- (ausschliesslich Motor-) Wagen 32 616 (31 333) Millionen und b) der Gepäck- und Güter- (ausschliesslich Motor-) Wagen sowie der Postwagen 78 985 (74 212) Millionen Tonnenkilometer.

Zur Bewältigung des Verkehres standen am Schlusse des Berichtsjahres an eigenen Personen- und Lastwagen (Gepäck-, Güter-, Vieh- und Arbeitswagen) zur Verfügung:

Bahngruppe	Personenwagen	Gepäck-, Güter-, Vieh- und Arbeitswagen			Wagen aller Art
		Gepäckwagen	bedeckte Güterwagen	offene Güterwagen (einschl. Arbeitswagen)	
	Anzahl				
1. bei den deutschen Bahnen	36 077 (34 527)	8 877 (8 557)	117 023 (113 508)	269 740 (259 251)	395 640 (381 316)
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . .	3 710 (3 524)	1 008 (992)	17 293 (16 289)	17 476 (16 786)	35 777 (34 067)
3. bei den österreich.-ungarischen Bahnen	15 956 (15 525)	4 047 (3 932)	69 348 (65 193)	95 949 (91 873)	169 344 (160 998)
zusammen	55 743 (53 576)	13 932 (13 481)	203 664 (194 990)	383 165 (367 910)	600 761 (576 381)

Die am Jahresschlusse bei den sämmtlichen Vereinsbahnen vorhanden gewesenen Personenwagen enthielten Plätze: in der I. Klasse 125 158 (119 264), in der II. Klasse 436 127 (421 428), in der III. Klasse 1 467 756 (1 397 872) und in der IV. Klasse 349 609 (323 206), zusammen 2 359 089 (2 245 108) oder durchschnittlich auf 10 km Betriebslänge 268,47 (261,60) und auf 1 Achse 18,78 (18,65).

Im eigenen Betriebe der Bahnen wurden von den eigenen und fremden Personenwagen überhaupt zurückgelegt 6 110 (5 849) Millionen Achskilometer oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 70 415 (69 358) Achskm. Die durchschnittliche Nettobelastung jeder Personenwagenachse betrug 0,34 (0,33) t, während jede bewegte Personenwagenachse durchschnittlich mit 4,46 (4,38) Personen und von den bewegten Plätzen durchschnittlich 23,75 (23,49) % besetzt waren.

Das Ladegewicht betrug a) für Gepäckwagen 73 194 (70 898) t bezw. für eine Achse 2,42 (2,43) t, b) für bedeckte Güterwagen 2 319 067 (2 177 401) bezw. 5,66 (5,55) t, c) für offene Güterwagen (einschl. Arbeitswagen) 4 675 443 (4 445 127) bezw. 6,01 (5,95) t, überhaupt 7 067 704 (6 693 426) bezw. 5,80 (5,73) t.

Die eigenen und fremden Güterwagen haben im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen rund 19 642 (18 807) Millionen und auf 1 km Betriebslänge durchschnittlich 223 741 (220 342) Achskm durchlaufen. Jede Gepäck- und Güterwagenachse war durchschnittlich mit 2,52 (2,50) t belastet und die Tragfähigkeit durchschnittlich mit 43,45 (43,65) % ausgenutzt.

Mit Einschluss der Leistungen der Postwagen, deren die Vereinsbahnen 1 531 besassen, haben die eigenen und fremden Wagen jeder Gattung im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen zusammen rund 27 855 (26 662) Millionen und durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 316 792 (311 896) Achskm zurückgelegt. Auf die deutschen Bahnen entfallen 18 159 (17 181) Millionen, auf die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 751 (1 716) Millionen und auf die österreichisch-ungarischen Bahnen 7 945 (7 765) Millionen Achskilometer.

Der Aufwand für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel, soweit sie der Verwaltung zur Last fallen, hat betragen: a) für Lokomotiven, Tender und Motorwagen nebst Zubehör 106 606 543 (102 957 631) ℳ oder durchschnittlich auf 1 Lokomotive und Motorwagen 3 942 (3 972) ℳ, auf 1 000 Nutzkm 145 (146) ℳ und auf 1 000 Lokomotivkm 101 (102) ℳ, b) für Personenwagen nebst Zubehör 41 107 917 (34 149 199) ℳ, d. i. für 1 Achse 327 (285) ℳ und für 1 000 Achskm 6,84 (5,91) ℳ, c) für Gepäck-, Güter- und Arbeitswagen nebst Zubehör ausschl. Wagendecken 83 983 947 (81 515 805) ℳ, d. i. für 1 Achse 68 (69) ℳ und für 1 000 Achskm 3,98 (4,04) ℳ.

Im Jahre 1899 wurden auf den Vereinsbahnen zusammen 1 041,54 Millionen Personen befördert; es bedeutet dies gegen das Vorjahr, in dem 971,84 Millionen beförderte Personen zur Aufschreibung gelangten, eine Zunahme um 69,70 Millionen Personen oder 7 %. Für die Ermittelung der Anzahl der beförderten Personen gilt der Grundsatz, dass auf jede Rückfahr-, Sonntags- und Sommerkarte zwei, auf Zeitkarten- und Arbeiter-Wochenkarten für jeden Tag ihrer Gültigkeit ebenfalls zwei Personen gerechnet werden. Dagegen kommt für jede auf Rundreiseheft beförderte Person nur eine, für jede Kinderfahrkarte eine halbe Person in Ansatz. Die III. Wagenklasse weist mit 675,85 (633,39) Millionen beförderten Personen die höchste Ziffer auf, dieser folgt die IV. Wagenklasse mit 236,81 (215,78) Millionen Personen, dann die II. Wagenklasse mit 102,79 (97,45) Millionen Personen und schliesslich die I. Wagenklasse mit 7,16 (6,82) Millionen Personen. Gegen das Vorjahr ist eine Zunahme der beförderten Personen zu verzeichnen in I. Klasse um 5 %, in II. Klasse um 5,5 %, in III. Klasse um 7 % und in IV. Klasse um etwa 10 %.

Von den Reisenden sind 27 258,56 (25 664,71) Millionen Kilometer zurückgelegt worden; hiervon entfallen auf die I. Wagenklasse 603,09 (568,93) Millionen, auf die II. Wagenklasse 4 019,55 (3 916,13) Millionen, auf die III. Wagenklasse 15 414,13 (14 454,42) Millionen, auf die IV. Wagenklasse 5 859,68 (5 350,02) Millionen und auf Militärs 1 362,11 (1 375,21) Millionen Kilometer. Durchschnittlich hat jeder Reisende zurückgelegt in der I. Wagenklasse 84,28 (83,43) km, in der II. Wagenklasse 39,10 (40,19) km, in der III. Wagenklasse 22,81 (22,82) km, in der IV. Wagenklasse 24,74 (24,79) km, ferner jeder Militär 71,94 (74,74) km bezw. jeder Reisende überhaupt 26,17 (26,41) km.

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen hat der kilometrische Personenverkehr betragen in der I. Wagenklasse 7 045 (6 811), in der II. Wagenklasse 46 956 (46 881), in der III. Wagenklasse 180 068 (173 036), in der IV. Wagenklasse 68 453 (64 046) und bei Militärs 15 912 (16 463), zusammen 318 444 (307 237) Personen. Von dem kilometrischen Personenverkehr kommen auf die I. Wagenklasse 2,21 (2,21) %, auf die II. Wagenklasse 14,74 (15,26) %, auf die III. Wagenklasse 56,55 (56,32) %, auf die IV. Wagenklasse 21,50 (20,85) % und auf Militärs 5,00 (5,36) %.

Der kilometrische Personenverkehr der Eisenbahnen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft übertraf sowohl den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen, als auch denjenigen der deutschen Bahnen; derselbe betrug 443 781 (427 936) Personen, mithin gegen den Gesammtdurchschnitt der Vereinsbahnen mehr 125 337 (120 699) Personen, was einem Prozentsatze von 39 % (wie im Vorjahre) entspricht. Bei den deutschen Bahnen wurde der kilometrische Personenverkehr in der I., II. und IV. Wagenklasse sowie bei der Militärbeförderung, und bei sämmtlichen Vereinsbahnen in der II. und IV. Wagenklasse sowie bei der Beförderung von Militärpersonen von den vereinigten preussisch-hessischen Staatseisenbahnen überschritten. In der IV. Wagenklasse betrug derselbe bei den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen 187 672 Personen oder 151 % der entsprechenden Zahl der deutschen Bahnen.

Im Berichtsjahre wurden auf den sämmtlichen Vereinsbahnen an Gepäck (einschliesslich der Gepäcküberfracht und der ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen) sowie an Traglasten und Hunden 1 216 846 (1 180 417) t auf 93,81 (91,83) Millionen Tonnenkilometer befördert, ferner 471,45 (450,99) Millionen Tonnen frachtpflichtige Güter und 34,76 (31,21) Millionen Tonnen frachtfreie Dienst- (Regie-) usw. Güter. Von den frachtpflichtigen Gütern entfallen 2,86 (2,61) Millionen Tonnen auf Eil- und Expressgüter, 26,18 (25,58) Millionen Tonnen auf Stückgüter, 437,30 (417,96) Millionen Tonnen auf Wagenladungsgüter und Güter zu Spezial- und Ausnahmetarifen, sowie 5,11 (4,84) Millionen Tonnen auf Vieh, einschliesslich Pferde.

Für den Güterverkehr jeglicher Art (Eil-, Stück- und Wagenladungsgut sowie lebende Thiere) mit Ausschluss des frachtfreien Dienstgutes wurden geleistet: 1. von den deutschen Bahnen 32 901 (30 706) Millionen, 2. von den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 2 531 (2 538) Millionen, 3. von den österreichisch-ungarischen Bahnen 13 802 (13 535) Millionen bezw. von sämmtlichen Vereinsbahnen 49 234 (46 779) Millionen Tonnenkilometer. Jede Tonne Gut hat durchschnittlich durchfahren: a) von den Eil- und Expressgütern 113,50 (116,47) km, b) von den Stückgütern 112,34 (111,35) km, c) von den Wagenladungsgütern 103,65 (102,87) km, d) von den lebenden Thieren 125,54 (130,00) km, e) überhaupt 104,43 (103,72) km.

Der kilometrische Güterverkehr hat betragen, und zwar: Eilgüter 3 737 (3 588) t, Stückgüter 33 908 (33 632) t, Wagenladungsgüter 522 581 (507 716) t, lebende Thiere 7 399 (7 433) t bezw. überhaupt 567 625 (552 369) t. Von dem kilometrischen Güterverkehre kommen nach den Güterarten: a) auf die Eil- und Expressgüter 0,66 (0,65) %, auf die Stückgüter 5,97 (6,09) %, auf die Wagenladungsgüter 92,07 (91,91) % und auf die lebenden Thiere 1,30 (1,35) %.

(Fortsetzung folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebslängen der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen.** Bei der Mittheilung dieser Betriebslängen in Nr. 43 S. 687 d. Ztg. sind versehentlich zwei Hauptspalten, welche die Betriebslängen der einzelnen Direktionsbezirke für das Jahr 1900 überhaupt und die der Hauptbahnen insbesondere enthalten, weggelassen. Wir geben daher die Tabelle mit den drei Spalten — 1. Betriebslängen überhaupt, darunter 2. Haupteisenbahnen, 3. Nebeneisenbahnen — hier nochmals wieder:

Bahnstrecken für öffentlichen Verkehr.

Direktionsbezirk	Betriebslänge am Schlusse des Rechnungsjahres 1900		
	überhaupt km	Haupt-eisen-bahnen km	Neben-eisen-bahnen km
a) Vollspurbahnen			
Altona	1 720,36	1 257,85	462,51
Berlin	622,64	556,41	66,23
Breslau	1 916,53	1 278,07	638,46
Bromberg	1 675,31	832,75	842,56
Cassel	1 686,90	1 303,76	383,14
Köln	1 361,61	889,94	471,67
Danzig	1 702,68	731,57	971,11
Elberfeld	1 128,97	641,70	487,27
Erfurt	1 543,97	965,65	578,32
Essen a/Ruhr	955,31	892,07	63,24
Frankfurt a/Main	1 599,97	1 077,97	522,00
darunter hessischer Besitz	**290,49**	**175,82**	**114,67**
Halle a/Saale	1 931,58	1 585,22	346,36
Hannover	1 675,72	1 296,58	379,14
Kattowitz	1 341,36	912,94	428,42
Königsberg i/Preussen	1 863,33	581,00	1 312,33
Magdeburg	1 775,65	1 276,53	499,12
Mainz	865,34	661,58	203,76
darunter hessischer Besitz	**702,03**	**536,01**	**166,02**
Münster i/Westfalen	1 184,68	783,32	401,36
Posen	1 619,44	1 027,93	591,51
St. Johann-Saarbrücken	835,78	513,63	322,15
Stettin	1 703,96	1 007,75	696,21
im ganzen a)	30 741,09	20 074,22	10 666,87
darunter hessischer Besitz	**992,52**	**711,83**	**280,69**
b) Schmalspurbahnen			
Erfurt	48,00	—	48,00
Kattowitz	130,45	—	130,45
im ganzen b)	178,45	—	178,45

— **Doppelbödige Viehwagen mit veränderlicher Ladefläche (sogenannte Velzwagen).** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den königlichen Eisenbahndirektionen Auszüge aus den Berichten der Eisenbahndirektionen in Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Hannover, Magdeburg und Münster in Westfalen über die mit Viehwagen mit veränderlicher Ladefläche (Velz) gewonnenen Erfahrungen zur Kenntnissnahme zugehen lassen, aus denen wir folgendes mittheilen:

Direktion Altona äussert sich dahin, dass die Velzwagen namentlich bei den kleineren Versendern beliebt sind, weil diese beim Aufkauf und Antrieb des Viehes nicht mehr in dem bisherigen Maasse abhängig sind von der Grösse der im voraus bestellten Wagen. Je nach dem Umfange ihres Einkaufs können die Versender eine kleinere oder grössere Ladefläche benutzen und somit Frachtvertheuerungen infolge ungenügender Ausnutzung der bereit gestellten Wagen meistens vermeiden. Wo, wie auf dem Centralviehhof Sternschanze, die Versendung meist in grösserem Maassstabe erfolgt und hierfür fast immer geeignete Wagen gestellt werden können, sind Wagen mit veränderlicher Ladefläche nicht verlangt worden. Vom Standpunkte der Wagenvertheilung muss die Einrichtung der Velzwagen ebenfalls als vortheilhaft bezeichnet werden, da die verschiedene Verwendbarkeit dieser Wagen die Vertheilung erleichtert, den Mangel an Ve-Wagen bestimmter Grösse abschwächt und vor allem zahlreiche Leerläufe beseitigt. Die weitere Beschaffung von Velzwagen wird empfohlen. Direktion Berlin sagt: Die Velzwagen werden für den Gänsetransport wegen der verhältnissmässig geringen zur Berechnung kommenden Ladefläche gern, für anderes Kleinvieh jedoch wegen der zeitraubenden Verladung und weil sich in einem Wagen mit Zwischenwänden weniger Stücke unterbringen lassen als in einem Wagen gleicher Ladefläche ohne Zwischenwände, ungern genommen. Es ist wiederholt vorgekommen, dass die Versandstation nicht für alle Abtheile Fracht berechnet hatte, der Wagen jedoch beim Eintreffen auf der Empfangsstation in allen Abtheilen Vieh enthielt. Dies ist damit erklärt worden, dass die Thüren entweder nachträglich von Unbefugten geöffnet worden sind oder von vornherein nicht ordnungsmässig verschlossen waren und deshalb durch das andrängende Vieh selbst geöffnet wurden. Eisenbahndirektion Breslau meint, dass die Velzwagen von den Versendern gern benutzt werden, weil nur für die wirklich benutzte Ladefläche die Fracht zu zahlen ist und schwache oder kranke Thiere getrennt von den stärkeren verladen werden können, so dass ein Zusammendrängen des Viehes während der Beförderung vermieden wird. Bei voller Ausnutzung der Ladefläche werden jedoch gewöhnliche Vel den Velz vorgezogen, weil ein gleich grosser Vel, bei dem die inneren Thüren und Zwischenwände fehlen, mehr Stücke Vieh fasst. Aehnlich äussert sich die Eisenbahndirektion Bromberg und meint, die Bevorzugung der Ve-Wagen scheine ihren Grund darin zu haben, dass die im Innern der Wagen angebrachten Flügelthüren sowohl beim Verladen, wie auch beim Entladen des Viehes hinderlich sind. Auch während der Fahrt verhindern diese Thüren die Viehbegleiter, in die Wagen hineinzusteigen, weil das Vieh die Gewohnheit hat, sich während der Fahrt hinzulegen, und weil dadurch das Oeffnen der Thüren erschwert wird. Es wird angeführt, dass durch Umänderung der Flügelthüren in Schiebethüren dieser Uebelstand beseitigt werden könnte. Aus der Aeusserung der Eisenbahndirektion Hannover ist die Bemerkung hervorzuheben, dass die Verlader sich, je nach der meist nicht vorherzubestimmenden Menge des zu verladenden Viehes, selbst die nöthige Bodenfläche einrichten können und damit auch nur den wirklich ausgenutzten Flächenraum zu bezahlen haben. Ferner wird die Wagengestellung erleichtert und werden unnütze Leerläufe von Viehwagen vermieden. Auch ist die Einrichtung als zweckmässig zu bezeichnen, weil bei Verladung verschiedener Gattungen von Kleinvieh den Versendern eine leichte und bequeme Handhabe zur Trennung des Viehes gegeben ist. Ein weiterer Vorzug der Velzwagen ist der, dass sowohl mehrere Versender ein und denselben Wagen benutzen können, als auch ein Versender in einem Wagen gleichzeitig an mehrere Empfänger verladen kann, weil die Thiere durch die Zwischenwände getrennt gehalten werden können. Die Eisenbahndirektion Magdeburg spricht sich dahin aus, dass die Einrichtung der Velzwagen sich bewährt habe. Nur in Fällen, in denen es sich um die Beladung der Gesammtladefläche handelt, werden die Velzwagen von den Versendern ungern genommen, weil nach ihrer Angabe in einem solchen Wagen weniger Stücke Vieh untergebracht werden können als in einem Wagen ohne Zwischenwände, und weil die Vertheilung des Viehes in die einzelnen Abtheilungen zeitraubend ist. Endlich bemerkt Eisenbahndirektion Münster: Die Velzwagen haben sich bewährt und für die eigenartigen Verhältnisse des Direktionsbezirkes sich als ein Hilfsmittel zur Befriedigung des Viehwagenbedarfs erwiesen. Neben ihren nicht zu unterschätzenden sanitären Eigenschaften bieten sie namentlich den Händlern erhebliche Vortheile, die indirekt den Viehzüchtern wieder zu Gute kommen. Der weitere Nutzen dieser Wagen dürfte folgender sein: Die Trennung der Ladung in kleinere Theile vermindert die Sterblichkeit der Thiere infolge von Erdrücken; die Betriebssicherheit wird erhöht, da die Achsen gleichmässig belastet werden; die grossen Wagen werden ausgenutzt; der Wagenbedarf wird verringert, der Wagenumlauf dagegen beschleunigt, da ein Austausch von Ve- und Vel-Wagen nicht mehr erforderlich ist; die Einrichtung gestattet namentlich kleineren Händlern die gemeinsame Benutzung eines Wagens; die Wagen können durch Zuladung auf mehreren Stationen ausgenutzt werden, wodurch der Zutrieb über weite Wegestrecken nach einer Station vermieden wird; das Zusammenladen mehrerer Thierarten wird ermöglicht; unnütze Streitigkeiten zwischen den Beamten und dem Publikum werden vermieden.

— **Kohlen- und Koksversand im Herbst.** Früher als sonst richtet die königliche Eisenbahndirektion zu Essen in diesem Jahre an die betheiligten Kreise die Aufforderung, zur Entlastung des Herbstverkehrs frühzeitig Maassnahmen zu treffen, indem sie die folgende Bekanntmachung den bedeutenderen Versendern und Empfängern von Massengütern zustellt: „Die regelmässig im Herbst jeden Jahres wiederkehrende Steigerung des Versandes an Kohlen, Koks, Stein- und Braunkohlenbriketts sowie der landwirthschaftlichen Erzeugnisse, Düngemittel und sonstiger Materialien wird zur Bewältigung auch in diesem Jahre in den Monaten August bis Dezember grössere Anforderungen

an den Eisenbahnbetrieb und die Zuführung offener und bedeckter Wagen stellen. Mit Rücksicht auf die beengten Bahnhofs- und Gleisverhältnisse in den einzelnen Kohlen- und Industriebezirken, besonders im Ruhrkohlenrevier, ist es deshalb erwünscht, dass die Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen, den Verkehr in dieser Zeit anstandslos zu bewältigen, allerseits Unterstützung finden, und dass jetzt schon Vorsorge getroffen wird und geeignete Vorkehrungen eingeleitet werden. Vor allem ist es hierzu erforderlich, dass der Kohlenbedarf für den Winter, namentlich an Hausbrandkohle, möglichst frühzeitig gedeckt wird, und um allen Zufälligkeiten im Winter zu begegnen, soweit irgend angängig, Vorräthe, wie dies auch von seiten der Eisenbahnverwaltung zur Entlastung des Herbstverkehrs geschieht, in den Sommermonaten angesammelt werden. Die betheiligten Kreise ersuchen wir auch, bei allen Bezügen in Wagenladungen auf die volle Ausnutzung des Ladegewichts der Wagen Bedacht nehmen zu wollen und sich die schleunige Be- und Entlastung der Wagen angelegen sein zu lassen, damit, so lange es im öffentlichen Interesse angängig ist, von einer allgemeinen Verkürzung der Ladefristen abgesehen werden kann.“

— **Der Pfingstverkehr auf den Berliner Stadt-, Ringbahn- und Vorortstationen** ist in diesem Jahre etwas hinter dem des Vorjahres zurückgeblieben. Es wurden an den beiden Feiertagen insgesammt 694 230 bezw. 871 173 zahlende Personen (von Zeitkarten und vorher gelösten Fahrkarten abgesehen) befördert, während an den beiden Pfingstfeiertagen des vergangenen Jahres 803 183 bezw. 935 067 Fahrkarten gelöst worden sind. Die letztere Zahl bedeutet überhaupt den seit Bestehen der Stadt- und Ringbahn erzielten Höchstbetrag; annähernd wurde diese Ziffer nur im Ausstellungsjahre 1896 erreicht, wo der zweite Pfingstfeiertag 893 347 zahlende Fahrgäste brachte.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenbezirk.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Mai d. J. in 12 Arbeitstagen 201 232 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 769 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 217 561 und auf den Arbeitstag 16 735 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Mai d. J. auf den Arbeitstag 34 Doppelwagen m e h r und im ganzen 16 329 Doppelwagen oder 7,5 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Ausfall in der Gesammtförderung bezw. in dem Gesammtversand ist auf das in diesem Jahre in die zweite Hälfte des Monats Mai gefallene Pfingstfest zurückzuführen, welches im vorigen Jahre in die erste Hälfte des Monats Juni fiel. Arbeitstäglich hat gegen das Vorjahr eine Mehrförderung bezw. ein Mehrversand von 0,2 % stattgefunden. — Im ganzen Monat Mai d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 412 183 Doppelwagen gegen 423 544, im Saarbezirk auf 58 504 Doppelwagen gegen 61 939, in Oberschlesien auf 140 561 Doppelwagen gegen 151 198 und in den drei Bezirken zusammen auf 611 248 Doppelwagen gegen 636 681 und war demnach im Ruhrbezirk 11 361 Doppelwagen oder 2,7 %, im Saarbezirk 3 435 Doppelwagen oder 5,5 %, in Oberschlesien 10 637 Doppelwagen oder 7,0 % und in den drei Bezirken zusammen 25 433 Doppelwagen oder 3,9 % niedriger, als in derselben Zeit des Jahres 1900. Bemerkenswerth ist, dass im Monat Mai, wie auch im April d. J. die Wagenanforderungen im Ruhrrevier für Kohlen, Koks und Briketts im vollen Umfange, ohne jegliche Fehlziffer, rechtzeitig gedeckt wurden, während im vorigen Jahre bei geringerem arbeitstäglichen Versande im Mai 1 184 und im April 553 Wagen zur Befriedigung des Bedarfs gefehlt haben. — Die Gesammtförderung bezw. der Gesammtversand an Kohlen, Koks und Briketts in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 1 983 049 Doppelwagen gegen 2 004 455, im Saarbezirk 290 462 Doppelwagen gegen 297 396, in Oberschlesien 727 004 Doppelwagen gegen 742 723 und in den drei Bezirken zusammen 3 000 515 Doppelwagen gegen 3 044 574 und ist sonach im Ruhrbezirk 21 406 Doppelwagen oder 1,0 %, im Saarbezirk 6 934 Doppelwagen oder 2,3 %, in Oberschlesien 15 719 Doppelwagen oder 2,1 % und in den drei Bezirken zusammen 44 059 Doppelwagen oder 1,4 % niedriger als in derselben Zeit des Vorjahres. Da im vorigen Jahre in den ersten fünf Monaten 125 und in diesem Jahre nur 124 Arbeitstage zu verzeichnen gewesen sind, so ist der Ausfall in diesem Jahre fast gänzlich auf die um einen Arbeitstag geringere Arbeitszeit zurückzuführen.

— **Berliner Unterpflasterbahnprojekt Potsdamer Bahnhof - Alexanderplatz - Bahnhof Frankfurter Allee.** Die Firma Siemens & Halske hat einen neuen Antrag an die preussischen Staatsbehörden und an den Berliner Magistrat gerichtet, worin sie die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer rund 8 km langen Unterpflasterbahn vom Potsdamer Bahnhof über den Alexanderplatz nach dem Bahnhof Alexanderplatz und Bahnhof Frankfurter Allee der Ringeisenbahn nachsucht. Diese Bahn soll, nachdem sie den Potsdamerplatz von der Untergrundbahn ab von Süden nach Norden durchquert hat, im Zuge der Voss- und Mohrenstrasse bis zur Jerusalemerstrasse geführt werden. Von dort aus durchbricht sie den zwischen Jerusalemer- und Niederwallstrasse belegenen Häuserblock, verfolgt dann, nachdem sie unter dem Spittelmarkt hindurchgeführt ist, die Wallstrasse bis zur Inselstrasse, um nach Untertunnelung der Spree auf dem Alexanderplatz zu münden. Von da aus soll die Bahn im Zuge der Kaiserstrasse und Frankfurter Allee nach dem Bahnhof Frankfurter Allee geführt werden. Am Potsdamerplatz und an der Warschauerstrasse soll diese Bahn Anschluss an die elektrische Hochbahn erhalten. Die Gesellschaft hat unter Hinweis darauf, dass diese beantragte Bahnstrecke lediglich als eine Fortsetzung der Hochbahn anzusehen und zum Gedeihen des letzteren Unternehmens unbedingt erforderlich sei, jedes Eingehen auf das Anerbieten der Stadt, die Untergrundbahn vom Potsdamer- bis zum Alexanderplatz für Rechnung der Stadt zu bauen, abgelehnt und um baldigen Bescheid ersucht. Auch das Berliner Polizeipräsidium soll der „Voss. Ztg.“ zufolge auf möglichst schnelle Erledigung der Angelegenheit drängen. Damit tritt an die städtischen Behörden die Nothwendigkeit heran, eine Beschlussfassung über das Gesuch der Firma Siemens & Halske sobald wie möglich herbeizuführen, wollen sie sich nicht der Gefahr aussetzen, dass im Wege des Ergänzungs- oder Enteignungsverfahrens ohne ihre Mitwirkung die zuständigen Staatsbehörden den Antrag der Firma Siemens & Halske zur Entscheidung bringen. Aus diesen und anderen Gründen hat der Magistrat beschlossen, mit der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen wegen der Ausarbeitung eines Entwurfs für eine Unterpflasterbahn zu unterhandeln. Die Gesellschaft verlangt dafür 20 000 *M.* Die Stadtverordnetenversammlung wird sich mit dieser Angelegenheit in der nächsten Sitzung beschäftigen.

— **Lloydexpress.** Der Norddeutsche Lloyd in Bremen bereitet der „B. B.-Ztg.“ zufolge im Verein mit der Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen, den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der italienischen Mittelmeerbahn sowie der Internationalen Schlafwagengesellschaft die Einführung eines neuen Luxuszuges vor, der den Namen „Lloydexpress“ erhalten wird. Er soll die norddeutschen Hansastädte mit Genua verbinden, um eine Verbindung zwischen den Dampferlinien des Lloyd im atlantischen Ozean und im mittelländischen Meer herzustellen. Der Zug soll ausserdem Anschluss von Hamburg wie von Berlin erhalten. Der neue Zug wird so ein Glied der schnellsten Verbindung zwischen Deutschland und Ostasien bilden. Er wird von Hamburg und Bremen über Köln und Bonn das linke Rheinufer entlang geführt werden. Wahrscheinlich über Mainz geleitet, wird er durch die Pfalz und Elsass-Lothringen nach Basel gehen, um über den St. Gotthard nach Genua zu gelangen. Schwierigkeiten macht angeblich allein noch die Gotthardbahn, die in Erwartung ihrer bevorstehenden Verstaatlichung bis jetzt noch keine Luxuszüge zugelassen hat. Der Fahrplan wird bereits auf der in Budapest vom 11. bis 13. d. Mts. stattfindenden internationalen Fahrplankonferenz festgesetzt werden. Der neue internationale Zug wird Bremen um 9 Uhr Morgens verlassen und schon nach einer Fahrt von 23 Stunden um 8 Uhr Morgens in Genua eintreffen. Der Berliner Theil des Zuges muss vom Anhalter Bahnhof etwa gegen 10 Uhr Morgens abgehen, um — wahrscheinlich in Mainz — mit dem hanseatischen Theil vereinigt zu werden. Zum Anschluss an die Dampfer des Lloyd wird er zweimal in der Woche verkehren. Die Dampfer laufen eine Stunde nach Ankunft des Lloydexpress vom Hafen von Genua aus.

— **Lübeck - Büchener Eisenbahn.** Der Einnahmeausweis für den Monat Mai zeigt im Personenverkehr infolge der veränderten Lage des Pfingstfestes, das im Vorjahre in den Juni fiel, die beträchtliche Mehreinnahme von rund 85 000 *M.* Ihr steht im Güterverkehr ein Mindererertrag von 48 000 *M.* gegenüber, so dass der Monat mit im ganzen etwa 36 800 *M.* Mehreinnahme abschliesst. An Gütern sind über 17 000 t weniger befördert, als im Jahre 1900. Dieser starke Rückgang in der Beförderungsziffer entfällt zu einem reichlichen Drittheil auf den Binnenverkehr der Bahn, zu zwei Drittheilen auf die Verbandsverkehre und vertheilt sich auf die verschiedensten Arten von Gütern. Namentlich sind die Artikel: Kartoffeln, Baumaterialien und Eisenbahnschwellen in weit geringeren Mengen zur Verfrachtung gelangt. Durch den Wettbewerb des Wasserweges dürfte etwa der vierte Theil des Ausfalles bedingt sein; im übrigen ist er hauptsächlich verursacht durch die Ungunst der allgemeinen Geschäftslage, zu einem geringen Theile wohl auch durch die Unterbrechung, welche die Pfingstfeiertage in der Güterbewegung mit sich zu bringen pflegen.

— **Monatsnebenfahrkarten auf den bayerischen Staatseisenbahnen.** Am 1. d. Mts. ist eine Neuerung im Personenverkehr der bayerischen Staatsbahnen durch Einführung von Monatsnebenkarten in Wirksamkeit getreten. Bisher wurden nur Monatskarten verabfolgt, die z. B. auf 30 km Entfernung in III. Klasse 19,80 *M.*, in II. Klasse 28,80 *M.*, in I. Klasse 43,20 *M.* kosten. Die Monatsnebenkarten kosten auf gleiche Entfernungen in III. Klasse 9,90 *M.*, in II. Klasse 14,40 *M.*, in I. Klasse 21,60 *M.*, sind also um die Hälfte billiger, obwohl sie zur beliebigen Fahrt in allen Personen- und Schnellzügen (Expresszüge ausgenommen) berechtigen, sofern diese die betreffende Wagenklasse führen. Monatsnebenkarten werden bei Entnahme von Karten für mehrere Angehörige eines Haushalts abgegeben; für eine Karte, die Stammkarte, wird der volle Monatspreis, für die Karten der übrigen dem gleichen Haushalte Angehörigen wird der verminderte, meist halbe Preis erhoben. Solche Nebenkarten werden jedoch nur gegen Vorweis einer amtlichen Bescheinigung abgegeben, in der bestätigt wird, dass diejenigen Personen, für die Nebenkarten verlangt werden, zu dem betreffenden Hausstande gehören und dass die als zum Hausstande gehörig bezeichneten entfernteren Verwandten aus Mitteln des Haushaltungsvorstandes unterhalten werden; diese Bescheinigung kann entfallen, wenn die Familienverhältnisse des Inhabers der Stammkarte der Station bekannt sind.

— **Erhebung von Geldstrafen und Fahrgeldzuschlägen bei Benutzung ungültiger Fahrkarten auf den bayerischen Staatseisenbahnen.** Die Generaldirektion der Staatsbahnen hat an die Oberbahnämter eine Verfügung erlassen, gemäss welcher bei der Erhebung von Geldstrafen und Fahrgeldzuschlägen bei Benutzung ungültiger Fahrkarten künftig nicht zu rigoros gegen Reisende verfahren werden soll. Es sei zwar den Stationen kein Recht einzuräumen, dass sie etwa aus Billigkeitsrücksichten von der Erhebung der nach der Verkehrsordnung verwirkten Fahrgeldzuschläge und Strafen absehen, doch seien bei eingereichten Gesuchen um Rückvergütung alle Umstände zu erwägen, welche zu Gunsten der betreffenden Reisenden sprechen. Wenn die Absicht einer Fahrgeldhinterziehung unzweifelhaft ausgeschlossen sei und ein in Mitte liegendes Verschulden des Reisenden oder eine Unkenntniss der bestehenden Vorschriften, wie z. B. über die Nothwendigkeit der Bestätigung der Fahrtunterbrechung, sei es wegen jugendlichen Alters, wegen Lebensunerfahrenheit usw., ihm aus Rücksichten der Billigkeit zu seinem Nachtheil nicht angerechnet werden könne, so sei der Fahrgeldzuschlag im Höchstbetrage nicht zu erheben; auch werde es bei dem häufig vorkommenden Fall, dass ein Reisender seine Zielstation wegen Verschlafens überfährt, auf den nicht schwer zu erbringenden Nachweis ankommen, dass der Reisende kein Interesse hatte, auf die entferntere Station zu gelangen und ihm dadurch nur Widerwärtigkeiten entstanden.

— **Bahnprojekt Starnberg-Herrsching.** Die den bayerischen Elektrizitätswerken in München ertheilte Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten für eine elektrische Eisenbahn zwischen dem Starnberger- und dem Ammersee von Starnberg über Kloster Andechs nach Herrsching wurde vom zuständigen Staatsministerium auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat April d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 843,28 km (im Vorjahr 1 826,11 km) befördert 3 012 926 (2 861 014) Personen und 650 726 (654 308) t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 706 000 (1 659 066) *M.*, aus dem Güterverkehr 2 469 000 (2 476 412) *M.* und aus sonstigen Quellen, wie im gleichen Monat des Vorjahres, 230 000 *M.*, insgesammt somit 4 405 000 (4 365 478) *M.*

— **Milchversorgung und Sonntagsruhe.** Eine für die Milchversorgung der grossen Städte und die landwirthschaftlichen Kreise gleich bedeutsame Entscheidung in Sachen der Sonntagsruhe hat, wie der „Nat.-Ztg." berichtet wird, jetzt das Berliner Kammergericht als oberster preussischer Strafgerichtshof gefällt. Wie nach den meisten grossen Städten, so kommt die frische Milch auch bei grösstmöglichster Beschleunigung des Transports durch die sogenannten „Milchzüge" erst in den späten Vormittagsstunden nach Berlin. An Sonntagen fällt daher nothwendig die Abholung und Zufuhr der grossen Vorräthe an frischer Milch, die für Versorgung der Städte unentbehrlich sind, überall in die dem Verkehr verschlossene Kirchenzeit. Die Polizeibehörden sind nun gegen die Milchgrosshändler, welche nach der bahnpolizeilichen Vorschrift die angelangten Milchvorräthe nach Ankunft der Milchzüge sofort und noch während der Kirchenzeit an die Kleinhändler abfahren, überall mit Strafen wegen Verletzung der Sonntagsruhe vorgegangen. Hiergegen haben sich die Fachvereine der deutschen Milchhändler, besonders in Preussen, auf die Ausnahmevorschrift der Sonntagsordnung berufen, wonach auch während der Kirchenzeit der „Eilgüterverkehr von und nach den Bahnhöfen und Dampfschiffen" freigegeben ist. Die ganze Rechtsfrage wurde nunmehr in einer Strafsache des Vorsitzenden des Charlottenburger Milchhändlervereins durch alle Instanzen geführt, wobei im besonderen die Sonntagsruheverordnung für die Provinz Brandenburg zur Auslegung stand. Schöffengericht und Landgericht Berlin II verurtheilten wegen Verletzung der Sonntagsruhe, das Kammergericht billigte dagegen die in der Revision von dem Syndikus des deutschen Milchhändlerverbandes vertretene Rechtsansicht und erkannte in der Sache selbst auf Freisprechung, da der während der Sonntagsruhezeit freigegebene Eilgüterverkehr den Transport ankommenden Eilgutes, als welches die mit den Milchzügen nach den Städten beförderte Milch anzusehen ist, auch von den Bahnhöfen bis nach den Läden der eigentlichen Empfänger mit umfasse.

— **Generalversammlung des Vereins deutscher Lokomotivführer und Heizer in München.** Am Abend des 3. Juni fand der Empfang der Abgeordneten im Festsaale der Matheserbrauerei statt, dessen Treppenhaus in sinniger Weise durch ein grosses Transparent, das eine Lokomotive in voller Fahrt darstellte, geschmückt war. Zahlreich hatten sich Vertreter der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen, des Oberbahnamtes und der Centralwerkstätte München zum Empfangsabende eingefunden, begrüsst durch den Vorstand des Münchener Lokalvereins namens sämmtlicher Lokomotivführer Münchens. Mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf Seine königliche Hoheit den Prinzregenten schloss derselbe seine beifällig aufgenommene Ansprache; hierauf folgende Musik- und Gesangsvorträge hielten die Gäste bis zu später Stunde beisammen.

Für die Hauptversammlung war der Vormittag des 4. Juni festgesetzt, wozu auch Herr Ministerialrath Frauendorfer und Generaldirektor v. Ebermayer nebst mehreren höheren Beamten der maschinentechnischen Abtheilung der Generaldirektion sich eingefunden hatten.

Nach Begrüssung der Versammlung durch Bezirksvorstand K. Baumgärtner - München und den Vereinspräsidenten J. B. v. Zabern nahm Ministerialrath Frauendorfer im Auftrage des Ministeriums des Aeussern das Wort zur Begrüssung der Versammlung und bemerkte in der Hauptsache: Ihren bayerischen Kollegen ist es längst bekannt, welche warme Sympathien der Herr Minister dem Stande der Lokomotivführer entgegenbringt. Diese Sympathien sind auch wohl verdient. Von Grund aus solid und tüchtig, haben die bayerischen Lokomotivführer stets eine loyale Haltung beobachtet und sich immer mit Dank an das erinnert, was im Laufe der Jahre zur Verbesserung ihrer Lage geschehen ist. Dass derselbe Geist auch bei den Kollegen in den übrigen deutschen Staaten herrscht, darüber kann kein Zweifel sein. Was den deutschen Lokomotivführer vor allem auszeichnet, ist sein Pflichtbewusstsein und die unerschütterliche Berufstreue; in dieser Beziehung wird der deutsche Führer von keinem Führer der Welt übertroffen. Ich schätze mich glücklich, der Dolmetscher dieser anerkennungs- und achtungsvollen Gesinnung des Herrn Ministers zu sein. Ich wünsche Ihren Verhandlungen den besten Verlauf.

Generaldirektor v. Ebermayer hielt eine längere Ansprache, aus der wir nachstehendes hervorheben: Ich begrüsse Sie, die aus dem bayerischen Lande Erschienenen und die aus den übrigen deutschen Bundesstaaten Herbeigekommenen, mit um so grösserer Freude, als ich weiss, dass die Ziele des Vereins nach der fürsorglichen wie nach der kollegialen Seite hin vollständig den Sympathien der Eisenbahnverwaltung begegnen. Niemand als der Vorstand einer solchen Verwaltung weiss voll zu schätzen, welche wichtigen Dienste gerade von den Angehörigen Ihres Standes nicht nur erwartet werden müssen, sondern auch geleistet werden. Von allen Eisenbahnverwaltungen, und nicht zum wenigsten von mir, wird bestätigt und anerkannt, dass die Lokomotivführer jederzeit mit grösster Berufstreue ihre Aufgabe vollziehen, und Sie dürfen sich des wärmsten Dankes der Eisenbahnverwaltungen versichert halten. Nicht nur auf der Lokomotive, wo der Führer auf sich allein gestellt ist, mit ganzer Verantwortlichkeit für zahlreiche Menschenleben, stellt der Lokomotivführer seinen Mann, sondern auch im dienstlichen Verkehr pflegt er den Sinn für Disziplin und Ordnung, denn er weiss, dass kein Theil eines Organismus funktioniren kann, wenn nicht eines das andere unterstützt und alles einer zielbewussten Leitung folgt. Dass die bayerischen Lokomotivführer sowie diejenigen der anderen deutschen Staaten auch bei der lebhaftesten Vertretung ihrer Standesinteressen sich immer in loyalen Grenzen gehalten und ohne Ueberhebung in vertrauensvollem Einvernehmen mit ihren Vorgesetzten vorgegangen sind, kann heute als rühmenswerth hervorgehoben werden. Pflegen Sie diesen Geist auch fernerhin, dann dürfen Sie überzeugt sein, dass das Wohlwollen und die Zufriedenheit der Vorgesetzten Ihren Bestrebungen stets fördernd zur Seite stehen wird.

Beiden Ansprachen wurde reicher Beifall gezollt.

Nachdem hierauf der Präsident v. Zabern den beiden Herren für ihre den Stand so ehrenden und anerkennenden Worte den Dank der Versammelten ausgesprochen und ein Hoch auf den Prinzregenten von Bayern ausgebracht hatte, in das die Versammlung dreimal einstimmte, wurde seitens des Kassirers Frey der Kassenbericht erstattet. Die Einnahmen des Jahres 1900 betrugen 326 000 ℳ, die Ausgaben 89 600 ℳ, der Aktivrest 236 400 ℳ, der festangelegte Reservefonds 260 000 ℳ. In den letzten sechs Jahren kamen 190 Sterbefälle und 152 Pensionsfälle vor, wofür im ganzen 383 000 ℳ zur Auszahlung gelangten. Das durchschnittliche Alter der verstorbenen Mitglieder betrug 1899: 35 Jahre 9 Monate, 1900: 37 Jahre 11 Monate; jenes der Pensionäre 1899: 48 Jahre, 1900: 50 Jahre 1 Monat. Während der Verein zu Ende des Jahres 1898 an Mitgliedern 7310 in 53 Bezirken zählte, ist die Zahl der Mitglieder Ende 1900 auf 10 343, eingetheilt in 64 Bezirken, angewachsen.

Aus den Verhandlungen über die vorliegenden 22 Anträge ist nachstehendes hervorzuheben: Abgelehnt bezw. zurückgezogen wurde der Antrag, die Auszahlung im Pensionsfalle von 800 ℳ auf 1 000 ℳ zu erhöhen.

Weiter wurden abgelehnt die Anträge, Mitglieder mit Nachzahlung nicht mehr aufzunehmen, die Auszahlung der Sterbefälle nur an die direkten Erben zu entrichten, eine neue Buchhalterstelle in den Vorstand einzustellen. Nahezu mit Einstimmigkeit wurde der Antrag angenommen, den § 15 der Vereinsstatuten dahin abzuändern bezw. zu ergänzen, dass für jeden Bezirksvorstand ein Stellvertreter ernannt wird. Angenommen wurde der Antrag, die Diäten der Abgesandten bei der Generalversammlung und den Vorstandskonferenzen von 9 auf 12 ℳ für den Tag zu erhöhen. Der Antrag auf schriftliche Wahl der Vorstandsmitglieder und ihrer Vertreter sowie auf Wahl einer Wahlkommission von 4 bis 6 Mitgliedern fand nicht die Zustimmung der Versammlung. Durch einstimmigen Beschluss der Versammlung wurde der Vorsitzende und Vereinspräsident v. Zabern zum Ehrenmitglied des Vereins ernannt und zugleich der Beschluss gefasst, den Ehrenmitgliedern Diplome zu verleihen. Zurückgezogen wurde vom Antragsteller Schindling der Antrag, den Bezirksvorständen für das Jahr und Mitglied 30 ₰ zu vergüten. Dem Genesungsheim des Vereins wurde der Betrag von 280 ℳ an zufälligen Einnahmen überwiesen. Mit Einstimmigkeit wurde der Beschluss gefasst, dass die nächste Generalversammlung in Berlin stattfinden solle. Der bisherige Vorstand wurde unter Beifall der Versammlung wiedergewählt, dem bisherigen Ersatzschriftführer Karl Klein-Ludwigshafen a/Rh. wurde das Amt des Vizepräsidenten übertragen. Als Vorsitzender des Ehrenraths wurde Weltzien-Berlin gewählt.

Schluss der Generalversammlung war um 1 Uhr. Den Nachmittag benutzten die auswärtigen Festtheilnehmer zur Besichtigung der Sehenswürdigkeiten Münchens. — Am Abend fand der Festball im grossen Saale der obengenannten Brauerei statt, bei welchem die Betheiligung eine ungemein grosse war; zu demselben erschienen auch Se. Excellenz der Ministerpräsident Graf v. Crailsheim, Generaldirektor v. Ebermayer und verschiedene Mitglieder und höhere Beamte der Generaldirektion.

Mittwoch, den 5. Juni, Nachmittags, fuhren die Festtheilnehmer mittelst eines von der Staatsbahnverwaltung kostenfrei zur Verfügung gestellten Sonderzuges an den Starnbergersee; die Lokomotive, eine der beiden kürzlich bezogenen amerikanischen Schnellzugmaschinen, die das lebhafteste Interesse der Festtheilnehmer erregte, war reich mit Blumen und Laubgewinde geziert. Ein gleichfalls festlich beflaggter Dampfer nahm die über 800 Personen zählende Gesellschaft auf, welche zuerst bei wunderbarem Wetter eine Rundfahrt auf dem See unternahm und sodann dem Bismarckdenkmal auf der Rottmannshöhe einen Besuch abstattete; die hierauf in einem geräumigen Wirthschaftsgarten Starnbergs stattgefundene Abschiedsfeier zog sich bis gegen Mitternacht hinaus, so dass die Festgäste erst nach 12 Uhr Nachts mittelst zweier Sonderzüge nach München zurückgelangten. — Der folgende Morgen schon führte den grössten Theil der auswärtigen Festtheilnehmer nach allen Richtungen hin an ihre Dienststellen zurück, um sich in gewohnter Pflichttreue ihrem ernsten und verantwortungsvollen Berufe mit neuer Schaffenskraft und frischem Muthe zu widmen.

— **Das Sommerfest der Eisenbahn-Hauptwerkstätte zu Gleiwitz** gestaltete sich in diesem Jahre zu einer besonders erhebenden Feier dadurch, dass gleichzeitig die Einweihung einer Werkstattsfahne begangen werden konnte. Bereits früh Morgens versammelten sich die Beamten, Handwerker und Arbeiter mit den eingeladenen Gästen auf dem prächtig mit Kränzen und Fahnen sowie mit dem Bildnisse des Kaisers geschmückten Werkstattshofe, wo die Kapelle des Ulanenregiments v. Katzler (schles.) Nr. 2 spielte. Der Festzug, an welchem sich über 1 200 Personen betheiligten, bot einen grossartigen Anblick. Der neuen Fahne folgten Ehrendamen sowie die Festtheilnehmer, jede Werkmeistereiabtheilung gesondert, welcher ein die Thätigkeit der betreffenden Werkmeisterei versinnbildlichendes Abzeichen vorangetragen wurde. Man sah Personenwagen, Bierwagen, Güterwagen, Kohlenwagen in naturgetreuer Ausführung. Schmiede in Schurzfellen trugen Hammer und Ambos. Die Dreher hatten aus Metallspähnen eine wohlgelungene Standarte gefertigt, die Tischler eine solche aus Hobelspähnen. Die Elektrizitätsabtheilung folgte einem Motor: überall von fleissigen Händen in kunstvoller Weise ausgeführte Gebilde des Handwerks und Zeichen der Zunft. Nach Vornahme des kirchlichen Weiheaktes ging es hinaus nach dem unweit Gleiwitz gelegenen Stadtwalde. Vom herrlichsten Wetter begünstigt, entwickelte sich unter Theilnahme der Frauen und Kinder in dem „Waldschlösschen“ regstes Leben. Bald dröhnten Kanonenschüsse und riefen die Festtheilnehmer zur stattlich aufgerichteten Rednerbühne, wo Eisenbahn-Bauinspektor Bredemeyer, Vorstand der Werkstätteninspektion a, mit treffenden, zu Herzen gehenden Worten die Fahne der Arbeiterschaft übergab. Mächtig erschallte das von der Festversammlung ausgebrachte Hoch auf den Kaiser; waren es doch wohl 4 000 Kehlen, die begeistert in den Ruf einstimmten. Mit herzlichem Dank wurde die Fahne als Wahrzeichen der Einigkeit von dem Vertreter der Arbeiterschaft entgegen genommen. Die Gäste begrüsste Eisenbahn-Bauinspektor Vogel, Vorstand der Werkstätteninspektion b, den Dank der Gäste übermittelte Regierungs- und Baurath Siegel, Mitglied der Eisenbahndirektion Kattowitz. Die Ehrendamen schmückten die Fahne mit einem von ihnen gestifteten herrlichen Fahnenbande. Lokomotivführer Exner überreichte im Namen des Kattowitzer Eisenbahnvereins einen mit schöner Widmung versehenen Fahnennagel. Manch' treffliches Wort wurde gesprochen, bis endlich Spiel und Tanz in ihre Rechte traten. Voll befriedigt gingen erst am späten Abend die Festtheilnehmer auseinander.

— **Ein folgenschwerer Zusammenstoss zweier Strassenbahnzüge**, bei welchem zehn Personen mehr oder weniger schwer verletzt und sechs Strassenbahnwagen zertrümmert oder beschädigt wurden, hat am Sonntag, den 2. d. Mts. in Tegel bei Berlin stattgefunden. An diesem Abend gegen 10 Uhr hatten sich etwa 3 000 Personen an der Endhaltestelle der Berliner Strassenbahn in Tegel angesammelt, die auf Rückbeförderung harrten. An der Abfahrtstelle stand ein aus einem Motor- und zwei Anhängewagen bestehender Zug, der bis auf den letzten Platz gefüllt war, bereit. Ein eben eingelaufener zweiter Zug mit dem Motorwagen Nr. 1827 und ebenfalls zwei Anhängern hatte umrangirt und der Wagenführer Finger stellte auf Grund des ihm gegebenen Signals den Stromhebel auf mässige Kraft, um ebenfalls in die Abfahrtsweiche hineinzufahren, als das Publikum auf den Zug losstürmte, und in wenigen Sekunden standen nicht weniger als 14 Personen auf der Vorderplattform des Kraftwagens. Der Fahrer wurde bei Seite gestossen und hierbei der Hebel des Stromgebers auf Kraft 9 (die grösste Stromstärke) geschaltet. Während Finger bemüht war, den Hebel zurückzuziehen, wurde er von der sich drängenden Menschenmenge mit dem Oberkörper über die Wand der Plattform gedrängt, so dass er nicht in der Lage war, die Bremsvorrichtung in Thätigkeit zu setzen. Mit unheimlicher Geschwindigkeit sauste der Kraftwagen auf den haltenden Vorzug hinauf und erst im letzten Augenblick, nachdem die Fahrgäste, die die Gefahr erkannt hatten, zum Theil von der Vorderplattform abgesprungen waren, fand der Wagenführer noch Zeit, den Strom auszuschalten. Aber zu spät! Der Zusammenstoss der sechs Wagen erfolgte mit furchtbarer Gewalt. Die beiden Anhänger des Vorderzuges wurden förmlich ineinandergedrängt. Die Plattformen wie die Seitenwände zersplitterten und die Vorderplattform des zweiten Wagens wurde hochgehoben. Auch der Hinterperron des ersten Wagens wurde mit dem Schaltgehäuse eingedrückt. Von dem anfahrenden Wagen 1827 wurde der Puffer abgebrochen und die Seitenwand der Plattform stark beschädigt. Von den beiden nachfolgenden Anhängern wurden die Puffer eingedrückt bezw. verbogen, während die Wagen selbst weniger litten. Verletzt wurden, soweit festgestellt werden konnte, im ganzen zehn Fahrgäste. Drei derselben, Kaufleute, hatten schwere Verletzungen davongetragen, zwei hatten Armbrüche, der dritte einen Hüftknochenbruch erlitten; sie mussten nach dem St. Gerhardstift in der Müllerstrasse gebracht werden. Sieben andere, Männer und Frauen, waren durch Glassplitter verletzt worden. Aber auch zahlreiche andere Personen, die sich nicht meldeten, haben Quetschungen davongetragen. Der Wagenführer hatte eine Fleischwunde am Kinn sowie eine Quetschung des linken Oberarms erlitten.

— **Donau-Mainkanal und Mainkanalisirung.** In der diesjährigen Hauptversammlung des Vereins zur Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern am 20. Mai d. J. wurde, wie wir bereits in Nr. 43 S. 689 d. Ztg. kurz mitgetheilt haben, über den Entwurf eines Kanals vom Main bei Bamberg über Nürnberg nach Kelheim an der Mündung der Altmühl in die Donau, von dem königlich bayerischen Regierungs- und Kreisbaurath Hänsel bearbeitet, berichtet. Der Kanal soll im allgemeinen dem Zuge

des alten Ludwigskanals folgen. Die Ueberführung des Kanals über den fränkischen Jura zwischen Nürnberg an der Pegnitz und Beilngries in der Nähe der Altmühl ist auf geneigten Ebenen beabsichtigt. Von Beilngries ab, dem Laufe der Altmühl folgend, soll ein gemischtes System zwischen Kanalisirung des Flusses und Seitenkanälen dem Bau zu Grunde gelegt werden. Bei Nürnberg ist ein Schleusenkanal und unterhalb Nürnberg bis Bamberg ein Kanal mit Hebewerken von 15—30 m Hubhöhe vorgesehen. Die Wasserversorgung des Kanals soll neben der Wasserentnahme aus Altmühl, Pegnitz und Regnitz aus angelegten Sammelteichen erfolgen. Die Kosten für den 182 km langen Kanal sind auf 130 000 000 ℳ veranschlagt. Die Weiterführung des Kanals von Bamberg nach Aschaffenburg ist wiederum als ein Mischsystem zwischen Kanalisirung des Mains und Seitenkanälen gedacht. Die Kosten des Entwurfes sind bei einer Länge dieses Kanaltheiles von 280 km auf 120 000 000 ℳ veranschlagt, so dass der Gesammtkanal von Aschaffenburg bis Kelheim in einer Länge von 462 km einen Kostenaufwand von 250 000 000 ℳ verursachen würde. Bei Ausführung des gedachten Entwurfes für die Kanalisirung des Mains wird es ermöglicht, dass Schiffe bis zu 1 000 t Tragfähigkeit den Main hinauf bis nach Bamberg gelangen können, sowie die Möglichkeit geboten, an den Staupunkten die Wasserkräfte für mechanischen Schiffszug zu gewinnen. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die Herstellung einer Wasserverbindung von Bamberg nach dem zukünftigen Mittellandkanale besprochen, und zwar entweder durch das Werrathal zur Weser oder durch das Saalethal zur Elbe, so dass die Möglichkeit geboten sei, direkt aus dem Gebiete des Mittellandkanales einen Wasserweg zur Donau zu schaffen.

Ueber die Frage der Fortsetzung der Mainkanalisirung nach Hanau und Aschaffenburg verhandelte die Handelskammer zu Hanau am 8. Mai d. J. Der Berichterstatter führte, wie wir der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" entnehmen, ungefähr folgendes aus: Dass sehr ernstliche Vorbereitungen für die Fortsetzung der Mainkanalisirung nach Hanau und Aschaffenburg im Werke sind, geht, abgesehen von den bisher zwischen Kommissarien der preussischen und der bayerischen Regierung gepflogenen Verhandlungen, auch aus dem Umstande hervor, dass die Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M. und Mainz von dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten dazu aufgefordert worden sind, ihr Urtheil über die Verkehrsverschiebungen abzugeben, welche zu Ungunsten der Umschlagsplätze Frankfurt a/M., Gustavsburg, Mainz und Mannheim infolge der Fortsetzung der Mainkanalisirung nach Aschaffenburg entstehen werden. Am 29. April fand in Mainz eine von den bezeichneten Behörden anberaumte Konferenz mit Vertretern der Handelskammern zu Frankfurt a/M., Hanau, Mainz und mit solchen des Rhederei- und Speditionsgewerbes statt zur Feststellung der mittleren Schiffsfrachten von Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Hochfeld, Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf, Köln nach den genannten Rhein- und Mainumschlagsplätzen sowie künftig nach Aschaffenburg. Die Frage, ob die Frachtsätze nach den genannten Rhein- und Mainhäfen sich ausgeglichen hätten oder ob die Differenzen zu Ungunsten Frankfurts gegenüber Gustavsburg, Mainz, Mannheim und künftig nach Aschaffenburg bestehen geblieben seien, wurde in letzterem Sinne beantwortet: die Differenz sei bei beiderseitigen normalen Verhältnissen zweifellos vorhanden. Dies beruhe darauf, dass die Schiffer sich lieber nach Mannheim wendeten, weil sie dort sicherer auf Rückfracht rechnen könnten, als es in Frankfurt a/M. der Fall sei. Auch in den Nebenkosten bestehe für Frankfurt a/M. noch ein etwas höherer Satz, als für Mannheim, was vielleicht darauf zurückzuführen sei, dass sich in Frankfurt a/M. die sämmtlichen Hafen- und Lagerhauseinrichtungen usw. in einer Hand, derjenigen der Stadt, befänden. Bei weiterer Erörterung der sich voraussichtlich in Aschaffenburg für den Mainverkehr ergebenden Sätze wurde darauf hingewiesen, dass daselbst vielleicht die Ungunst der Lage der Bahnhofsanlagen zu dem zukünftigen Hafen wirksam werden könne, worauf der Präsident der Eisenbahndirektion Mainz der Auffassung Ausdruck gegeben habe, dass derjenige, welcher die Eisenbahnpolitik Bayerns aufmerksam beobachtet habe, nicht darüber in Zweifel sein könne, dass diese dahin gehe, die bayerischen Staatsbahnen bezw. den bayerischen Verkehr möglichst unabhängig von den Anschlussbahnen der angrenzenden Staaten und wettbewerbsfähig namentlich auch gegenüber Mannheim zu machen; daher würde die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen die Sätze für den Anschluss des zukünftigen Aschaffenburger Hafens an den Aschaffenburger Bahnhof, wie nun auch der Hafen angelegt werden würde und wie gross auch die Entfernung sein möge, ganz so gestalten, wie es mit Rücksicht auf die durch die bezeichnete Verkehrspolitik vorgeschriebenen Ziele erforderlich sein würde. Die Handelskammer habe, so wurde weiter berichtet, aus Anlass dieser Konferenz über „die wirthschaftliche Bedeutung des grossschifffahrtsfähigen Mainkanals für die Stadt Hanau und ihres Hinterlandes" Untersuchungen vorgenommen und dann in einer Denkschrift niedergelegt. Diese Erhebungen hätten gleichzeitig mit solchen der Stadt Hanau stattgefunden. Aus einem Vergleiche der Ergebnisse aus den von beiden Seiten versuchten thatsächlichen Ermittelungen könne, unter Vervollständigung der Angaben auch für Firmen, die nicht geantwortet hätten, ein anfänglicher Mindestverkehr von 100 000 t für Hanau selbst und von 50 000 t im Umschlage für umliegende Plätze angenommen werden. Die Frachtersparniss würde sich für Hanau bei Vergleich des Bahn- und Wasserweges zwischen Frankfurt a/M. und Hanau im ungünstigsten Falle auf 134 000 bis 144 000 ℳ stellen, für den Umschlagsverkehr weiter auf 42 000—48 000 ℳ

— **Personalnachrichten.** Der Finanz- und Baurath Karl Friedrich Rudolf Reiche-Eisenstuck, Vorstand des allgemeinen technischen Büros der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden, ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Eisenbahninvestitionsgesetz.** Das Eisenbahninvestitionsgesetz wurde auch im Herrenhause des österreichischen Reichsrathes einmüthig angenommen und inzwischen bereits unterm 6. Juni im Reichsgesetzblatt verlautbart. Der Bericht der Eisenbahnkommission des Herrenhauses beleuchtet in eingehendster Weise den Inhalt der Vorlage und enthält insbesondere werthvolle Ausführungen über die Ertragsfähigkeit der neuen Linien. Die Kommission nahm auf Grund der Erfahrungen mit Gebirgsbahnen, namentlich mit der Arlbergbahn und der sonstigen Betriebsergebnisse österreichischer Bahnen für das ganze Baukapitel der neuen Linien im Betrage von rund 200 000 000 Kr. eine Verzinsung von höchstens 2 % und eine Steigerung derselben nur für eine spätere Zeit an. Dagegen ging die Kommission davon aus, dass sich die Auslagen für die Investitionen viel rascher voll verzinsen werden, weil durch diese Investitionen bedeutende Ersparnisse im Betriebe erzielt werden können. Die Kommission hat die Nothwendigkeit der Investitionen und die Thatsache anerkannt, dass das bereits 11 000 km überschreitende Staatsbahnnetz nahezu durchgehends aus unvollkommen gebauten und ausgestatteten Linien bestehe und dass selbst bei Linien, wie jene der ehemaligen Kaiserin Elisabethbahn, welche verhältnissmässig besser ausgestattet waren, durch den Umstand, dass sie sich seither einer grossen Verkehrssteigerung erfreuen, neuerliche Nachschaffungen dringend nothwendig geworden seien. Die Kommission hat gegenüber dem hohen Betriebskoeffizienten, den Gebirgsbahnen wohl immer aufweisen werden, auch anerkannt, dass derselbe zum Theil in dem unzureichenden Fahrparke der Staatsbahnen begründet sei und dass der Betriebskoeffizient durch Ausstattung der Bahnen mit mehr und besserem Betriebsmaterial am besten auf ein geringeres Ausmaass herabgesetzt werden könne. Gleichwohl hat die Kommission nicht geglaubt, die volle 4 prozentige Verzinsung des für Investitionen zu bewilligenden Kapitals von 352 056 000 Kr., sondern nur ein Erträgniss von 3 % annehmen zu können, weil es auch Ausrüstungen gibt, deren Veranlassung und Erfolg sich nicht oder doch nicht genau beziffern lassen. Nach dieser Annahme würde die Jahresverzinsung rückständig bleiben von dem verwendeten Baukapital von rund 200 000 000 Kr. mit 2 % gleich 4 000 000 Kr. und von dem Investitionskapital von rund 350 000 000 Kr. mit 1 % gleich 3 500 000 Kr., zusammen 7 500 000 Kr. Die betreffende Auslage müsste bis zur Steigerung der Einnahmen allerdings aus dem Staatsschatze bestritten werden. Dieser Belastung stehen aber gegenüber die volkswirthschaftlichen Vortheile, welche durch Eisenbahnen entstehen, Vortheile, von denen ohne Uebertreibung behauptet werden kann, dass sie bei Schaffung der zweiten Schienenverbindung mit Triest und der damit verbundenen Hebung des ersten Seeplatzes der österreichischen Monarchie mehr als in irgend einem anderen Falle ins Gewicht fallen. Der Bericht empfiehlt in warmen Worten die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest und bespricht die Wirkung dieser Eisenbahnverbindung auf den Gesammtverkehr. Hierbei gelangt er zu folgendem Schlusse: „Wenn die Kommission zu der grössten Eisenbahnfrage, die Oesterreich jetzt zu lösen hat, in zustimmender Weise Stellung nimmt, so hat sie die Grösse der mit deren Lösung verbundenen materiellen Opfer wohl erwogen; wenn sie gleichwohl zu der einstimmigen Anschauung gelangte, dass diese im Staatsinteresse und im Interesse des ersten österreichischen Hafens gebracht werden müssen, so war sie dabei auch von dem Wunsche geleitet, dass das Herrenhaus zu einer Aktion beitragen möge, deren Grösse von dem allgemeinen Staatsbewusstsein Zeugniss gibt, dessen Bethätigung nach innen und nach aussen gerade in der gegenwärtigen Zeit am wünschenswerthesten erscheint." Schliesslich spricht der Bericht

der Regierung und insbesondere dem Eisenbahnministerium Dank und Anerkennung für die ebenso glückliche als verständnissvolle Zusammenfassung der verschiedenen schwebenden Eisenbahnfragen aus.

— **Fahrkartensteuer.** Am 7. d. Mts. trat der Steuerausschuss des österreichischen Abgeordnetenhauses zur Berathung der Gesetzvorlage über die Fahrkartensteuer zusammen. Zu dieser Verhandlung kam es indessen nicht, da der Steuerausschuss mit Stimmenmehrheit den Beschluss fasste, den Gegenstand zunächst von der Tagesordnung abzusetzen und die Ausschussberathung bis zum Beginn der Herbsttagung zu verschieben. Maassgebend für diesen Beschluss war die Erwägung, dass die Vorlage über die Fahrkartensteuer mit Rücksicht auf den unmittelbar bevorstehenden Schluss des Hauses von diesem ohnehin nicht mehr erledigt werden konnte, daher auch die Ausschussberathung im gegenwärtigen Zeitpunkte zwecklos wäre. Von anderer Seite wurde geltend gemacht, dass der Verlegung der Berathung um so weniger ein Hinderniss entgegenstehe, als die Regierung in der Lage sei, für die Bedeckung jener Ausgaben, welche zur Einbringung der Vorlage über die Fahrkartensteuer Veranlassung gegeben haben (Erhöhung der Bezüge der Diurnisten, Aufbesserung der Pensionen u. dergl.), bis zum Zustandekommen dieses Gesetzes aus den Kassenüberschüssen vorzusorgen. Der Finanzminister wies darauf hin, dass zwischen der Annahme des Gesetzes und dem Beginn der Wirksamkeit desselben ein Zeitraum von mindestens einem halben Jahre liegen müsse, um den Druck der neuen Fahrkarten, die Durchrechnung der Preise und die Neuaufstellung der Bahntarife vornehmen zu können. Wenn daher die Vorlage erst im Herbst erledigt würde, könne sie nicht vor dem 1. Juli 1902 in Wirksamkeit treten. Der Minister erklärte nochmals, eine dauernde Mehrbelastung durch die in Rede stehenden Ausgaben nur dann übernehmen zu können, wenn er die volle Sicherheit und nicht blos die Aussicht habe, dass jener ständigen Mehrbelastung auch eine ständige Mehreinnahme gegenüberstehen werde. Ehe er daher nicht auf Grund von Beschlüssen des Hauses eine diesbezügliche Gewähr habe, könne er es nicht verantworten, die Ausgaben um derartige namhafte Beträge d a u e r n d zu erhöhen.

— **Oesterreichischer Staatseisenbahnrath.** Am 7. d. Mts. trat der Staatseisenbahnrath zur Frühjahrssitzung zusammen. Eine besonders lebhafte Erörterung entwickelte sich über den Antrag auf Fortsetzung der Verstaatlichung, vor allem auf Verstaatlichung der Nordwestbahn. Der Antragsteller wies darauf hin, dass die Veranlassung zur Stellung des Antrags der gewaltige Eindruck der gesetzlichen Sicherstellung des Ausbaues der Eisenbahnen und Wasserstrassen gebildet habe. Die Volkswirthschaft stehe infolge dessen vor einem neuen Zeitalter des Aufschwungs. Dies dürfe jedoch nicht vergessen lassen, dass auch nach dem Ausbau der sichergestellten Linien dem österreichischen Eisenbahnwesen noch manche Mängel anhaften werden. Diese Mängel beständen hauptsächlich darin, dass zufolge des Bestandes vieler Privatbahnen eine e i n h e i t l i c h e T a r i f p o l i t i k unmöglich sei. Viele Gebiete, durch welche Privatbahnen ziehen, werden gegenüber Gegenden, welche an den Staatsbahnen liegen, wettbewerbsunfähig. Namentlich bei den Zuckerfabriken verursache die Verschiedenheit der Tarife einen Unterschied in den Betriebsausgaben, der bis 100 000 fl. jährlich ausmache. Ein anderer Redner hob hervor, dass der Verstaatlichung der Elbethalbahn heute ebenso wenig ein Hinderniss entgegenstehe, wie der Einlösung der Linien der Staatseisenbahngesellschaft. Der Osten Böhmens sei zwei Privatgesellschaften preisgegeben, die höhere Tarife als die Staatsbahnen haben. Er verspreche sich von einer Einlösung dieser Bahnen eine Vereinfachung der Verkehrsabwickelung auf den Staatsbahnen in ganz Böhmen, Mähren und Niederösterreich, eine bessere Verwerthung des rollenden Materials und eine Besserung in den Gesammteinnahmen der Staatsbahnen. Der Hauptvortheil aber würde darin bestehen, dass Oesterreich in Marchegg und Bruck einen Tarifschlüssel gegenüber Ungarn in Händen hätte und auf die loyale Einhaltung des Zoll- und Handelsbündnisses drängen könnte.

An der Verhandlung nahmen zahlreiche Mitglieder theil. Von verschiedenen Rednern wurde entschieden gefordert, dass namentlich der Termin für die Einlösung der K a i s e r F e r d i n a n d s - N o r d b a h n nicht vorübergehe, ohne dass zur Einlösung geschritten worden wäre. Die Einlösung der österreichischen Nordwestbahn und Staatseisenbahngesellschaft werde, wie erklärt wurde, ohnedies für sicher gehalten. Einzelne Mitglieder traten dieser Ansicht entgegen und meinten, dass es gerathener wäre, die Einwirkung des Baues der Wasserstrassen abzuwarten. Allein diesen Rednern stand eine grosse Mehrheit gegenüber, von der selbst die Verstaatlichung der S ü d b a h n, der B u s c h t ê h r a d e r B a h n und der b ö h m i s c h e n N o r d b a h n als nothwendig bezeichnet wurde. Hinsichtlich der Südbahn wurde das Bedenken zurückgewiesen, dass die Tauernbahn das Erträgniss der Südbahn schädigen werde.

Es wurde folgender Antrag angenommen: „Das Eisenbahnministerium wird ersucht, der Fortsetzung der Verstaatlichungsaktion sein Augenmerk zuzuwenden und hierbei insbesondere behufs einer thunlichst baldigen Verstaatlichung der Staatseisenbahngesellschaft und der österreichischen Nordwestbahn das Zweckdienliche zu veranlassen. Die Regierung wird ferner ersucht, auch die Frage der Einlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in ernste Erwägung zu ziehen."

Von den weiter behandelten Anträgen verdienen Erwähnung die Anträge, betreffend den Bau und Betrieb von Schleppbahnen. Es wurde in dieser Beziehung beschlossen, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, bezüglich der Herstellung, des Betriebes, der Gebührenbemessung usw. bei Privatanschlussgleisen unter Wahrung der bei bereits bestehenden Gleisanlagen erworbenen Rechte der Anschlussgleisbesitzer a) dahin zu wirken, dass das bei den Staatsbahnen geltende Vertragsmuster unter Ausdehnung auf Anschlussgleise kommerzieller Anlagen, insbesondere genossenschaftlicher Lagerhäuser, auch bei den Privatbahnen zur Annahme gelange, b) die baldigste Vorlage eines Gesetzes in Erwägung zu ziehen, durch welches die wesentlichen Bestimmungen für den Bau und Betrieb von Gleisen für industrielle und kommerzielle Anlagen, insbesondere auch genossenschaftlicher Lagerhäuser, einheitlich geregelt werden.

Alsdann wurde ein Antrag auf gesonderte Ausweisung der Betriebseinnahmen und Ausgaben der einzelnen Linien des Staatsbahnnetzes in nachstehender Fassung zum Beschlusse erhoben: „Das Eisenbahnministerium wird ersucht, in Erwägung zu ziehen, ob und wie die Betriebseinnahmen und -Ausgaben für grössere Gruppen des Staatsbahnnetzes nach Ablauf eines längeren Zeitraumes in einer einmaligen Veröffentlichung nachzuweisen wären."

Von allgemeinerem Interesse ist ferner der Beschluss, das Eisenbahnministerium zu ersuchen: 1. den Ausbau der Eisenbahnlinie Aspang-Hartberg-Pichelsdorf-Gleisdorf nach Thunlichkeit zu fördern und 2. die Vervollständigung des steirischen Eisenbahnnetzes durch den Bau der Radlbergbahn und der Sulmthalbahn in wohlwollende Erwägung zu ziehen.

Von den Fahrordnungsangelegenheiten, welche zur Behandlung gelangten, sei der Antrag auf Erstellung von Anschlüssen an den neuen Schnellzug Olmütz-Prag der Staatseisenbahngesellschaft von Prag nach den böhmischen Badeorten und auf Erstellung eines Gegenzuges der Staatseisenbahngesellschaft zu dem erstgenannten Schnellzuge im Anschlusse an die von den böhmischen Badeorten in Prag eintreffenden Züge von Prag nach Olmütz mit Anschlüssen nach Schlesien und Galizien erwähnt. Dieser Antrag fand die volle Zustimmung der Versammlung.

Ein Antrag auf Einführung besserer Schnellzugverbindungen zwischen Nordböhmen und Prag einerseits und Ungarn bezw. Budapest andererseits wurde abgelehnt, da auf dem vorgeschlagenen Wege eine Schädigung Wiens sich ergeben und überdies eine schlechtere Ausnutzung der grossen internationalen Züge herbeigeführt würde. Da indessen bessere Verbindungen Prags mit Budapest eine Nothwendigkeit seien, wurde das Eisenbahnministerium ersucht, diese im Auge zu behalten.

In Bezug auf Tarifangelegenheiten verdienen vor allem die gefassten Beschlüsse zur Förderung der Ausfuhr verschiedener Artikel genannt zu werden. Bei Besprechung der seitens des Eisenbahnministeriums behufs sorgfältigerer Frachtberechnung durch die Stationen sowie zwecks Beschleunigung in der Erledigung von Frachtreklamationen kürzlich ergriffenen Maassnahmen wurde dem Eisenbahnminister der Dank des Staatseisenbahnrathes für die getroffenen Maassnahmen unter Hervorhebung des Umstandes ausgesprochen, dass die wohlthätigen Folgen dieser Maassnahmen sich schon jetzt wahrnehmen lassen.

Anlässlich der Behandlung der Mittheilungen über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest sprach das Mitglied der Triester Handelskammer der Regierung und vor allem dem Eisenbahnminister den Dank für die erfolgreiche Förderung der gesetzlichen Sicherstellung dieser Eisenbahnverbindung aus.

Nach Erledigung der Tagesordnung dankte der Eisenbahnminister den Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes für die freundliche Würdigung verschiedener Maassnahmen, welche der Staatseisenbahnverwaltung für Handel und Verkehr zu treffen vergönnt war. Insbesondere durch die Annahme der Investitionsvorlage seitens beider Häuser des Reichsrathes stehe die Staatseisenbahnverwaltung vor einem bedeutsamen Abschnitte, und könne hiernach auch darauf gerechnet werden, dass die bestehenden Staatsbahnen die so nothwendige bessere Ausstattung und Erweiterung erlangen. Alle Eisenbahnberufskreise theilen das erhebende Gefühl, dass das Eisenbahnwesen von den höchsten Gewalten im Staate nach seiner vollen Bedeutung gewürdigt werde. Vor allem sei dies der huldvollen Fürsorge zu verdanken, welche der Kaiser dem Eisenbahnwesen von jeher zu-

zuwenden geruhte und deren neuesten Beweis die Allerhöchst genehmigte Investitionsvorlage bilde. Der Minister schloss seine mit lebhaftem Beifalle aufgenommenen Ausführungen mit der Bitte an den Staatseisenbahnrath, er möge die Staatseisenbahnverwaltung bei der Durchführung der grossen ihr gestellten Aufgabe fördernd unterstützen.

An diese Worte anknüpfend, hob ein Mitglied des Staatseisenbahnrathes hervor, dass der Reichsrath durch die Annahme der Investitionsvorlage langjährige Wünsche erfüllt, die Regierung durch ihre Einbringung sich ein hervorragendes Verdienst erworben habe. Man stehe vor einer vielverheissenden Zukunft. Wenn die Investitionsvorlage Gesetz werde, sei auch der langgeführte Streit über die Linienführung bezüglich der zweiten Verbindung mit Triest beendigt, und zwar im Wege eines allseits befriedigenden Ausgleiches. Redner beglückwünschte die Regierung zu diesem Erfolge und gab dem Wunsche Ausdruck, dass der Vorgang der gütlichen Verständigung auch in künftigen Fällen eingehalten werden möge.

— **Ersparnisse im Lokalbahnbetriebe.** Die im allgemeinen unbefriedigenden finanziellen Ergebnisse, welche die Lokalbahnen bisher aufweisen, haben die österreichische Staatsbahnverwaltung veranlasst, Maassregeln in Erwägung zu ziehen, welche geeignet sind, Ersparnisse in den Betriebsausgaben herbeizuführen und damit das Erträgniss der vom Staate betriebenen Lokalbahnen zu verbessern. Diese Maassregeln, bei denen auf die besonderen Verhältnisse jeder einzelnen Lokalbahn Bedacht genommen wurde, sind bei einer Anzahl von Lokalbahnen in den Jahren 1899 und 1900 ins Werk gesetzt worden und haben bereits im abgelaufenen Jahre, trotzdem sich in demselben ihr Erfolg noch nicht in vollem Maasse geltend machen konnte, namhafte Ersparnisse mit sich gebracht. Die erwähnten Maassnahmen sollen in der Folge auf weiteren Lokalbahnen und zwar auch im Bahnerhaltungs- und Zugförderungsdienste zur Anwendung kommen.

— **Ermässigung des Gepäcktarifes.** Die Leitung des Wiener kaufmännischen Vereins hat an das Eisenbahnministerium eine Eingabe gerichtet, in welcher gegen den dermaligen Gepäcktarif, welcher das Reisen ungemein vertheuert, Stellung genommen wird. Während in früheren Jahren jede Fahrkarte ein Freigewicht von 25 kg genoss und nur für das Uebergewicht eine Gebühr von 4 H. für 1 kg zur Aufrechnung gelangte, werde jetzt trotz der Aufhebung des Freigewichtes überdies der Tarif noch durch die Art der Berechnung empfindlich vertheuert. Es werde nämlich, während bei Eilgütern das Gewicht von 5 zu 5 kg zur Aufrundung gelange, beim Gepäcktarif eine Aufrundung von 10 zu 10 kg vorgenommen. In der Eingabe wird daher die Bitte gestellt, eine Gewichtsaufrundung beim Gepäcktarif überhaupt nicht vorzunehmen, sondern nur das thatsächliche Gewicht als Grundlage für die Berechnung der Gepäckgebühren zu nehmen.

— **Industriebahn Nyárádtö-Medgyesfalva.** Vor einigen Tagen fand die Begehung der schmalspurigen Industriebahn Nyárádtö-Maros-Vásárhely-Zuckerfabrik-Medgyesfalva statt. Die Bahn, welche eine Länge von 15 km hat, bezweckt die Beförderung von landwirthschaftlichen Erzeugnissen, besonders von Zuckerrüben für die Maros-Vásárhelyer Zuckerfabrik. Die Baubewilligung wurde ertheilt und wird der Betrieb am 1. September d. J. begonnen werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Die internationale Schlafwagengesellschaft.** In der vor kurzem zu Brüssel stattgehabten Generalversammlung wurde den Aktionären die Mittheilung gemacht, dass die Gesellschaft trotz einer Roheinnahme von mehr als 7 000 000 Fr. für das Jahr 1900 nicht in der Lage sei, eine Dividende zu vertheilen, da sie sich angesichts der Weltausstellung und im Hinblick auf ihre günstige Geschäftslage zu Unternehmungen veranlasst gefühlt hatte, die entgegen allen Annahmen und durch einen Zusammenfluss unglücklicher Umstände nur zu Verlusten und zwar in der Höhe von 1 641 481 Fr. geführt hätten. Das „Journal des transp.“ fügt dieser Mittheilung hinzu, dass das Vertrauen zu der Verwaltung nicht im geringsten erschüttert sei, und dass die Weltausstellung für die Gesellschaft keineswegs nur Ausfälle gezeitigt, sondern namentlich dazu beigetragen habe, die Ueberschüsse des ständigen Betriebs der internationalen Schlafwagengesellschaft zu vergrössern. Im Jahre 1900 belief sich die Zahl der Wagentage (jours-voitures) auf 160 468, im Jahre 1899 auf 140 723, vergrösserte sich also um 19 745. Die Betriebsausgaben betrugen 1900: 7 290 059 Fr., 1899: 6 118 667 Fr., erhöhten sich also um 1 171 391 Fr., welche durch die Einnahmen an Fahrgeldern, die im Jahre 1900: 2 324 928 Fr. mehr betrugen als im Jahre 1899, reichlich aufgewogen worden sind. Im ganzen belief sich die Roheinnahme aus dem Betriebe auf 7 043 106 Fr. und überstieg diejenige des Jahres 1899 um 1 121 892 Fr., also um 18,95 %. Trotz des obenerwähnten Verlustes der Gesellschaft darf daher ihrer Weiterentwickelung mit vollem Vertrauen entgegengesehen werden, da sich ihr Betrieb von Tag zu Tag vergrössert. Sie hat gegenwärtig nahe an 900 Fahrzeuge im Umlauf, ihre Lage befestigt sich immer mehr durch die Erneuerung bestehender Verträge, und zwar auf eine Vertragszeit von 15, 20 und 30 Jahren gegen 10 und 12 Jahre früherer Abschlüsse. Diese Vertrauenszeichen seitens der Eisenbahnverwaltungen sprechen mehr als alles andere. Ihre Wagen durchlaufen nicht allein einen Theil Europas, sondern auch Asiens bis zum Baikalsee und Afrikas bis Wadi-Halfa. Wer kann sagen, so meint unsere französische Quelle, ob sie in zwei oder drei Jahren nicht auch an den Ufern des Viktoria-Nyanzasees erscheinen werden?

— **Gesundheitliche Anordnungen auf den französischen Eisenbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat ein Rundschreiben an die Eisenbahngesellschaften gerichtet, um ihre Aufmerksamkeit auf die Gefahren zu lenken, welche die gegenwärtigen ungenügenden hygienischen Maassregeln für Reisende und Beamte bergen. Minister Baudin weist darauf hin, wie sehr die Eisenbahnen zur Uebertragung von Krankheitskeimen dienen können, und indem er sich auf den Wortlaut der neuen Verordnung vom 1. März d. J. stützt, gibt er eine Reihe von Maassnahmen an, die zu ergreifen wären, um den jetzigen Stand der Dinge, gegen den so oft geklagt wird, zu bessern. Die Gesellschaften werden aufgefordert, ihre Vorschläge in der kürzesten Frist zu machen.

— **Regelung des Einkommens und der Dienstzeit der Maschinenführer und Heizer auf den französischen Eisenbahnen.** Der Senat hat dem schon in Nr. 44 Seite 701 d. Ztg. erwähnten, von der Kammer übertriebenen Gesetzentwurf eine eingehende mehrtägige Berathung gewidmet, die sich grossentheils allgemein auf die Lage der Eisenbahnangestellten bezog. Es wurde dabei u. a. hervorgehoben, dass die französischen Eisenbahnen an Lokomotiven und Wagen verhältnissmässig zurückständen. Schon voriges Jahr bei den Anträgen auf Verstaatlichung war festgestellt worden, dass die französischen Eisenbahnen kaum 10 000 Lokomotiven zählen gegenüber mehr als 16 000 der deutschen Bahnen. Finanzminister Caillaux unterstützte die Weigerung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, den Beschluss der Kammer, welcher 75 000 000 Fr. jährliche Mehrausgaben veranlassen würde, anzunehmen. Es sei gefährlich für die öffentlichen Finanzen, über den Vorschlag der Kommission, der nur 9–16 000 000 Fr. Kosten bringe, hinauszugehen. Wenn man sage, die ganze Last würde ja nicht vom Staat getragen, so sei zu beachten, dass bei der gegebenen Verminderung der Einnahmen der Gesellschaften das doch der Fall sein könne (infolge der vertragsmässig vom Staate zu leistenden Zinsgewähr). Der Antragsteller, Senator Strauss, legte dar, die Ueberlastung des Personals sei sehr gross und ihre Gefährlichkeit durch mehrere schmerzliche Prozesse der letzten Jahre erwiesen. Der Minister Baudin widmete der aufopfernden Thätigkeit der Eisenbahnangestellten schöne Worte, erklärte aber direkt: praktisch sei es zur gegenwärtigen Stunde unmöglich, ohne schwere Gefährdung der Organisation und der Finanzen der Eisenbahngesellschaften und damit auch der Staatsfinanzen alle in dem Plan der Abgeordnetenkammer vorgesehenen Maassregeln auszuführen. Alle Vorgänger des Ministers hätten nacheinander die Frage erwogen. Abgesehen von der finanziellen Wirkung sei auch eine so weit gehende Reglementirung der Dienststunden usw. undurchführbar. Allerdings bedürften die Lokomotivführer und Heizer am meisten der Erleichterung. Deshalb solle man die Kommissionsvorschläge annehmen. Minister Baudin bezeichnete das Pensionswesen der Eisenbahngesellschaften und die Lage der Pensionskassen als nicht befriedigend. Die Regierung sei überzeugt, dass hier Reformen verwirklicht und das Gesetz von 1895 geändert werden müsse. Aber diese Reformen liessen sehr dornige Fragen erstehen. Die Regierung werde deshalb mit den Gesellschaften unterhandeln.

Die vorgeschlagene Rückverweisung des Gesetzentwurfs an die Kommission, welche man als verkleidete Vertagung bezeichnete, wurde mit 156 gegen 97 Stimmen abgelehnt, schliesslich aber auch der Art. 1 des die Kammerbeschlüsse vertretenden Antrags Strauss mit 165 gegen 93 Stimmen. Dieser Artikel, welchen der Antragsteller als den wesentlichsten und als unumgänglich bezeichnet hatte, wollte die Höchstdauer der Arbeitszeit auf 10 Stunden täglich feststellen. — Zur Sache klagt u. a. der „Figaro“, dass ohnedies kürzlich durch eine Verordnung des Ministers, durch einen einzigen Federzug, den Gesellschaften für das laufende Jahr eine später wachsende Ausgabe von etwa 9 000 000 Fr. auferlegt sei, ohne dass nur das Parlament befragt sei; solche Auflagen fielen durch das Spiel der Zinsgewährleistung auf die Steuerzahler zurück.

— **Plünderung eines Reisenden auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** Ein Amerikaner namens Schandale wurde während der Eisenbahnfahrt zwischen Modane und St. Michel von drei Personen, die sich in demselben Wagenabtheil befanden, ausgeplündert. In St. Jean de Maurienne verständigte Schandale die Gendarmen von dem Diebstahl. Die Gauner ergriffen, der „Voss. Ztg." zufolge, dann die Flucht, sprangen in den stark angeschwollenen Arefluss und ertranken.

— **Ausschliessung der Kraftwagen von den Strassen mehrerer schweizerischer Kantone.** Das Verbot für Motorwagen, das verschiedene schweizerische Kantone im vorigen Sommer erlassen haben, wird auch in diesem Jahre aufrecht erhalten werden. Besonders die Kantone Graubünden, Tessin und Uri sind fest entschlossen, keinem Kraftwagen die Ueberschreitung ihrer Grenzen zu gestatten, weil sonst der gesammte Verkehr auf den Kantonsstrassen, besonders in postalischer Beziehung, gefährdet würde. Dazu kommt noch, dass die Motorfahrer, soweit man sie dort bis jetzt kennen gelernt hat, fast alle mit einer so waghalsigen und rücksichtslosen Schnelligkeit dahinfuhren, dass nicht nur die mit ungeheuren Kosten erbauten Kunstwege, sondern auch die darauf verkehrenden Fussgänger und Fuhrwerke in die grösste Gefahr geriethen. Gegenüber dieser Auffassung blieb selbst ein Wink von Bern, doch milderen Erwägungen Raum zu geben, völlig fruchtlos.

Fremde Welttheile.

— **Kongo-Eisenbahn.** Eine tolle Spekulation, welche an der Brüsseler Börse mit den Aktien und Gründerantheilen der belgischen Kongo-Eisenbahngesellschaft getrieben wurde, sowie eine Anfrage der mit der Frage der etwaigen Uebernahme des Kongostaates durch Belgien befassten „Centralsektion" der Abgeordnetenkammer haben die belgische Regierung zur eingehenden Darlegung der Sachlage veranlasst. Für weitere Kreise von Interesse ist vornehmlich die ausserordentlich günstige Entwickelung und Rentabilität dieser innerafrikanischen, die Kongofälle umgehenden Eisenbahn. Minister de Smet de Naeyer berechnet die Rückkaufssumme für die Kongobahn auf rund 95 000 000 Fr.; in seinem Schreiben an die Centralsektion sagt er: „Es wäre möglich, die gegenwärtigen Tarife um ungefähr 50 % herabzusetzen, wobei dem durch eine solche Kostenverminderung hervorgerufenen Verkehrszuwachs noch nicht einmal Rechnung getragen ist." Dazu kann der belgische Staat gemäss der Konzession die Kongo-Eisenbahngesellschaft infolge ihrer hohen Einnahmen zwingen, wenn er auf den Rückkauf zur Zeit verzichtet. Der Minister bemerkt, dass man der „Kühnheit" des Unternehmens, welches viele anfänglich für ein tolles gehalten hätten, wohl Rechnung tragen dürfe. „Berechnet nach der gegenwärtigen Länge der Linie (388 km), könnten die Tarifermässigungen derart gehandhabt werden, dass die Reineinnahme allmählich auf 3 104 000 Fr. (8 000 Fr. für das Kilometer) herabgeht. Aber um den Interessenten die Vortheile zu lassen, welche die Betheiligung zu erwarten gestattete, müsste diese Summe auf ungefähr 5 940 000 Fr. gebracht werden (15 300 Fr. für das Kilometer). Während des letzten Rechnungsjahres belief sich die Reineinnahme auf 10 000 000 Fr. Es würde also noch ein Unterschied von rund 4 000 000 Fr., ungefähr 30 %, zur Herabsetzung der Tarife bleiben, und dieses Ergebniss wäre, vom Standpunkt der wirthschaftlichen Entwickelung der Kolonie, noch sehr zu schätzen." So das Schreiben des Ministers. Die Kongo-Eisenbahngesellschaft selbst hat sich bisher gehütet, ihre so günstige Lage öffentlich voll zu enthüllen, um eben der Tarifermässigung zu entgehen. Man berechnet, dass auch unter dem neuen Tarif die Aktionäre noch etwa 13 % beziehen könnten, ohne die Rückzahlungsprämie von 500 Fr. auf jede Aktie von 500 Fr. zu rechnen. (Das Aktienkapital wird also doppelt zurückbezahlt!) Dieser grossartige finanzielle Erfolg der Kongobahn dürfte wohl auch einigermaassen die deutsche Aengstlichkeit wegen des immer wieder hinausgeschobenen Eisenbahnbaues in Deutsch-Ostafrika beruhigen.

— **Ueber ein grossartiges Kanalprojekt in Kanada** wird dem „Hamb. Korresp." aus Newyork folgendes geschrieben: Die öffentliche Meinung und besonders die Handelskreise der Vereinigten Staaten beschäftigen sich lebhaft mit den soeben bekannt gewordenen Absichten der kanadischen Regierung, eine billige Frachtlinie zwischen dem grossen Nordwesten Nordamerikas und dem atlantischen Meere herzustellen. Der Plan, der die Georgianbai, einen Theil des Huronsees, durch einen Kanal mit dem Ontariosee verbinden will, ist zwar nicht neu, aber in seinen Einzelheiten ist er erst kürzlich durch den Londoner Ingeniör Ernest E. Sawyer, der zu diesem Zwecke von einem englischen Kapitalistensyndikat nach Kanada und den Vereinigten Staaten geschickt worden war, ausgearbeitet worden. Sawyer ist ein in seinem Fache hervorragender Mann, der als Oberingeniör beim Bau des Manchester-Schiffskanals, der Hafenwerke von Buenos Ayres und der Delagoa-Eisenbahn thätig war.

Man ist zu der Ueberzeugung gekommen, dass das jetzige St. Lorenz-Kanalsystem mit seinem 14 Fuss tiefen Wasserwege von den grossen Seen bis Montreal niemals den Erwartungen entsprechen wird, die man seinerzeit daran geknüpft hat. Diese Linie wurde bekanntlich vor 30 Jahren für Fahrzeuge bis zu 2 000 t gebaut, und die heutigen so viel grösseren Schiffe können diese Linie natürlich nicht mehr benutzen. So erklärt es sich, dass Montreal nur 7 % des amerikanischen Getreideausfuhrgeschäfts erhält. Wenn das englische Syndikat den Georgianbaikanal erbaut, wird es durch diese Verbindung des Huronsees mit dem St. Lorenzstrom den Weg Chicago-Liverpool um 900 englische Meilen kürzer machen, als der jetzige Weg durch den Eriekanal ist. Man ist der Ansicht, dass die Eisenbahnen die Grenze ihrer Frachtermässigungen so ziemlich erreicht haben, so dass auf Jahre hinaus keine dauernde Ermässigung mehr zu erwarten ist. Von Chicago nach Buffalo beträgt die Fracht für Getreide auf dem Wasserwege 4,5 Cents, während über die geplante Georgianbailinie bis Montreal nur 3 Cents zu zahlen sein würden. Die Linie müsste sich ausserdem wegen des Erztransports aus dem Lake Superiorbezirk sehr verlohnen. Nach diesen und ähnlichen Erkundigungen entschied sich das Syndikat für einen Kanal von 24 Fuss Tiefe mit 50 Schleusen und 500 Fuss Länge und 60 Fuss Breite, so dass die grössten Seedampfer durchgehen können. Natürlich brauchte dann keine Umladung stattzufinden, die bis jetzt das Haupthinderniss direkteren regeren Schiffsverkehrs von Chicago mit Europa bildet. Die Herstellungsfrist ist auf fünf Jahre, der Kostenbetrag auf 67 000 000 D. veranschlagt. Die Gesellschaft verlangt von der kanadischen Regierung weiter nichts als Uebernahme einer Zinsbürgschaft.

Von Chicago über die Georgsbai bis Montreal sind es 450 englische Meilen weniger als über den Eriekanal nach Newyork, und der Weg Montreal-Liverpool ist 450 Meilen kürzer als der von Newyork dahin. Mithin bedeutete die neue Wasserstrasse eine Verkürzung des Beförderungsweges Chicago-Liverpool um 900 englische Meilen. Bei dem Plan ist nur ein bedenkliches Hinderniss in Betracht zu ziehen: der Winter und das Eis. Mehrere Monate lang sind die kanadischen Wasserwege vollständig durch Eis verschlossen, und sogar die grossen Eisenbahnen dieses Landes müssen dann die durch Eis gesperrten Häfen meiden und amerikanische Endpunkte aufsuchen. Man wollte vor nicht langer Zeit St. John auf Neufundland zum Seehafen machen, aber die östlichen kanadischen Bahnlinien sahen sich in ihrem eigenen Interesse gezwungen, das nähere Portland im amerikanischen Staate Maine vorzuziehen.

Soweit der Bericht des Hamburger Blattes. Jedenfalls zeigt die Nachricht, dass man trotz der unendlich billigen Eisenbahnfrachten Nordamerikas dort grossartige neue Kanalpläne nicht für aussichtslos hält. Auffallend ist, dass über die Länge und den Weg des zu bauenden Kanals nichts gesagt ist. Die Breite des — völlig ebenen — Landstrichs zwischen der Georgsbai und dem Ontariosee beträgt nicht viel mehr als 100 km; vermuthlich wird man den Kanal in diesen See bei Toronto, einer kanadischen Handelsstadt von 181 000 Einwohnern, ausmünden lassen.

Allgemeines.

— **Der Spiritus im Dienste der Lokomotive.** Die bekannte Motorenfabrik Oberursel hat, wie die „Nordd. Allg. Ztg." meldet, am 9. Mai d. J. Veranlassung genommen, Vertretern des Kriegsministeriums, Lokalbehörden der technischen Abtheilung der Centrale für Spiritusverwerthung und zahlreichen Interessenten eine von ihr gebaute Lokomotive, bei welcher Spiritus als Brennmaterial zur Verwendung gelangte, auf der Domäne Jeschkendorf bei Liegnitz vorzuführen. Die Spirituslokomotive dient hier der Ziegelei zum Transport der Ziegel und Kohlen. Die Ergebnisse sollen sehr günstige gewesen sein, so dass zu hoffen ist, dass auf diesem Wege dem Spiritus ein bedeutendes Verwendungsgebiet erschlossen wird.

— **Ueber die grösste Dampfmaschine in Amerika** wird der „B. B.-Ztg." geschrieben: Die Westinghouse-Gesellschaft, die übrigens die Anlagen am Niagara und dann am St. Lawrence errichtet hat, hat soeben die erste von acht Dampfmaschinen und Dynamos für die „New York Gas, Light, Heat & Power Company" fertiggestellt, deren nominelle Kraft je 6 000 PS ist, die aber imstande sind, 10 000 PS zu leisten. Die fertige Dampfmaschine hat drei Cylinder und wiegt im ganzen ungefähr 700 t. Ihre Höhe über dem Boden beträgt 10 m, ihre

Länge 12 m und Breite 7 m. Sie hat einen Hub von 152 cm und eine Geschwindigkeit von 75 Umdrehungen in der Minute bei überhitztem Dampf von 12 Atm. Druck. Die Hauptwelle wiegt allein über 60 t und hat einen Durchmesser von 74 cm. Die Dynamo ist direkt auf eine Endverlängerung der Maschinenwelle neben dem Schwungrad errichtet. Das Schwungrad ist aus Stahl und in fünf Theilen gegossen, sein Durchmesser beträgt 7 m. Ausser den acht Maschinen dieser Grösse von 6000 PS hat die Westinghouse-Gesellschaft noch einige 20 weitere Maschinen von je 5000 PS für diverse Bestellungen im Bau.

— **Brenntorfindustrie in Kanada.** Die in Kanada angestellten Versuche zur Herstellung von Gas aus Brenntorf sind, wie der „Export" meldet, so zufriedenstellend ausgefallen, dass man jetzt beschlossen hat, eine Gasanstalt anzulegen, in der das genannte Rohmaterial zur Erzeugung von Gas benutzt werden soll. Mit Hilfe eines von Merrifield und Pearson erfundenen Apparats ist man soweit gekommen, den Gehalt unwirksamen Gases im Torfgas, der früher 35 % betrug, bis auf 8 % herabzumindern. Von einer Tonne guter Torfkohle soll man nach dem Merrifield-Pearsonsystem ebensoviel Gas erhalten, wie aus einer Tonne guter Gaskohle gewonnen wird; in Bezug auf Leucht- und Heizfähigkeit steht ersteres Gas gleichfalls mit Kohlengas auf gleicher Höhe. Die Herstellungskosten werden durch Anwendung von Brenntorf als Rohmaterial nicht grösser, eher noch geringer wie bei Benutzung von Kohlen.

Diese Erfindung wäre auch für Deutschland, dessen Torfreichthum noch zu industriellen Zwecken kaum benutzt ist, von höchster Bedeutung.

Rechtsprechung.

— **Schmerzensgeld neben der Unfallrente nach österreichischem Recht.** F. W., Bremser der X-Bahn, welcher bei einem durch Verschulden eines Organes der Y-Bahn herbeigeführten Unfalle verletzt wurde, verklagte die Y-Bahn auf Zahlung eines Schmerzensgeldes. Die Beklagte wendete ein, dass der Kläger im Genusse einer Unfallrente stehe, demnach gemäss Art. VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894 das Haftpflichtgesetz in diesem Falle keine Anwendung zu finden habe. Der Oberste Gerichtshof gab mit Entscheidung vom 28. November 1900 Ziffer 10437 der Klage statt, in der Erwägung, dass der Anspruch auf Schmerzensgeld sich auf die Bestimmungen des Allgem. Bürg. Gesetzbuches (§ 1325), nicht auf die des Haftpflichtgesetzes gründe, dass die Unfallversicherungsgesetze nur das Verhältniss des Versicherten zum Betriebsunternehmer, also vorliegend zur X-Bahn, regeln und dass im gegebenen Falle neben dem Anspruche auf die Unfallrente als Ersatz des ökonomischen Nachtheiles noch der Anspruch auf das Schmerzensgeld bestehe. Uebrigens sei das Haftpflichtgesetz durch den erwähnten Art. VII hinsichtlich des § 47 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887 aufrecht erhalten worden, nach welchem § 47 sich die Haftung „anderer Personen" (als des Betriebsunternehmers und dessen Bediensteten), welche den Unfall vorsätzlich herbeigeführt oder durch Verschulden veranlasst haben, nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften bestimmt. Da nun die Y-Bahn gegenüber dem Kläger eine „andere Person" darstelle, sei sie im Grunde der bestehenden gesetzlichen Vorschriften zur Zahlung eines Schmerzensgeldes verpflichtet.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 24,89 km lange Strecke Altenburg-Langenleuba-Oberhain der sächsischen Staatseisenbahnen, welche am 15. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, sowie die 6,510 km lange Strecke Bernsdorf-Bütow der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, welche am 15. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, werden vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt am Main. Der Haltepunkt Seulberg an der Bahnstrecke Homburg v. d. H.-Usingen, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, wird ab 1. August d. J. zu einer Guterhaltestelle erweitert. Ausgeschlossen ist nur die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen.

Königliche Eisenbahndirektion Erfurt. Die an der Strecke Zeitz-Camburg gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehre dienende Haltestelle Cauerwitz wird am 15. Juni d. J. auch für den Güterverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Privatdepeschen bleibt ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Rosenheim-Mühldorf gelegene Bahnstation V. Klasse Rammelberg hat künftig die Bezeichnung Ramerberg zu führen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die an der Strecke Lauterecken-Staudernheim der pfälzischen Eisenbahnen gelegene Station Meisenheim wird zur Unterscheidung von der in Baden an der Strecke Kehl-Altenheim-Ottenheim der Strassburger Strassenbahn gelegenen Station Meissenheim mit Meisenheim am Glan bezeichnet. Ergänzung des Verzeichnisses gleichnamiger Eisenbahnstationen wird anheimgestellt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

K. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 15. Juni d. J. wird die Linie Altenburg-Langenleuba-Oberhain dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben. Ueber die auf der neuen Strecke verkehrenden Personenzüge gibt der Sommerfahrplan Auskunft. Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf den neuen Verkehrsstellen ausgehängt. Die für die Güter- usw. Beförderung maassgebenden Entfernungen, sowie die infolge Eröffnung der neuen Linie für einzelne ältere Verkehrsstellen eintretenden Aenderungen in den Entfernungen sind in dem bei allen Güterverkehrsstellen käuflich zu erlangenden „Nachtrag XI zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr" enthalten. Ueber den beschränkten Güterverkehr auf der Haltestelle Wernsdorf b/Penig geben alle Güterverkehrsstellen Auskunft. (1424)

K. Gen.-Direktion.

Am 15. Juli d. J. wird von der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Berent Bütow die Reststrecke Bernsdorf-Bütow dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Neue Stationen liegen an dieser Strecke nicht. Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Strecke werden die Stationen Bernsdorf und Sonnenwalde, welche bereits für den Wagenladungs-, Güter- und Viehverkehr eingerichtet sind, auch für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Mit dem gleichen Tage geht der alte Bahnhof in Bütow ein und wird der neue Bahnhof dortselbst in Betrieb genommen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 5. Juni 1901. (1425)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. Juli d. J. ab treten infolge der röffnung des Haltepunktes Haynsburg uf der Strecke Gera-Zeitz folende Fahrplanänderungen in raft:

Zug 365 ab Gera 6.28, Langenberg 6.35, Köstritz 6.40, Crossen a. d. Elster 6.46 bis 6.48, Wetterzeube 6.56, Haynsburg 7.02, an Zeitz 7.09.

Zug 366 ab Zeitz 8.18, Haynsburg 8.26, Wetterzeube 8.32, Crossen a. d. Elster 8.39 bis 8.43, Köstritz 8.51, Langenberg 8.56, an Gera 9.02.

Zug 369 ab Gera 12.45, Langenberg 12.53, Köstritz 1.00, Crossen a. d. Elster 1.07 bis 1.16, Wetterzeube 1.26, Haynsburg 1.33, an Zeitz 1.40.

Zug 368 ab Zeitz 1.38, Haynsburg 1.47, Wetterzeube 1.55, Crossen a. d. Elster 2.03 bis 2.08, Köstritz 2.16, Langenberg 2.21, an Gera 2.27.

Zug 370 ab Zeitz 5.48, Haynsburg 5.56, Wetterzeube 6.02, Crossen a. d. Elster 6.09 bis 6.13, Köstritz 6.22.

Zug 373a ab Köstritz 7.01, Crossen a. d. Elster 7.07 bis 7.09, Wetterzeube 7.17, Haynsburg 7.24, an Zeitz 7.31.

Zug 373 ab Gera 7.07, Langenberg 7.13, Köstritz 7.19, Crossen an der Elster 7.25 bis 7.27, Wetterzeube 7.35, Haynsburg 7.42, an Zeitz 7.49.

Zug 374 ab Zeitz 9.17, Haynsburg 9.22, Wetterzeube 9.39, an Crossen a. d. Elster 9.50.

Vom 1. Juni d. J. ab verkehren die üge 762 b und 763 b auf der Strecke onneberg-Stockheim und zuück in folgendem veränderten Fahrplan:

	Zug 762 b		Zug 763 b
ab Sonneberg	10.24	an	12.10
Köppelsdorf			
Oberlind	10.33		12.03
Föritz	10.40		11.55
Neuhaus	10.50		11.46
Burggrub	10.57		11.39
an Stockheim	11.06	ab	11.30

Vom 8. Juni d. J. ab verkehren die eiden gemischten Züge 947 Bock-Wallendorf-Probstzella (bisher ur Sonn- und Festtags) und 948 Probstzella-Bock-Wallendorf (bisher nur in der Nacht nach einem Sonn- und Festtage) n allen Tagen in dem bisherigen Fahrplane. Vom 16. Juni d. J. ab verkehren die gemischten Züge 789 Tambach-Georgenthal und 790 Georgenthal-Tambach, bisher nur Werkags, in dem bisherigen Fahrplane an llen Tagen.

Erfurt, im Juni 1901. (1426)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Die an der Bahnstrecke Zeitz-Camburg elegene, bisher nur dem Personen- und epäckverkehr dienende Haltestelle auerwitz wird am 15. Juni d. J. auch ür den Güterverkehr (Eilgut, Frachttückgut, Wagenladungen, Leichen, leende Thiere) eröffnet werden. Die Abertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen nd Privatdepeschen ist ausgeschlossen.

Erfurt, den 8. Juni 1901. (1427)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb vom 1. Juni d. J.

Die in dem neuen Ausnahmetarife für die Stationen Hirschhorn der badischen Staatseisenbahnen und Sigmaringendorf und Wasseralfingen der württembergischen Staatseisenbahnen enthaltenen Sätze für Eisenerz usw. gelangen gleichfalls vom 1. Juni d. J. ab zur Anwendung.

Essen, 9. Juni 1901. (1428)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Der Ausnahmetarif für Eisenerze und Schlacken zum zollinländischen Hochofenbetrieb (Ausnahmetarif 22 des Binnengütertarifs) erfährt mit Gültigkeit vom 1. Juni 1901 eine Ermässigung der Frachtsätze. Näheres ist aus Nr. 26 des Tarifanzeigers der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu ersehen.

Strassburg, den 3. Juni 1901. (1429)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit dem 15. Juni d. J. treten direkte Frachtsätze für Düngemittel zwischen Gandringen (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) und ostschweizerischen Stationen, sowie für Cement, Kalk und Gips ab Reckingen (schweizer. Nordostbahn) nach Strassburg, Schiltigheim und Königshofen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 7. Juni 1901. (1430)
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Der im sächsischen Binnenverkehr, im Berlin-Stettin-sächsischen, norddeutsch-sächsischen, nordostdeutsch-sächsischen, schlesisch-sächsischen, Magdeburg-Halle-sächsischen, thüringisch-hessisch-sächsischen und bayerisch-sächsischen Güterverkehr bestehende, bis 1. Oktober 1902 gültige Ausnahmetarif für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts im Versande von deutschen Seehäfen und Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen findet vom 1. August 1901 an auf die nach den See- und Binnenhäfen mit der Eisenbahn beförderten und mit dieser weiterverfrachteten Sendungen keine Anwendung.

Dresden, den 10. Juni 1901. (1431)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die besonderen Tarifvorschriften unseres Binnengütertarifs unter B IV, betreffend die Frachtberechnung für Langholz und dergleichen, erhalten vom 15. Juni 1901 ab am Schlusse des ersten Absatzes folgenden Zusatz:

„Sofern jedoch die Berechnung nach den Nebenklassen (vergl. §§ 8 und 9 der allgemeinen Tarifvorschriften) eine niedrigere Fracht ergibt, wird diese erhoben."

Strassburg, den 6. Juni 1901. (1432)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. treten für die Beförderung von Zink von Bobreck nach Lübeck folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs L in Kraft:

von Bobreck nach Lübeck (Gem.-Stat. der L. B. E. und der M. F. F. E.)

	für 100 kg
Klasse II a	2,69 ℳ
„ II b	2,57 „
„ III	1,83 „

Berlin, den 4. Juni 1901. (1433)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Juni d. J. werden eingeführt:

1. Anderweite, theilweise erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für Wagenladungen der regelrechten Tarifklasse und der Ausnahmetarife im Verkehre mit Mannheim Neckarvorstadt (Dir.-Bez. Mainz) in den Tarifheften 1, 2, 3, 5 der Abtheilung B und den Tarifheften der Abtheilungen C und D.
2. Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen im Verkehre von Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. nach Basel und den Stationen der Reichseisenbahnen und der württembergischen Staatseisenbahnen.
3. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecken Friedrichsdorf-Friedberg und Weidenhausen-Hartenrod des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., gültig vom Tage der Betriebseröffnung ab.
4. Theilweise geänderte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Mannheim (badische Bahn) und mit Ludwigshafen Rhein und Ludwigshafen Giuliniwerk.

Die im Verkehr mit Mannheim Neckarvorstadt eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 1. August d. J. ab wirksam.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 1. Juni 1901. (1434)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.

Cham wird zum 15. d. Mts. in die Klasse 7 — Reis etc. — mit direkten Sätzen aufgenommen. Näheres ist in den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 6. Juni 1901. (1435)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der an der Bahnstrecke Homburg v. d. H.-Usingen zwischen den Stationen Homburg v. d. H. und Friedrichsdorf gelegene Haltepunkt für den Personenverkehr Seulberg wird vom 1. August d. J. ab zu einer Güterhaltestelle für den Eil- und Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für lebende Thiere (auch Wagenladungen) und Leichen erweitert; ausgeschlossen ist nur die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen. Gleichzeitig wird die Haltestelle in den Gruppentarif VI und in die Gruppenwechseltarife mit der Gruppe VI sowie in den Staatsbahnviehtarif aufgenommen. Der Tarifberechnung werden die Ent-

fernungen von Homburg v. d. H. zuzüglich 4 km oder Friedrichsdorf zuzüglich 2 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die geringste Gesammtentfernung ergibt.

Näheres ist auf den Stationen, sowie im diesseitigen Verkehrsbüreau zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 3. Juni 1901. (1436)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Auf Seite 105 des Tariftheiles II sind bei Coblenz Rheinb. die Eilgutsätze mit Wirksamkeit vom 11. Juni zu streichen. Am gleichen Tage treten für Coblenz Moselb. folgende Eilgutfrachtsätze in Kraft, welche mit der zugehörigen Entfernung auf Seite 105 des Tariftheiles II nachzutragen sind:

Kilometer	Triest und Fiume	Dir.-Bez.	Eilgut a	Eilgut b	Eilgut c
			Franken für 100 kg		
1266	Coblenz Moselb.	K	24,45	20,42	14,21

Auf Seite 142 des Tariftheiles II ist mit Wirksamkeit vom 20. Juni d. J. bei
Köln Bonnthor
Köln=Ehrenfeld
Köln=Gereon und Süd
Köln Hafen
im Ausnahmetarif Nr. 15 . . 4,58[23]
und bei Köln=Deutz B. M.
im Ausnahmetarif Nr. 15 . . 4,56[23]
und am Fusse der Seite die Anmerkung:
[23]) Nur gültig für Petroleum-Naphta (Rohbenzin)
nachzutragen.

München, den 7. Juni 1901. (1437)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Bedburg und Bönen als Versandstationen in den Tarif vom 1. April 1897 aufgenommen. Bis zum Erscheinen eines Nachtrages werden der Frachtberechnung die Entfernungen des hessisch-linksrheinischen bezw. rechtsrheinisch-hessischen Gütertarifs und die Sätze des Rohstofftarifs zu Grunde gelegt.

Essen, den 5. Juni 1901. (1438)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit dem 15. Juni d. J. treten für die Beförderung von Holz zur Fabrikation von Holzstoff und Holzzellstoff (Papierholz) in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Von Waldshut nach	Cts. für 100 kg
Augst	32
Cham	40
Gisikon=Root . . .	39

Die Frachtsätze sind nur auf solches Holz anwendbar, das zur Herstellung von Holzstoff oder Holzzellstoff (Cellulose) verarbeitet wird. Die Sendungen müssen daher an eine Holzstofffabrik oder Cellulosefabrik adressirt sein.

Karlsruhe, den 7. Juni 1901. (1439)
Gr. Generaldirektion.

Der vom 12. September 1900 bis 1. Oktober 1902 gültige Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. im Versande von reichsländischen Wasserumschlagsplätzen nach elsass-lothringischen Stationen findet keine Anwendung auf Sendungen, die mit der Eisenbahn auf den Umschlagplätzen Metz, Colmar, Mülhausen und Hüningen eingegangen sind. Mit Wirkung vom 20. Juli 1901 erhält der Ausnahmetarif einen entsprechenden Zusatz.

Strassburg, den 5. Juni 1901. (1440)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen.

Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. werden die Stationen Gnoien, Laage, Stavenhagen, Tessin und Teterow der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Getreideverkehr einbezogen.

Die Frachtsätze sind von diesen Stationen zu erfahren.

Breslau, den 5. Juni 1901. (1441)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1901 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 des Binnenverkehrs für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II ermässigt.

Näheres ist aus Nr. 26 des Tarifanzeigers der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu ersehen.

Strassburg, den 3. Juni 1901. (1442)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Boenen des Direktionsbezirks Elberfeld als Versandstation in den Tarif für den vorgenannten Verkehr aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 6. Juni 1901. (1443)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.
(Ermässigte Kartirungsfrachtsätze für Baumwolle, rohe etc. nach Grammat=Neusiedl St. E. G.)

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901, gelangen für Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen zwischen den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen einerseits und der Station Grammat=Neusiedl der St.-E.-G. andererseits direkte ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 7. Juni 1901. (1444)
Priv. öst.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung der Eisen- und Klempnerarbeiten für den Neubau einer Schmiede in der Hauptwerkstätte Limburg a/d. Lahn, bestehend in rund 41 t Flusseisen, 5 t Gusseisen, 1 400 qm Wellblech- und 200 qm Zinkblecheindeckung, sollen in einem Loose öffentlich verdungen werden.

Angebote sind kostenfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum 25. Juni, Vormittags 11 Uhr, um welche Zeit die Eröffnung der Angebote in Gegenwart etwa erschienener Bewerber stattfindet, einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Angebotshefte sind für 1 ℳ porto- und bestellgeldfrei — nicht in Briefmarken — von hier zu beziehen, liegen auch im Büreau aus. (1445)

Limburg a/d. Lahn, den 6. Juni 1901.
Kgl. Eisenbahn-Betriebsinsp.

Die Erd-, Pflaster- und Oberbauarbeiten für die Gleiserweiterung des Bahnhofs Halle i/W. sollen vergeben werden.

Verdingungstermin am 20. Juni 1901, Vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 1 ℳ von hier zu beziehen.

Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Eisenbahn-Betriebsinspektion 2
Osnabrück. (1446)

Die Ausführung einschl. der Lieferungen für

a) Umänderung der Gasleitung auf Bahnhof Cassel=R. (Bahndreieck), 3 Stück Gasmesser mit je einem Druckregulator, 10 Absperrschieber und 60 lfd. m Leitungen von 200 bezw. 125 mm Durchm. einschl. der erforderlichen Formstücke, etwa 25 Stück;
b) Erweiterung der Wasserleitung ebendaselbst rd. 640 lfd. m Leitungen von 200 bezw. 100 bezw. 50 mm Durchm., 2 Absperrschieber, 1 Rückschlagventil, 3 Unterflur-Hydranten

sollen zusammen vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen sind gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ von Herrn Büreaudiätar Rehm im Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe, Nordflügel des Empfangsgebäudes, zu beziehen.

Verdingungstermin: Sonnabend, den 22. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, im obenbezeichneten Baubüreau, wohin die Angebote mit vorgeschriebener Aufschrift versehen einzureichen sind.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Cassel, den 1. Juni 1901. (1447)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 46. | 15. Juni 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 17 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Ist die Eisenbahn berechtigt, die Haftung für das ihr zur Verwahrung übergebene Gepäck auszuschliessen oder zu beschränken?

Von **Dr. jur. W. Hertzer**, Strassburg i/E.

In Nr. 34 d. Ztg. vom 1. Mai d. J. erörtert Herr Dr. M. Reindl in München die für den Juristen wie für den Eisenbahnfachmann in gleicher Weise interessante Frage, ob die Eisenbahnen befugt seien, die ihnen gemäss § 38 der Eisenbahn-Verkehrsordnung auferlegte Haftung für das bei den amtlichen Aufbewahrungsstellen zur vorübergehenden Aufbewahrung hinterlegte Gepäck in den Tarifen oder durch Vertrag von vornherein auszuschliessen oder zu beschränken. Seine Untersuchungen führen zu dem Ergebniss, dass nach dem Stande der Gesetzgebung die Eisenbahnen eine solche Befugniss nicht besitzen.

Der Herr Verfasser führt aus, dass sich das in Rede stehende Rechtsverhältniss nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über den Verwahrungsvertrag (§§ 688—700) bestimme, die Eisenbahn demnach im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung des hinterlegten Gepäcks für den gesammten nicht durch Zufall entstandenen Schaden (damnum emergens und lucrum cessans) hafte. Es sei zwar zuzugeben, dass nach bürgerlichem Recht die Haftung des Verwahrers, abgesehen von der vorsätzlichen Schadenzufügung, im allgemeinen durch Vertrag ausgeschlossen oder beschränkt werden könne, im vorliegenden Falle aber gelte eine solche Vertragsfreiheit nicht, denn dadurch, dass § 38 V.-O. der Eisenbahn die Haftung als Verwahrer auferlege, habe er ihr „die Verpflichtung zur Ersetzung des aus der Verletzung des Verwahrungsvertrages hervorgehenden Schadens in dem Umfange auferlegt, in welchem er nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch besteht, also zur Ersetzung des gesammten, nicht durch Zufall entstandenen Schadens". Eine vertragliche Haftungsbeschränkung würde daher der Verkehrsordnung widersprechen und somit gemäss § 471 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs unzulässig sein. Im übrigen hätte die Verkehrsordnung, falls sie eine derartige Haftungsbeschränkung gewollt hätte, dies ausdrücklich erklären müssen. Zudem führe der Grundsatz der Vertragsfreiheit schliesslich zu einer vollständigen Verneinung der im § 38 V.-O. den Eisenbahnen auferlegten Haftung, indem es ihnen dann auch gestattet sein müsste, ihre Verantwortlichkeit auf die von den Reisenden fast niemals nachweisbaren Fälle vorsätzlicher Schadenzufügung zu beschränken, ja sogar diese, da es sich nur um Verschulden von Angestellten handeln könne, gemäss § 278 B. G.-B. auch noch für die Fälle vorsätzlicher Schadenstiftung auszuschliessen. Jedenfalls könne eine Haftungsbeschränkung nicht schon durch die Aufnahme in die Tarife oder durch sonstige öffentliche Bekanntmachungen rechtsverbindliche Kraft erlangen, da die Bestimmungen der Tarife nicht wie die der Verkehrsordnung als Rechtsnormen zu betrachten seien, vielmehr erst dadurch rechtliche Geltung erhielten, dass auf sie in einem besonderen Vertrage — im vorliegenden Falle am geeignetsten auf dem Hinterlegungsscheine — jedesmal besonders hingewiesen würde.

Was zunächst die letztere Bemerkung über die rechtliche Bedeutung der Tarife angeht, so ist der Ansicht des Herrn Dr. Reindl rückhaltlos zuzustimmen; die Eisenbahn ist daher keinesfalls berechtigt, ihre Haftung für das hinterlegte Gut lediglich durch eine entsprechende Bekanntmachung in den Tarifen oder durch öffentlichen Anschlag in den Aufbewahrungsräumen zu beschränken oder auszuschliessen. Nicht unwidersprochen darf hingegen die Behauptung bleiben, dass die Eisenbahnen nicht auch befugt seien, ihre Haftung vertragsmässig zu beschränken oder auszuschliessen. Denn wenn, wie Herr Reindl zutreffend bemerkt, die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs auf den mit der Eisenbahn zu schliessenden Verwahrungsvertrag Anwendung zu finden haben, so kommen hierfür nicht nur die Vorschriften über den Umfang des zu leistenden Schadenersatzes (§§ 249, 252), sondern sämmtliche einschlägigen Bestimmungen des Gesetzbuchs über das Recht der Schuldverhältnisse überhaupt in Betracht. Zu diesen gehört aber vor allen § 276 Abs. 1, wonach der Schuldner den durch Vorsatz oder Fahrlässigkeit verursachten Schaden zu

vertreten hat, „sofern nicht ein anderes bestimmt ist“. Nach dieser Vorschrift hat sich die in Rede stehende Haftung gleichfalls und zwar, wie aus dem Wortlaut derselben klar hervorgeht, in erster Linie zu richten. Die Bestimmungen der §§ 249 und 252 über den Umfang des zu leistenden Schadenersatzes kommen daher erst in zweiter Reihe in Betracht; sie besitzen nur subsidiäre Geltung und haben erst in Ermangelung besonderer vertraglicher Abmachungen Anwendung zu finden. Die Eisenbahnen bewegen sich daher durchaus in den von dem Bürgerlichen Gesetzbuch gezogenen Grenzen, wenn sie auf den Hinterlegungsscheinen, welche den Reisenden ausgehändigt werden, unter Hinweis auf die entsprechende Bestimmung des Tarifs den Vermerk setzen, dass sie ihre Haftung auf einen Höchstbetrag oder auf den nachweislich entstandenen unmittelbaren Schaden beschränken oder sie auch unter gewissen Umständen ganz ausschliessen, mit welcher Abrede sich der Hinterleger durch die unbeanstandete Entgegennahme des Scheines stillschweigend einverstanden erklärt. Eine derartige vertragliche Abmachung kann demnach auch der Vorschrift des § 471 Abs. 2 H.-G.-B. nicht zuwider sein, denn es handelt sich hier ja überhaupt nicht um Vereinbarungen, die den Bestimmungen der Verkehrsordnung widersprechen, sondern im Gegentheil um solche, welche mit ihr in Einklang stehen, da das Bürgerliche Gesetzbuch sie ausdrücklich zulässt und sie sogar den übrigen in Betracht kommenden Vorschriften als vorangehend bezeichnet. Es lag somit auch für den Verfasser der Verkehrsordnung keine Veranlassung vor, noch besonders zu betonen, dass die nach bürgerlichem Recht zulässige vertragsmässige Haftungsbeschränkung des Verwahrers auch für die Eisenbahnen Geltung besitze.

Nun ist der Anschauung des Herrn Dr. Reindl in der Hinsicht allerdings beizutreten, dass § 38 V.-O. nicht die Auslegung erfahren kann, dass die Eisenbahnen sich eine willkürliche Haftungsbeschränkung oder gar eine unbedingte Ausschliessung der Haftpflicht vertraglich ausbedingen dürften, dass vielmehr diese Bestimmung gerade bezweckt, eine Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für das zur Aufbewahrung hinterlegte Gepäck im Interesse des reisenden Publikums einzuführen, zumal das letztere häufig gewissermaassen gezwungen ist, sich der amtlichen Aufbewahrungsstellen zu bedienen. Andererseits darf jedoch nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Zulassung einer unbeschränkten Haftung unberechenbare Folgen nach sich ziehen würde, denn dann wären namentlich in den Fällen des Verlustes der hinterlegten Gepäckstücke die Eisenbahnen zweifellos verpflichtet, unter Umständen die weitgehendsten Ansprüche der Reklamanten zu befriedigen, da ja die Prüfung derartiger Forderungen auf ihre thatsächliche Berechtigung hin sich in den meisten Fällen als unmöglich erweisen dürfte. Dass aber der Gesetzgeber der in Rede stehenden Vorschrift eine solche Bedeutung hätte beilegen wollen, kann doch gewiss nicht behauptet werden. Zudem bedeutet ja auch die Zulassung der Vertragsfreiheit nicht, dass diese unumschränkt herrschen soll und dass daher in dem vorliegenden Falle die Eisenbahn ermächtigt wäre, eine etwa vorhandene Zwangslage des Publikums rücksichtslos auszunutzen, denn die Grenzen, welche den Vertragschliessenden durch die Billigkeit und vor allem gemäss § 138 B. G.-B. durch die guten Sitten gezogen sind, dürfen selbstverständlich nicht überschritten werden. So würde insbesondere eine vertragliche Abmachung, welche unbedingte Ausschliessung der Haftung festsetzt, zweifellos als nichtig anzusehen sein, denn dies wäre eine Ausbeutung der Nothlage der Reisenden, die, wenn z. B. keine andere Aufbewahrungsstelle als die von der Eisenbahn eingerichtete auf der betreffenden Station vorhanden ist, wohl oder übel auf eine derartige Vertragsbedingung eingehen müssten. Würde sich hingegen die Eisenbahn in dem Verwahrungsvertrage die Ausschliessung der Haftung z. B. für solche Fälle ausbedingen, in denen die hinterlegten Gepäckstücke Gegenstände enthalten, die wie Obst, frisches Fleisch usw. baldigem Verderben ausgesetzt sind, so wäre eine derartige Abrede zweifellos als gültig anzusehen.

Ebenso wenig kann ferner davon die Rede sein, dass es nach dem Grundsatze der Vertragsfreiheit, wie Herr Reindl meint, der Eisenbahn etwa erlaubt wäre, ihre Haftung auf die Fälle der vorsätzlichen Schadenstiftung ganz allgemein zu beschränken oder mit Rücksicht darauf, dass die Aufbewahrung des Gepäcks ja lediglich durch ihre Angestellten geschieht, auch noch für solche Fälle auszuschliessen, denn auch derartige Vereinbarungen würden sich als Ausbeutungen der Nothlage der Reisenden darstellen und demnach, als gegen die guten Sitten verstossend, nichtig sein.

Wenn dagegen die Eisenbahnen in dem Verwahrungsvertrage ihre Haftung für Verlust, Minderung oder Beschädigung des hinterlassenen Gutes auf einen angemessenen Höchstbetrag beschränken, so sind diese Vertragsfestsetzungen ebenso zulässig wie diejenigen, welche die Haftung für die Werthminderung solcher Gepäckstücke ausschliessen, die leicht verderbliche Gegenstände enthalten; denn beiderlei Abreden verstossen in keiner Weise gegen die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen.

Tarifgesetz der schweizerischen Bundesbahnen.

Bei der parlamentarischen Berathung des Tarifgesetzes der künftigen Bundesbahnen hatten sich wegen der Instradirung starke Schwierigkeiten und Meinungsverschiedenheiten ergeben; deshalb war die Erledigung von der vorigen Tagung der Bundesversammlung auf die jetzige verschoben worden. Am 6. und 7. d. Mts. kam die Sache im Nationalrath nach abermaligen lebhaften Verhandlungen zur Entscheidung. Der Kampf dreht sich darum, inwieweit die (privaten) Nebenbahnen Berücksichtigung finden sollen. Die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung bezieht sich bekanntlich vorerst nur auf die Hauptlinien; die Nebenlinien bleiben der Privatthätigkeit überlassen. Da ist eine richtige Abgrenzung der Zuständigkeit natürlich schwer. Die Mehrheit der Kommission des Nationalraths empfahl jetzt folgende neue Fassung des 3. Absatzes zum Art. 22 des Tarifgesetzes: „Wenn für Transporte von oder nach den Bundesbahnen die kürzeste Route ganz oder theilweise über eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende schweizerische Bahnstrecke führt, so kann, wenn diese geeignete Betriebsverhältnisse und ein gleichartiges Tarifsystem hat, über dieselbe die Bildung direkter Tarife und eine billige Theilung des Verkehrs beansprucht werden, letztere, soweit dadurch wichtige Interessen der Bundesbahnen nicht verletzt werden. Die Distanzen berechnen sich hierbei nach den wirklichen Entfernungen mit Ausnahme von Bahnstrecken, für welche erhöhte Taxen erhoben werden; für solche Strecken kommt ein entsprechender Distanzzuschlag in Ansatz. Die vor dem 1. Juli 1901 bestehenden Vereinbarungen, betreffend Theilung des Verkehrs, dürfen für die nicht den Bundesbahnen angehörenden schweizerischen Bahnstrecken unter gleichbleibenden Verhältnissen nicht ungünstiger gestaltet werden. Kann über die Theilung des Verkehrs im einzelnen Falle eine Verständigung nicht erzielt werden, so entscheidet der Bundesrath unter Vorbehalt des Rekurses an die Bundesversammlung.“ Der Minderheitsantrag wollte in vorstehendem den wesentlichen Zusatz: „soweit dadurch wichtige Interess

der Bundesbahnen nicht verletzt werden" weglassen und die Einzelentscheidung dem Bundesgericht übertragen. In den Verhandlungen wurde einerseits angeführt, im Gesetz selbst müsse bestimmte Gewähr dafür geschaffen werden, dass die Bundesbahnen mit ihrem sehr wettbewerbskräftigen Netz den Nebenbahnlinien in Zukunft den Verkehr nicht unterbinden könnten. Es würde sich kaum noch Kapital für den Bau von Nebenbahnen finden, wenn die Bundesbahnen ihnen künftig beinahe das Bestehen unmöglich machen könnten. Bei der Aufstellung von Gesetzen dürften die fiskalischen Interessen der Bundesbahnen nicht allein maassgebend sein. Die Vertheidiger des Minderheitsantrages wollten in dem Mehrheitsantrag schon den Ruin der Nebenbahnen sehen. Andererseits wurde hervorgehoben, dass das Recht der Nebenbahnen auf Theilung des Verkehrs neue, ungesunde Eisenbahnpläne hervorrufen müsste; besonders wurde auch erwähnt, dass die unbedingte Anwendung des Grundsatzes der Verkehrstheilung den Werth der nicht zum Rückkauf gekündigten Linien der Nordostbahn erhöhen müsste. Der Leiter des bundesräthlichen Eisenbahndepartements stellte zunächst fest, dass das verkehrtreibende Publikum an der vorliegenden Frage kein Interesse habe, sondern nur die Verwaltungen der Bundesbahnen und Nebenbahnen dabei betheiligt seien. Auch sei man allgemein darüber einig, dass die gegenwärtige Verkehrstheilung geschützt werden müsse; es handele sich also nur um die Theilung des Verkehrs der künftigen Nebenbahnen. Der Ständerath habe die Instradirungsfreiheit, welche allgemein geltendes Recht ist, angenommen. In der Kommission des Nationalraths hätten zufällig vorzugsweise solche Mitglieder gesessen, welche die Interessen der Nebenbahnen zu wahren berufen seien. Doch könne der Bundesrath sich mit deren neuem Vorschlag einverstanden erklären, unter der Aenderung jedoch, dass das Rekursrecht gegen die Entscheidungen des Bundesraths an die Bundesversammlung gestrichen werde. Hiergegen wurde geltend gemacht, dass bei dem innigen Verkehr der obersten Organe der Bundesbahnen und des Bundesrathes sich zwischen denselben eine gewisse „Ideenassociation" bilde, welche auf die Entscheidungen des letzteren einwirken könnte. Bundesrath Zemp wies zwar energisch dieses Bedenken zurück, jedoch behielt der Nationalrath mit 71 gegen 45 Stimmen das Rekursrecht an die Bundesversammlung bei, wie überhaupt in verschiedenen Fällen bei der jetzigen Bundesbahngesetzgebung mehr parlamentarische Einmischung beliebt worden ist, als die Regierung wünschte. Der vorstehende Antrag der Kommissionsmehrheit wurde unverändert mit grosser Mehrheit angenommen, darauf auch das ganze Tarifgesetz mit 83 gegen 2 Stimmen.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1899.

(Fortsetzung aus Nr. 45.)

Im Berichtsjahre wurden für die Beförderung von Personen (einschliesslich der Fahrten auf Rückfahrkarten, Rundreisehefte und Zeitkarten sowie in bestellten Sonderzügen) vereinnahmt: 1. von den deutschen Bahnen 509 140 896 (484 440 671)*) ℳ, 2. von den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 59 323 854 (57 534 038) ℳ, 3. von den österreichisch-ungarischen Bahnen 164 282 287 (157 317 099) ℳ und 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 732 747 037 (699 291 808) ℳ, das ist durchschnittlich für jede Person 0,70 (0,72) ℳ. Entsprechend dem Verkehr stiegen auch die für die Beförderung von Reisenden in der III. Wagenklasse erzielten Einnahmen von 365 157 831 ℳ im Vorjahre auf 381 310 547 ℳ im Berichtsjahre; aus der II. Wagenklasse wurden erzielt 177 168 854 ℳ (gegen 170 560 245 ℳ im Vorjahr), aus der IV. Klasse 114 943 520 (105 052 398) ℳ, aus der I. Klasse 41 137 318 (38 398 979) ℳ und aus der Militärbeförderung 18 186 798 (20 122 355) ℳ.

Auf 1 000 Personenwagen-Achskilometer entfielen durchschnittlich:

1. bei den deutschen Bahnen . . . . 126 (125) ℳ
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 125 (133) „
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen . . 102 (101) „
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen . . . . 120 (120) „

Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr (einschliesslich des Gepäckverkehres, der Nebeneinnahmen usw.) betrug: 1. bei den deutschen Bahnen 529 651 515 (503 640 825) ℳ, das ist für jedes Kilometer Betriebslänge 11 256 (10 956) ℳ, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 61 499 884 (59 782 332) ℳ bezw. 8 786 (8 820) ℳ, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 171 620 741 (164 398 359) ℳ bezw. 5 478 (5 340) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 762 772 140 (727 821 516) ℳ bezw. 8 933 (8 713) ℳ.

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge erzielte die Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth) mit 49 285 ℳ die höchste Einnahme; dieser folgen die Main-Neckarbahn mit 37 984 ℳ, die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 20 763 ℳ, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 16 642 ℳ, die k. k. priv. Südbahn (österreichisches Netz) mit 14 934 ℳ, die badischen Staatseisenbahnen mit 14 319 ℳ, die Liesing-Kaltenleutgebener Lokalbahn mit 14 240 ℳ, die Zittau-Reichenberger Eisenbahn mit 13 885 ℳ, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 13 391 ℳ, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn) mit 12 847 ℳ, die holländische Eisenbahn mit 11 582 ℳ, die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 11 432 ℳ, die niederländische Centralbahn mit 11 045 ℳ, die niederländischen Staatseisenbahnen mit 10 647 ℳ, die elsass-lothringischen Eisenbahnen mit 10 277 ℳ und die württembergischen Staatseisenbahnen mit 10 073 ℳ. Von den vereinigten preussisch-hessischen Staatseisenbahnen wurden durchschnittlich für das Kilometer Betriebslänge 12 178 (11 438) ℳ vereinnahmt, dieselben hielten sich somit wie im Vorjahr sowohl über der entsprechenden Durchschnittszahl der deutschen Bahnen, als auch über derjenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen.

In dem Berichtsjahre wurden für jedes Personenkilometer durchschnittlich vereinnahmt:

Bahngruppe	in der I. Wagenklasse	in der II. Wagenklasse	in der III. Wagenklasse	in der IV. Wagenklasse	von Militärs	überhaupt
	Pfennig					
1. bei den deutschen Bahnen	7,75 (7,83)	4,66 (4,65)	2,68 (2,71)	1,96 (1,96)	1,33 (1,52)	2,75 (2,77)
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	5,87 (6,01)	4,32 (4,30)	2,84 (2,96)	2.36 (2,23)	2,21 (2,06)	3,38 (3,42)
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	5,92 (5,64)	3,84 (3,71)	2,04 (2,11)	1,68 (1,69)	1,25 (1,28)	2,36 (2,42)
4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen	6,82 (6,75)	4,41 (4,36)	2,47 (2,53)	1,96 (1,96)	1,34 (1,47)	2,69 (2,73)

Die Einnahmen für Personenbeförderung haben für das Kilometer mittlerer Betriebslänge betragen:

1. bei den deutschen Bahnen . . . . . . 10 820 (10 538) ℳ
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen. . . 8 475 (8 488) „
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 5 208 (5 110) „
4. bei sämmtlichen Vereinsbahnen . . . . 8 560 (8 371) „

---

*) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Jahres 1898 dar.

Von den Einnahmen für Personenbeförderung (ausschl. Militär) kommen auf je einen der vorhandenen Sitzplätze in der I. Wagenklasse 390 (374) ℳ, in der II. Wagenklasse 406 (405) ℳ, in der III. Wagenklasse 260 (261) ℳ und in der IV. Wagenklasse 329 (325) ℳ.

Im Güter- usw. Verkehre wurden aus den verschiedenen Beförderungen vereinnahmt: 1. von den deutschen Bahnen 1 251 660 989 (1 189 446 289) ℳ, d. i. für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 26 145 (25 433) ℳ, 2. von den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 98 889 439 (101 003 129) Mark bezw. 14 074 (14 821) ℳ, 3. von den österreichisch-ungarischen Bahnen 519 198 111 (508 731 502) ℳ bezw. 16 308 (16 355) ℳ und 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 1 869 748 539 (1 799 180 920) ℳ bezw. 21 556 (21 245) ℳ. Von der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr der sämmtlichen Vereinsbahnen entfallen auf: Eil- und Expressgüter 61 687 332 (59 067 053) ℳ, Frachtgüter (einschliesslich Militärgüter und frachtpflichtige Dienst-[Regie-]Güter) und zwar: a) Stückgüter 282 737 643 (276 003 903) ℳ, b) Wagenladungsgüter sowie Güter zu Spezial- und Ausnahmetarifen 1 425 728 641 (1 371 347 424) ℳ, ferner auf Vieh, einschliesslich Pferde 49 730 181 (47 490 762) ℳ, Postgut 3 198 104 (2 961 010) ℳ und Nebeneinnahmen (Frachtzuschläge, Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegeld, Ueberfuhr- und Rangirgebühren, Konventionalstrafen usw.) 46 666 638 (42 310 768) ℳ.

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge erzielte die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 102 310 ℳ die höchste Einnahme; dieser folgen die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 84 970 ℳ, die Leoben-Vordernberger Eisenbahn mit 65 395 ℳ, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn) mit 52 510 ℳ, die Buschtêhrader Eisenbahn mit 40 422 ℳ, die k. k. priv. Südbahn (österreichisches Netz) mit 36 050 ℳ, die österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) mit 35 443 ℳ, die elsass-lothringischen Eisenbahnen mit 33 758 ℳ, die Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Eisenbahn mit 30 156 ℳ, die Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit 30 106 ℳ, die Main-Neckarbahn mit 29 971 ℳ, die pfälzischen Eisenbahnen mit 29 097 ℳ, die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft mit 28 771 ℳ, die Graz-Köflacher Eisenbahn mit 28 672 ℳ, die badischen Staatseisenbahnen mit 27 961 ℳ, die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn mit 26 171 ℳ, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 25 859 ℳ und die oldenburgischen Staatseisenbahnen mit 25 551 ℳ. Von den Eisenbahnen der preussisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft wurden durchschnittlich für das Kilometer Betriebslänge 29 506 ℳ vereinnahmt; dieselben hielten sich somit sowohl über der entsprechenden Durchschnittszahl der deutschen Bahnen, als auch über derjenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen.

Die durchschnittliche Einnahme für jedes Tonnenkilometer in dem gesammten (Eilgüter, Frachtgüter aller Art und lebende Thiere umfassenden) Güterverkehr betrug:

1. bei den deutschen Bahnen . . . . 3,69 (3,77) ₰
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . . . 3,62 (3,71) „
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen . 3,72 (3,72) „
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen . . . 3,70 (3,75) „

Von der Einnahme aus dem Güterverkehr entfallen auf Eil- und Expressgüter 3,30 (3,29) %, Stückgüter 15,12 (15,34) %, Wagenladungsgüter 76,25 (76,22) %, Vieh 2,66 (2,64) %, Postgüter 0,17 (0,16) % und auf Nebeneinnahmen 2,50 (2,35) %.

Bei den gesammten Verkehrseinnahmen (d. i. den Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr) ist gegen das Vorjahr eine Steigerung um 105 518 243 ℳ oder 4 % zu verzeichnen; dieselben betrugen 2 632 520 679 (2 527 002 436) Mark oder auf 1 km Betriebslänge 30 300 (29 794) ℳ, auf 1 000 Nutzkilometer 3 581 (3 600) ℳ und auf 1 000 Wagenachskm 94 (95) ℳ. Die sonstigen Einnahmen — für Ueberlassung von Betriebsmitteln, Miethe und Leihgeld für Lokomotiven und Wagen usw. — betrugen 206 030 778 (186 714 605) ℳ.

Die Gesammteinnahme aus allen Quellen ist in der nachstehenden Tabelle zur Darstellung gebracht:

Bahngruppe	Gesammteinnahme überhaupt	durchschnittlich auf jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge	durchschnittlich auf 1 000 Nutzkilometer	durchschnittlich auf 1 000 Achskilometer	von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter- usw. Verkehr	aus sonstigen Quellen
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%	%	%
1. deutsche Bahnen	1 937 337 987	40 364	4 015	106	27,34	64,61	8,05
	(1 831 989 795)	(39 078)	(3 996)	(106)	(27,49)	(64,93)	(7,58)
2. luxemburgische, niederländische und andere Vereinsbahnen	174 464 846	24 827	3 190	100	35,25	56,68	8,07
	(173 233 369)	(25 416)	(3 292)	(101)	(34,51)	(58,30)	(7,19)
3. österreichisch-ungarische Bahnen	726 748 624	22 811	3 670	92	23,62	71,44	4,94
	(708 493 877)	(22 798)	(3 712)	(92)	(23,20)	(71,80)	(5,00)
4. sämmtliche Vereinsbahnen	2 838 551 457	32 671	3 861	102	26,87	65,87	7,26
	(2 713 717 041)	(31 995)	(3 866)	(102)	(26,82)	(66,30)	(6,88)

Hiernach sind, wie im Vorjahr, im Verhältniss zu der Gesammteinnahme die Einnahmen aus dem Personenverkehr bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen (35,25 %) und die Einnahmen aus dem Güterverkehr bei den österreichisch-ungarischen Bahnen (71,44 %) am höchsten gewesen.

Die höchsten Gesammteinnahmen aus allen Quellen haben zu verzeichnen unter den deutschen Bahnen die Eisenbahnen der preussisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft mit 1 339 754 821 ℳ, unter den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 55 684 710 ℳ und unter den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen die k. k. österreichischen Staatsbahnen mit 205 298 388 ℳ; durchschnittlich auf jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge unter den deutschen Bahnen die Main-Neckarbahn mit 74 292 ℳ, unter den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 113 157 ℳ und unter den österreichisch-ungarischen Bahnen die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 130 164 ℳ; durchschnittlich auf 1 000 Nutzkm unter den deutschen Bahnen die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn mit 7 836 ℳ, unter den luxemburgischen usw. Bahnen die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 7 141 ℳ und unter den österreichisch-ungarischen Bahnen die Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn mit 9 812 ℳ; auf 1 000 Wagenachskm unter den deutschen Bahnen die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn mit 230 ℳ (die Farge-Vegesacker Eisenbahn mit 241 ℳ), unter den luxemburgischen usw. Bahnen die Prinz Heinrich-Eisenbahn mit 172 ℳ und unter den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen die Leoben-Vordernberger Eisenbahn mit 335 ℳ.

Die Gesammtausgaben betrugen: 1. bei den deutschen Bahnen 1 171 683 914 (1 099 249 169) ℳ bezw. auf jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 24 412 (23 448) ℳ, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 121 353 676 (114 252 054) ℳ bezw. 17 269 (16 762) ℳ, 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 439 903 806 (411 361 854) ℳ bezw. 13 755 (13 166) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 1 732 941 396 (1 624 863 077) ℳ bezw. 19 918 (19 130) ℳ.

Hiernach haben sich die Gesammtausgaben im vorliegenden Berichtsjahre erhöht bei den deutschen Bahnen um rund 72,44 Millionen Mark oder 6,6 %, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen um rund 7,10 Millionen Mark oder 6,2 %, bei den österreichisch-ungarischen Bahnen um rund 28,54 Millionen Mark oder 6,9 % und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen um rund 108,08 Millionen Mark oder 6,7 %.

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge verzeichnete die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 71 495 ℳ die höchste Ausgabe, dann folgt die Main-Neckarbahn mit 56 711 ℳ, die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 48 788 ℳ, die Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth) mit 45 580 ℳ, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn) mit 38 319 ℳ, die Zittau-Reichenberger Eisenbahn mit 35 240 ℳ, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 32 892 ℳ, die sächsischen Staatsbahnen mit 32 610 ℳ und die elsass-lothringi-

schen Eisenbahnen mit 31 020 ℳ. Die Eisenbahnen der preussisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft hielten sich mit 25 426 ℳ sowohl über der entsprechenden Durchschnittszahl der deutschen Bahnen, als auch über derjenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen.

In dem Berichtsjahre betrugen die Gesammtausgaben in Hunderttheilen der Gesammteinnahme bei den deutschen Bahnen 60,48 (60,00), bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen 69,56 (65,95), bei den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 60,53 (58,06) und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 61,05 (59,88). Von den Betriebsausgaben entfallen bei den deutschen Bahnen auf a) persönliche Ausgaben 48,37 (48,51) %, b) sachliche Ausgaben 51,63 (51,49) %, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen zu a) 43,72 (41,98) %, zu b) 56,28 (58,02) %, bei den österreichisch-ungarischen Bahnen zu a) 50,29 (49,45) %, zu b) 49,71 (50,55) % und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen zu a) 48,54 (48,29) %, zu b) 51,46 (51,71) %.

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben hat betragen:

Bahngruppe	überhaupt ℳ	in Hunderttheilen der Gesammteinnahme	in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals der eigenen Strecken	für jedes Kilometer Betriebslänge ℳ
1. bei den deutschen Bahnen	765 654 073 (732 740 626)	39,52 (40,00)	6,24 (6,12)	15 952 (15 630)
2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	53 111 170 (58 981 315)	30,44 (34,05)	3,19 (4,51)	7 558 (8 654)
3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen	286 844 818 (297 132 023)	39,47 (41,94)	3,88 (4,10)	9 004 (9 548)
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	1 105 610 061 (1 088 853 964)	38,95 (40,12)	5,22 (5,30)	12 725 (12 838)

Der höchste Ueberschuss für das Kilometer Betriebslänge ist bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 81 376 ℳ ermittelt; es folgen die Leoben-Vordernberger Eisenbahn mit 45 622 ℳ, die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 41 662 ℳ, die Buschtêhrader Eisenbahn mit 29 607 ℳ, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn) mit 28 793 ℳ, die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn mit 26 610 ℳ, die k. k. priv. Südbahn (österreichisches Netz) mit 24 415 ℳ, die österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) mit 21 958 ℳ und die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn mit 21 355 ℳ. Ueberschritten wurden die Einnahmen von den Ausgaben bei der Militärbahn, der Laibach-Oberlaibacher und der Radkersburg-Luttenberger Lokalbahn. Die Eisenbahnen der preussisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft überschritten mit 19 060 ℳ sowohl die betreffende Durchschnittszahl der deutschen Bahnen, als auch diejenige der sämmtlichen Vereinsbahnen.

Von dem Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben gehen ab: die Rücklagen in die Erneuerungsfonds 1 784 834 (2 595 926) ℳ und in die Reservefonds 2 496 496 (1 449 698) ℳ sowie die Kosten erheblicherer Ergänzungen 18 857 649 (13 054 510) Mark; dagegen treten hinzu: Zuschüsse aus den Erneuerungs- und Reservefonds 544 435 (522 414) ℳ, Subventionen, Garantievorschüsse, Zuschüsse von Seiten der Staatskassen usw. 33 900 541 (33 748 900) ℳ, Erträgnisse aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken, industriellen Unternehmungen, Dampfschiffsverbindungen usw. 36 694 619 (34 801 144) ℳ sowie Ueberträge aus dem Vorjahre 9 310 212 (8 454 598) ℳ. Die zu verwendende Summe betrug mithin 1 162 920 889 (1 149 280 886) Mark, von welcher 842 302 288 (827 360 518) ℳ zur Ablieferung an die Staatskassen gelangten.

Am Schlusse des Betriebsjahres betrugen bei den deutschen Bahnen a) die Bestände der Reservefonds 5 050 267 (5 043 670) ℳ bezw. in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 1,09 (1,12), b) die Bestände der Erneuerungsfonds 11 501 116 (11 385 940) ℳ, bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen zu a) 22 605 647 (9 963 784) ℳ bezw. 0,79 (0,88) %, zu b) 6 420 682 (12 446 829) ℳ, bei den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen zu a) 52 514 419 (52 049 904) ℳ bezw. 1,50 (1,53) %, zu b) 11 686 591 (11 615 952) ℳ und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen zu a) 80 170 333 (67 057 358) ℳ bezw. 1,31 (1,36) %, zu b) 29 608 389 (35 448 721) ℳ.

(Schluss folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat April d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 15 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 8 bei Personenzügen), 23 Entgleisungen in Stationen (davon 7 bei Personenzügen), 1 Zusammenstoss auf freier Bahn zwischen einem Güterzuge und einer Lokomotive, 8 Zusammenstösse in Stationen (davon 4 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete getödtet und 1 Bahnbediensteter verletzt.

— **Signalrücklichter.** Nach den dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten erstatteten Berichten sind von der überwiegenden Mehrzahl der königlichen Eisenbahndirektionen bei den weiteren Versuchen mit der rückwärtigen Beleuchtung der Signalflügel an Mastsignalen ungünstige Ergebnisse erzielt worden. Von dieser Beleuchtungsart soll daher nach einem neuerlichen Erlass des Herrn Ministers abgesehen werden.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlengebiet.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. Juni d. J. in 5½ Arbeitstagen 84 873 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 15 432 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 74 971 und auf den Arbeitstag 14 994 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 5 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. Juni d. J. auf den Arbeitstag 438 und im ganzen 9 902 Doppelwagen oder 13,2 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Zum Offenbacher Eisenbahnunglück.** In Nr. 41, S. 655 d. Ztg. haben wir bereits berichtet, dass das gegen den Bahnwärter Hohmann wegen des am 8. November 1900 bei Offenbach vorgekommenen Eisenbahnunglücks eingeleitete gerichtliche Verfahren eingestellt und Hohmann ausser Verfolgung gesetzt ist. Ueber die Gründe dieses Beschlusses theilt Landgerichtsdirektor Dr. Meisel zu Darmstadt in der „D. Juristen-Zeitung“ folgendes mit: „Die Voruntersuchung hat einen Nachweis dafür, dass der Angeschuldigte durch eine Vernachlässigung der ihm obliegenden Amtspflicht (§ 316 Abs. 2 Str.-G.-B.) den Zusammenstoss des D-Zuges mit dem Personenzug verursacht habe, nicht erbracht, zumal z. Zt. des Unfalles die ‚Vorschriften für den Blockdienst‘ § 11 Z. 6 u. 10 keine Anweisungen für die Blockstationswärter für den Fall enthielten, dass ein Zug das Haltesignal der Blockstation ordnungswidrig überfahren hatte, wie dies wegen des herrschenden Nebels von dem D-Zug geschehen. Das im § 316 Abs. 1 Str.-G.-B. vorgesehene allgemeine Fahrlässigkeitsvergehen kann auch nach Lage des Falls dem Angeschuldigten nicht zur Last gelegt werden, da das Zurückstossen des D-Zuges von dem Wärter nach den von ihm mehrfach gemachten Erfahrungen nicht erwartet werden konnte, der Angeschuldigte vielmehr annehmen musste, dass der D-Zug entweder die inzwischen freigegebene Fahrt nach Offenbach fortsetzen würde oder eine Strecke weit von der Blockstation Halt gemacht habe und dass deshalb die Freigabe der Strecke von Mühlheim bis zur Blockstation 11 für den Personenzug ohne Gefahr für beide Züge erfolgen könne; hiernach sei der verhängnissvolle Erfolg für den Angeschuldigten, zumal unter Berücksichtigung der gebotenen Eile, auch bei Aufwendung aller durch seine Erfahrung und Sachkenntniss gebotenen Aufmerksamkeit nicht voraussehbar gewesen.“

— **Der Pfingstverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen.** Seit mehreren Jahren wird bei den sächsischen Staatseisenbahnen eine Statistik des Pfingstverkehrs, umfassend den Verkehr an den fünf Tagen vom Freitag vor Pfingsten bis zum Dienstag nach Pfingsten, geführt. Diese Statistik hat für das

diesjährige Pfingstfest kein günstiges Ergebniss geliefert, da trotz der im allgemeinen günstigen Witterung ein nicht unbeträchtlicher Rückgang des Verkehrs gegen das Vorjahr zu verzeichnen ist. Es wurden an den genannten fünf Tagen verkauft: 497 956 einfache und 672 647 Rückfahrkarten, im ganzen 1 170 603 Fahrkarten, rund 60 000 weniger als im Vorjahre. Rechnet man jede Rückfahrkarte doppelt, so ergeben sich 1 843 250 Fahrten, gegen das Vorjahr 110 706 weniger. Die Fahrgeldeinnahme betrug 1 422 272 ℳ. und war um 119 587 ℳ. geringer als im Jahre 1900. Der Durchschnittsertrag einer Fahrt stellte sich auf 77 ₰, und da dieser Durchschnittsbetrag in den letzten drei Jahren sich unverändert auf 79 ₰ gehalten hat, so ergibt sich aus dem diesjährigen Rückgange, dass ein Ausfall an weiteren Reisen vorliegt, der den Durchschnitt herabgedrückt hat. Auf die einzelnen Tage vertheilen sich die zurückgelegten Fahrten wie folgt: am Freitag 161 889 (gegen 1900 weniger 6 044), am Sonnabend 366 521 (14 308), am Sonntag 604 676 (— 7 092), am Montag 418 535 (— 56 708) und am Dienstag 290 613 (— 22 676). Der Rückgang war hiernach am Pfingstmontag — vielleicht infolge drohender Gewitter – am stärksten. Der gesammte Rückgang betrug rund 5 %, gegen das Jahr 1899 besteht aber immer noch eine Zunahme von 57 527 Fahrten.

Die meisten Fahrkarten verkaufte Dresden-Altstadt, nämlich 112 841, gegen das Vorjahr 15 254 weniger, dann folgen: Chemnitz mit 67 460 (— 4 009), Dresden-Neustadt mit 54 901 (+ 116), Leipzig Dresd. Bhf. mit 40 987 (– 434), Leipzig bayer. Bhf. mit 35 933 (— 2 381), Zwickau mit 23 966 (+ 261), Dresden Wett. Bhf. mit 23 279 (– 555), Zittau mit 20 810 (– 5 809), Plauen i/V. ob. Bhf. mit 18 631 (+ 364), Bautzen mit 13 543 (+ 149), Pirna mit 12 212 (— 1 256), Freiberg mit 11 971 (– 988), Werdau mit 11 818 (+ 691) und Meissen mit 10 404 (— 189). Nach den Bahnhöfen in Dresden wurden Fahrkarten verkauft: am Freitag 10 677 (722), am Sonnabend 22 405 (— 2 019), am Sonntag 21 950 (— 2 064), am Montag 13 765 (— 1 354), am Dienstag 20 796 (— 1 430), im ganzen 89 593 (— 7 589).

Die Entwickelung des Pfingstverkehrs in den letzten Jahren ergibt sich aus folgender Uebersicht:

Jahr	Zahl der verkauften Fahrkarten	Einnahme ℳ.	Durchschnittserlös für eine Fahrt ₰
1896 . . .	883 003	1 194 422	86
1897 . . .	973 392	1 321 681	85
1898 . . .	1 124 800	1 413 397	79
1899 . . .	1 129 371	1 421 860	79
1900 . . .	1 231 360	1 541 859	79
1901 . . .	1 170 603	1 422 272	77

— **Fahrpreisermässigung für Hopfenpflücker in Württemberg.** Für die Zeit vom 1. August bis 20. September d. J. wird den Personen, welche zum Zwecke des Hopfenpflückens nach den am Hopfenbau vorwiegend betheiligten Gegenden Württembergs reisen, auf den württembergischen Staatsbahnen eine Fahrpreisermässigung in der Weise gewährt, dass sie durch Lösung einer einfachen Personenfahrkarte III. Klasse zur Hin- und Rückfahrt berechtigt werden. Zu diesem Zwecke sind die Fahrkartenausgaben durch Erlass des württembergischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten angewiesen, denjenigen männlichen und weiblichen Personen, welche als Hopfenpflücker nach den Stationen des Hopfengebietes (Tübingen, Bieberach, Reutlingen, Rottenburg und 28 andere) reisen und sich als solche bei der Fahrkartenlösung melden, die einfachen Karten mit dem Rückfahrtstempel abzustempeln. Diese Karten dürfen den Inhabern nicht abgenommen werden. Vor Antritt der Rückfahrt aber, die innerhalb 30 Tagen nach erfolgter Lösung anzutreten ist, sind sie von der Ortsbehörde des Ortes, wo der Inhaber beschäftigt gewesen ist, mit dem Amtsstempel zu versehen, wodurch die Beschäftigung des Betreffenden als Hopfenpflücker als bescheinigt gilt. Das Zugpersonal ist zugleich angewiesen, die Fahrkarten, deren Abstempelung mit dem Rückfahrtstempel etwa versehentlich unterblieben ist, den Inhabern zu belassen und sie auch bei der Rückfahrt als gültig anzuerkennen, wenn sie den Stempel einer Ortsbehörde des Hopfengebietes tragen.

— **Ueber die rechtliche Natur des Gepäckaufbewahrungsscheines** hat, wie der „Hamb. Korresp." mittheilt, das Reichsgericht kürzlich eine interessante Entscheidung erlassen. Ein Kaufmann N. N. hatte einen Ueberzieher entwendet und einen in der Tasche desselben vorgefundenen Gepäckaufbewahrungsschein dazu benutzt, sich den darauf eingelieferten Koffer von der Aufbewahrungsstelle ausfolgen zu lassen und diesen sodann verpfändet. Vom Schöffengericht zu Strasburg i/Westpr. war er wegen Diebstahls sowie wegen Betrugs verurtheilt worden, indem das Gericht annahm, dass er die Aneignung durch falsche Vorspiegelung der Thatsache bewirkt habe, als ob er der zum Empfange Berechtigte sei. — Letztere Entscheidung ist jedoch vom Reichsgericht auf Revision des Angeklagten aufgehoben und die Sache an die Strafkammer zurückverwiesen worden. Der Thatbestand eines Betrugsvergehens setze voraus, dass zwischen der Täuschung und der Vermögensbeschädigung ein ursächlicher Zusammenhang bestehe. Wenn aber der Beamte, welchem der Schein vorgelegt wurde, gar nicht willens gewesen sei, die Berechtigung des Vorzeigers zu prüfen, sondern lediglich den Koffer ausgefolgt habe, weil der Schein ihm vorgelegt wurde und er nach den bestehenden Bestimmungen verpflichtet war, das Gepäckstück dem Vorzeiger auszuhändigen, so könne von einem ursächlichen Zusammenhange zwischen Täuschung und Vermögensbeschädigung nicht die Rede sein.

— **Passpflicht.** Um das reisende Publikum auf die in einzelnen europäischen Staaten bestehende Passpflicht oder Pass- und Visapflicht aufmerksam zu machen, hat der Staatssekretär des Reichspostamts neuerdings veranlasst, dass im Reichskursbuche vor den Fahrplänen der in Betracht kommenden Länder ein entsprechender Vermerk, auf den in den Vorbemerkungen auf Seite 2 des Umschlags noch besonders hingewiesen ist, abgedruckt wird. Auch hat im Anschlusse hieran der Präsident des Reichseisenbahnamtes denjenigen Eisenbahnverwaltungen, die Kursbücher herausgeben, empfohlen, in diese Kursbücher die Vermerke gleichfalls aufzunehmen.

— **Zollhinterziehungen durch Bedienstete der Internationalen Schlafwagengesellschaft.** Wir berichteten s. Zt. über die im vergangenen Jahre in Herbesthal aufgedeckten Zollhinterziehungen, die von Bediensteten der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft ausgeführt worden waren. Der Koch Heyland aus Ostende war beschuldigt worden, fortgesetzt die Eingangsabgaben von nicht zollfreien Gegenständen hinterzogen sowie frisches Rind- und Kalbfleisch, dessen Einfuhr verboten war, aus dem Auslande eingeführt zu haben. Das Gericht hatte gegen H. auf eine Geldstrafe von 955 ℳ. und auf einen Monat Gefängniss erkannt und die Internationale Schlafwagengesellschaft wurde für die Geldstrafe und für die durch den Prozess entstandenen Kosten haftbar erklärt. Wegen letzterer Maassnahme legte die Gesellschaft Revision ein, die zur Folge hatte, dass das Reichsgericht das landgerichtliche Urtheil, soweit es die Schlafwagengesellschaft betraf, aufhob und die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückwies. Die Verhandlung fand am 11. d. Mts. vor der Strafkammer des Landgerichts Aachen statt. Wir entnehmen darüber der „Köln. Ztg." folgendes: Obschon dem die Gesellschaft am meisten belastenden Koch Heyland, der als Zeuge geladen erscheinen sollte, sicheres Geleite ertheilt worden war, hatte er es doch vorgezogen, der Hauptverhandlung fernzubleiben. Nachdem die umfangreichen Beweiserhebungen, die sich für die Schlafwagengesellschaft recht günstig gestalteten, beendet waren, wurde beschlossen, das Urtheil erst nach Erledigung eines weiteren, mit der schon verhandelten Sache eng zusammenhängenden Falles zu berathen. Letzterer betraf einen anderen Koch der Gesellschaft, nämlich den zu Berlin wohnenden 27 jährigen Johann Nögel, der auf dem Nordexpress in derselben Weise wie Heyland Schmuggeleien von Proviant verübt hatte. Auch in diesem Falle wurde die Schuld des Angeklagten nachgewiesen, jedoch auch hier nicht der geringste Anhaltspunkt dafür erbracht, dass die Schlafwagengesellschaft irgend welche Kenntniss von der Schmuggelei gehabt haben soll. Nögel wurde zu drei Tagen Gefängniss und 181 ℳ. Geldstrafe verurtheilt. Hinsichtlich der erkannten Geldbussen und der entstandenen Prozesskosten wurde die Schlafwagengesellschaft jedoch nicht haftbar erklärt. In der ersteren Sache wurde sodann das Urtheil dahin verkündet, dass die Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft für die Geldbussen und die Prozesskosten nicht haftbar sei. Sämmtliche Kosten, soweit sie durch das die Gesellschaft betreffende Verfahren entstanden sind, wurden der Staatskasse auferlegt. Der Vorsitzende hob in der Urtheilsbegründung hervor, dass durch die Verhandlung mit aller Bestimmtheit festgestellt worden sei, dass die Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft nicht nur keine Kenntniss von den fraglichen Schmuggeleien gehabt habe, sondern dass sie diese ihren Angestellten sogar wiederholt bei Drohung mit sofortiger Entlassung aufs strengste verboten habe.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatsbahnverwaltung ist verliehen: dem Regierungsassessor Rasch in Berlin die Stelle eines Mitgliedes bei der Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken unter Belassung in der seitherigen Beschäftigung als Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Marcuse in Mayen die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion daselbst. — Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Hahnzog, bisher

in Köppelsdorf, ist als Vorstand der Bauabtheilung nach Coburg versetzt worden. — Der Regierungsbaumeister Fritz Heinemann in Kattowitz ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Das Lokalbahngesetz.** Die Gesetzvorlage über die im Jahre 1901 sicherzustellenden Lokalbahnen wurde vom Abgeordnetenhause in der Sitzung vom 10. d. Mts. und vom Herrenhause am darauffolgenden Tage ohne Abänderung in zweiter und dritter Lesung zum Beschlusse erhoben. Der Minister erörterte im Abgeordnetenhause in längerer Rede die während der Berathung laut gewordenen Wünsche nach dem Baue weiterer Lokalbahnen. Von seinen Ausführungen sind insbesondere jene bemerkenswerth, welche sich auf den Bau der Donauthalbahn, der elektrischen Bahn Wien-Pressburg und der Eisenbahn nach Maria-Zell beziehen. Nach den Mittheilungen des Ministers konnte die von den niederösterreichischen Abgeordneten lebhaft gewünschte und geförderte Verbindung Krems-Grein (die Donauthalbahn), welche einen ziemlich grossen Kapitalaufwand erheischt, in der gegenwärtigen Regierungsvorlage nicht vorgesehen werden, weil die Kostenfrage und die technische Frage dem Eisenbahnministerium noch nicht hinreichend geklärt erschienen sind. Es besteht aber, wie der Minister hervorhob, die Absicht, zur möglichsten Klarstellung der beiden Fragen die technischen Vorarbeiten durch die Staatsverwaltung selbst oder unter ihrer Oberleitung durchzuführen und nach Abschluss dieser Vorarbeiten mit geeigneten Vorschlägen an das Abgeordnetenhaus heranzutreten.

Was die vielbesprochene elektrische Bahn zwischen Wien und der ungarischen Grenze in der Richtung nach Pressburg betrifft, so hat dieses Projekt, wie der Minister mittheilte, anfangs wesentlichen Schwierigkeiten begegnet; es sei eine Reihe von Vorfragen zu lösen gewesen, die sich insbesondere aus der Mitbenutzung von Strecken anderer Bahnen durch die Unternehmung der neu geplanten elektrischen Linie ergeben haben; es habe auch das Verhältniss dieser Linie zum garantirten Netz der Staatseisenbahngesellschaft in Frage gestanden. Die Sache habe also eine Zeitlang ziemlich ungünstig ausgesehen. In letzter Zeit haben jedoch mehrere Vorfragen, welche für eine günstige Erledigung dieses Bahnprojektes maassgebend sind, eine den öffentlichen Interessen entsprechende Lösung gefunden, wodurch es denn auch der Staatseisenbahnverwaltung ermöglicht sein dürfte, der Verwirklichung dieses Projektes unter der Voraussetzung näherzutreten, dass auch von Seite des niederösterreichischen Landtages, wie ja zu erwarten ist, dem Projekte eine materielle Förderung in entsprechendem Ausmaasse zutheil werden wird.

Die Lösung der Frage einer Eisenbahnverbindung mit Maria-Zell ist nach den Erklärungen des Ministers dadurch erschwert, dass verschiedene Bestrebungen in Betreff der Einbeziehung von Maria-Zell in das Eisenbahnnetz im Zuge sind. Es sei ursprünglich geplant gewesen, die Staatsbahnlinie St. Pölten-Kernhof nach Maria-Zell fortzusetzen. Diesem Gedanken habe aber ein Projekt gegenüber gestanden, welches, von Steiermark ausgehend, die Fortsetzung der Linie Mürzzuschlag-Neuberg ins Auge fasste; weiter sei hinzugekommen das Projekt einer elektrischen Bahn von Gross-Reifling über Wildalpen und Weichselboden nach Wegscheid und mit der weiteren Fortsetzung, die neuerdings angestrebt wird, über Maria-Zell und die Terz nach Kernhof — also eine ganze elektrische Durchzugslinie —, und das allerletzte und jüngste Projekt sei eine von der Pielachthalbahn vorgeschlagene Fortsetzung von Kirchberg an der Pielach über Puchenstuben nach Maria-Zell. Das letztere Projekt würde unter den gegebenen Verhältnissen auch Aussicht auf eine wohlwollende Förderung von Seite des niederösterreichischen Landtages haben, weil ja das Land Niederösterreich Hauptinteressent der Pielachthalbahn sei. Es könne dann aber nicht mit Bestimmtheit gesagt werden, welches dieser Projekte sich als das geeignetste herausstellen werde, um das angestrebte Ziel der Einbeziehung von Maria-Zell in das staatliche Bahnnetz zu erreichen. Die Staatseisenbahnverwaltung hätte natürlicherweise gewiss Vorliebe für die Fortsetzung ihrer eigenen Linie von Kernhof, müsse aber andererseits zugeben, dass diese Fortsetzung eine recht schwierige und kostspielige sei und dass sie bis zu einem gewissen Grade auch ersetzt werden könnte, wenn die Fortsetzung der elektrischen Bahn, die jetzt geplant werde, von Maria-Zell nach Kernhof zu Stande komme, denn dann würde die Nothwendigkeit einer eigenen, selbständigen Staatslinie entfallen. Andererseits würde auch die Fortsetzung der Pielachthalbahn von Kirchberg insofern vortheilhaft sein, als nach den Vorschlägen, soweit sie bis jetzt vorliegen, die Ausführung dieser Linie mit einem verhältnissmässig geringeren finanziellen Opfer des Staates ermöglicht werden könnte. Die Frage müsse aber noch genau klargestellt werden. Schliesslich knüpfte der Minister an seine Ausführungen im Eisenbahnausschusse an und betonte gegenüber den zahlreichen Anregungen auf Aufnahme weiterer Lokalbahnen in das Gesetz, dass die gegenwärtige Lokalbahnvorlage keineswegs einen Abschluss oder eine Scheidewand gegen weitere Lokalbahnbestrebungen bilde. Es werde im Gegentheil von der Staatseisenbahnverwaltung als ihre Aufgabe erkannt, weiteren Projekten für Bahnen niederer Ordnung, welche sich aus wirthschaftlichen Rücksichten als zweckmässig und wünschenswerth darstellen, ihre Fürsorge zuzuwenden und im geeigneten Augenblicke, wenn die Projekte technisch und finanziell ausgereift seien und Beschlüsse der betheiligten Landesvertretungen wegen Unterstützung solcher Projekte vorliegen, die geeigneten Schritte zu ihrer Verwirklichung einzuleiten. Es werde daher dieser Zweig der fürsorgenden Thätigkeit der Staatseisenbahnverwaltung von ihr als ein ständig zu pflegender anerkannt und sie glaube an diesem Gesichtspunkte um so mehr festhalten zu müssen, als sonst ein Hasten und Ueberstürzen in der Thätigkeit, die sich auf die Sicherheit von Lokalbahnen bezieht, hervorgerufen würde, welches von Schaden für die Sache wäre. Es stehen ja jetzt für die Eisenbahnbauthätigkeit grosse und umfassende Aufgaben bevor. Ein Netz von 574 km soll in den nächsten fünf Jahren durch die Sicherstellung der Investitionsvorlage dem Ausbau zugeführt werden. Dazu komme noch infolge der gegenwärtigen Vorlage eine weitere Anzahl von 605 km Eisenbahnen, die in den nächsten drei bis vier Jahren auszubauen sein werden. Es handele sich also darum, dem Eisenbahnbau 1179 km in den nächsten vier oder fünf Jahren zuzuführen, d. i. doppelt so viel, als der jährliche Zuwachs an neuen Eisenbahnen in den letzten vier oder fünf Jahren betragen hat. Es werde also die Eisenbahnbauthätigkeit schon durch diese beiden Vorlagen auf das Doppelte gesteigert. Dabei seien aber diese Kilometer nicht gleichwerthig; denn die Kilometer der Investitionsvorlage seien durch ihre Kostspieligkeit und durch die umfassenden Bauten, die darin liegen, vielleicht so hoch wie 3 bis 4 km gewöhnlicher Bahnen anzuschlagen.

Aus dieser Erwägung dürfte sich ergeben, dass es nicht einer richtigen Wirthschaftspolitik entsprechen würde, über dieses ohnehin schon wesentlich gesteigerte Ausmaass von Eisenbahnbauaufgaben, welche für die nächste Zeit bevorstehen, noch hinauszugehen und noch andere Projekte, deren ja ungefähr 200 bestehen, in die Vorlage aufzunehmen.

— **Abschluss der Investitionsanleihe.** Der Finanzminister hat auf Grund der der Regierung durch Artikel IX des bereits kundgemachten Gesetzes über die Eisenbahninvestitionen ertheilten Ermächtigung an ein Bankenkonsortium 125 000 000 Kr. 4 prozentiger Kronenrente auf feste Rechnung und 125 000 000 Kr. in Option zum Kurse von 94 $\frac{5}{8}$ begeben.

— **Der Investitionsbedarf der österreichischen Nordwestbahn.** In dieser Frage wie in der Aufstellung eines Investitionsprogramms ist in der letzten Zeit ein Fortschritt nicht eingetreten; doch ist es dem Vernehmen nach nicht unwahrscheinlich, dass die Verhandlungen zwischen Regierung und Gesellschaft über diese Angelegenheit noch vor Eintritt des Hochsommers stattfinden werden. Das Erforderniss für Bauauslagen und Nachschaffung von rollendem Material dürfte selbst dann, wenn es sich nur um Deckung der Kosten für einen verhältnissmässig kurzen Zeitraum handeln sollte, ein erhebliches sein.

— **Südbahngesellschaft.** Wie verlautet, steht die Uebernahme eines Theilbetrages der 4 prozentigen Investitionsanleihe der Südbahngesellschaft in nächster Zeit bevor. Die Begebung wird den Nennbetrag von 31 000 000 Fr. umfassen und der in Aussicht genommene Uebernahmekurs den im Vorjahre vereinbarten Kurs erheblich übersteigen. Eine Auflegung des Betrages zur öffentlichen Zeichnung ist kaum wahrscheinlich; es dürften vielmehr die von der betreffenden Finanzgruppe zu übernehmenden Stücke im freihändigen Verkauf weiterbegeben werden. Von dem Erlöse sind bekanntlich bis zum 30. d. Mts. rund 18 000 000 Kr. als Zahlung auf den Kaufschillingsrest im Sinne des hierauf bezüglichen Abkommens an die Staatsverwaltung zu bezahlen. Der Rest wird zur Bestreitung des Aufwandes für die im laufenden Jahre auszuführenden Investitionen verwendet werden.

— **Die Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn.** Dem Vernehmen nach wird die im Bau befindliche Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn — die Schlusslinie des Stadtbahnnetzes — in den ersten Tagen des August dem Verkehr übergeben werden.

— **Die europäische Fahrplankonferenz,** welche in den Tagen vom 11. bis 13. d. Mts. in Budapest unter Theilnahme von Abgeordneten der Bahnen aller europäischen Staaten zur

Feststellung des Winterfahrplans zusammentrat, beschloss auf Einladung der deutschen Abgeordneten, die nächste Sitzung am 11. Dezember d. J. in Berlin abzuhalten.

— **Fortsetzung der Ungthalbahn.** Unter den in Oesterreich auf Grund des Investitionsgesetzes auszuführenden Eisenbahnbauten befindet sich auch die strategische Linie Lemberg-Sambor-Turker Landesgrenze, welche unter der Voraussetzung geplant wurde, dass Ungarn den Bau der ungarischen Anschlusslinie ausführt. Die nöthigen Einleitungen hierzu sollen, wie verlautet, bereits demnächst erfolgen. Im ungarischen Handelsministerium wird bereits ein Gesetzentwurf ausgearbeitet, durch welchen die Regierung vom Reichstage die Ermächtigung anspricht, die Fortsetzung der Ungthalbahn von Nagy-Berezna über Hasna nach Uzsok-Landesgrenze auszubauen. Es ist wahrscheinlich, dass in demselben Gesetzentwurfe die weitere Ermächtigung gefordert werden wird, die Ungthalbahn zu verstaatlichen und mit der neuen Linie einheitlich zu verwalten. Die Ungthalbahn ist eine Lokalbahn, welche, von der Station Unghvar der ungarischen Staatsbahnen ausgehend, nach Nagy-Berezna läuft. Die neue Eisenbahn wird von Nagy-Berezna über Stasna nach Uzsok-Landesgrenze gehen und dort an die österreichische Linie Lemberg-Sambor-Turker Landesgrenze anschliessen. Die Baukosten der neuen Bahn dürften die Höhe von 25—30 000 000 Kr. erreichen, da die Bodenverhältnisse sehr schwierige sind, ein grosser Tunnel gebaut werden muss und zahlreiche Kunstbauten nothwendig sind. Die in Verbindung mit diesem Bahnbau zu verstaatlichende Ungthalbahn ist 53 km lang und hat ein Kapital von 5 044 000 Kr. Der in Ausarbeitung befindliche Gesetzentwurf hat die Form einer Ermächtigung zur Ausführung des Baues. Es ist aber vorerst nicht entschieden, ob die Regierung selbst den Bau ausführt oder Privatunternehmungen übergibt. Man erwartet in parlamentarischen Kreisen die Vorlage des Gesetzentwurfes schon in der nächsten Zeit, und es verlautet, dass der Gesetzentwurf noch in der Sommertagung erledigt werden soll.

— **Personalnachrichten.** Aus Anlass der parlamentarischen Erledigung der grossen Eisenbahn-Investitionsvorlagen und der Lokalbahnvorlage wurde der Geheime Rath Sektionschef im Eisenbahnministerium Wrba ad personam in die dritte Rangklasse der Staatsbeamten versetzt und der Departementsvorstand Ministerialrath Wurmb zum wirklichen Sektionschef ernannt. Sektionschef Wrba, der schon seit einer langen Reihe von Jahren in hervorragendster Stellung im Eisenbahnministerium wirkt, ist Vorstand der legislativ-finanziellen Sektion, und es ist in den weitesten Kreisen bekannt, dass er auch bei der Investitionsvorlage und bei dem Lokalbahngesetz maassgebenden Einfluss genommen hat. Mit der Persönlichkeit des Sektionschefs Wurmb sind die grossen Arbeiten, namentlich für die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest, auf das innigste verknüpft. Die Vorlagen, die dem Reichsrathe über die Tauernbahn unterbreitet worden sind, beruhen in ihren technischen Einzelheiten, welche die Anerkennung aller Fachleute gefunden haben, auf den Vorarbeiten Wurmb's, der auch, wie verlautet, berufen sein wird, die Bauarbeiten zu leiten.

Uebrige europäische Länder.

— **Pariser Stadtbahn.** Der „Figaro" meldet, dass demnächst mit der Absteckung desjenigen Theiles der Stadtbahn, welcher über die grossen Boulevards laufen und Ménilmontant mit der plaine Monceau verbinden wird, begonnen werden soll. Diese Linie wird von dem Carrefour de Villiers ausgehen, durch die Strassen von Constantinople, Rome, Auber, die Place de l'Opéra, die Boulevards des Capucines, des Italiens, Poissonnière, Bonne-Nouvelle, Saint-Dénis und Saint-Martin, die Place und die Avenue de la République laufen. Von der Place de l'Opéra bis zur Place de la République wird sie sich theilen und dadurch ihren Betrieb in den grossen Verkehrsvierteln verdoppeln. Die Zweiglinie soll durch die Strassen du Quatre-Septembre, Réaumur und Turbigo gehen und 5 Stationen erhalten, nämlich rue de Choiseul, Place de la Bourse, rue du Seutier, rue Saint-Dénis und rue de Turbigo. Wie das „Journal des transports" hinzufügt, würde dadurch der Betrieb auf der Hauptverkehrsader Madeleine-Bastille der Grossen Omnibusgesellschaft einen sehr empfindlichen Schlag erleiden, und man könne nur wünschen, dass die Maassregeln der Stadtverwaltung sie nicht jede Gerechtigkeit gegen eine Gesellschaft vergessen lassen, welcher man zwar gute Einnahmen verschafft, aber auch schwere Lasten auferlegt habe.

Fremde Welttheile.

— **Eine „geheime" russische Eisenbahn in Centralasien.** Der englische Weltreisende Henry Norman veröffentlichte in „Scribners Magazine" eine längere Abhandlung über „Russland von heute", aus welcher folgende Ausführungen durch viele deutsche Zeitungen gegangen und vermuthlich mit Erstaunen gelesen worden sind. Herr Norman schreibt:

„Merw, einst die ‚Königin der Welt' und seit 1884 eine russische Festung und Garnison, ist heute eine der fruchtbarsten Oasen in Centralasien und so vollständig russisch, wie z. B. Riga. Wenn man heute von Merw spricht, so meint man eine grosse, schöne Eisenbahnstation mit den besten Einrichtungen der Neuzeit; für die russischen Offiziere und Beamten ist Merw gleichzeitig eine gefürchtete Stadt, in welcher sie früher oder später vom tödtlichen Malariafieber gepackt werden. Aber Merw hat längst aufgehört, ein russischer Grenzplatz zu sein, denn man gewahrt fast im Verborgenen eine Zweiglinie der Eisenbahn, die sich südwärts über die trostlose Ebene dahinstiehlt. Dies ist die berühmte Murghablinie, jene strategische Bahn, welche in einer Länge von fast 200 englischen Meilen längs des Murghabflusses nach einem Ort an der Grenze von Afghanistan führt, den die Russen ‚Kuschkinski' nennen und der nur eine kurze Entfernung von Kuschk sowie nur 80 englische Meilen von Herat liegt. Die Russen halten diese Bahn vollständig geheim, und kein Fremder hat jemals die Erlaubniss bekommen, diese zu befahren. In den Reisepässen für Ausländer heisst es gewöhnlich: ‚Mit Ausnahme der Murghabbahn' darf jede Strecke bereist werden: denn jene Linie ist eine ausschliesslich strategische und militärische. Weder Handel und Gewerbe, noch Landwirthschaft haben Vortheile von ihr, und schwerlich wird jemals irgend jemand zum Vergnügen sie benutzen, selbst wenn sie aller Welt offen stände, denn sie läuft durch derartig fieberschwangere Landstriche, dass die russischen Arbeiter, welche gewöhnlich gegen den hohen Tagelohn von 2,5 R. für die Arbeiten an dieser Strecke angenommen werden, nach 14 Tagen vertragsbrüchig zu werden pflegen, um anderswo, in gesünderen Gegenden, täglich für 50 Kop. schwerere Arbeit zu verrichten. Die Bahn ist nichts anderes, als eine fortwährende absichtliche militärische Bedrohung der englischen Interessen, denn sie dient nur und kann überhaupt nur dienen zur Erleichterung einer Ueberrumpelung Indiens, wann immer Russland mit einer bezüglichen Drohung seinen diplomatischen Schachzügen in Europa zu Hilfe kommen will. Dies sollte in England nicht vergessen werden. Wir werden noch oft davon hören, dass russische Truppen ‚zum Zwecke militärischer Uebungen' vom Kaukasus nach der afghanischen Grenze befördert werden, wie bisher schon so häufig, und eines Tages — vielleicht schon sehr bald — wird Russland, ohne dass England es weiss, dort ein ganzes Heer zusammengezogen haben, um durch einen Handstreich Herat zu besetzen, in der stillschweigenden Voraussetzung, dass Grossbritannien wieder einmal, wie schon so oft, ruhig und zahm sich ins unvermeidliche fügt. Die Eisenbahn von Merw nach Kuschk ist jetzt fertiggestellt und jede Woche wird sie nach regelmässigem Fahrplan von zwei grossen Zügen benutzt, welche die Endstation an der afghanischen Grenze in 18 Stunden erreichen. Augenblicklich ist Kuschk allerdings noch kein Ort von besonderer militärischer Stärke, aber wenn die Zukunft wirklich einen Krieg zwischen England und Russland bringen sollte, so wird das letztere den Hauptstrom seiner Truppenzüge mittelst der Eisenbahn Merw-Kuschk über diesen Ort lenken."

Es ist wirklich rührend naiv, was der englische Weltreisende da alles zum Besten gibt und von der geheimen Bahn zu erzählen weiss. Die Leser dieser Zeitung werden sich erinnern, dass wir sie stetig auf dem Laufenden gehalten haben über den Fortgang der Eisenbahnbauten in Mittelasien und ebenso über den Bau der Bahn nach Kuschk, so dass die Bahn für den Leserkreis dieser Zeitung das Geheimnissvolle nie besessen hat, soweit es sich darum handelt, über deren Herstellung und Zwecke unterrichtet zu sein. Dass Russland das Studium der Verhältnisse dieser Bahn nicht frei gibt, hat genau so viel Berechtigung, als das Verbot, Festungen im einzelnen zu besichtigen, Abzeichnungen zu machen usw. Die Bahn nach Kuschk dient eben zunächst ausschliesslich militärischen Zwecken und derartige Objekte werden nirgend in der Welt preisgegeben. Der Erfolg, den der Herr Norman mit seinem Berichte über die „geheime" Eisenbahn gehabt hat, ist natürlich der gewesen, dass die russischen Zeitungen sich über die schlecht verhohlene Angst des Engländers lustig gemacht haben.

— **Transvaalbahn.** Die Berliner Börse ist durch den Inhalt des in London erschienenen Berichts der zur Prüfung der Konzessionsverhältnisse dieser Bahn eingesetzten Regierungskommission in lebhafte Aufregung versetzt. Der Bericht äussert

sich dahin, dass die Konzession der Bahn zwar in gesetzlicher Weise gewährt sei, es sei aber bedenklich, dass die Hauptbahnlinien Monopol einer einzelnen ausländischen — der niederländisch-südafrikanischen — Gesellschaft seien. Es komme dazu, dass das Verhalten der Gesellschaftsverwaltung im Burenkriege ein England durchaus feindliches gewesen sei und sowohl im Kapland wie in Natal England grossen Schaden verursacht habe. Dieses Verhalten schliesse die Möglichkeit des Fortbestehens der Gesellschaft in britischem Gebiet aus. Es sei daher die Konzession verwirkt, und es falle auch die Enteignungsklausel weg, was so viel heissen soll als dass eine Verpflichtung zur Enteignungsentschädigung nicht vorliege! Der Bericht ist dann so liebenswürdig zu meinen, dass England wohl im Wege der Gnade den Aktionären einige Berücksichtigung angedeihen lassen könne, aber erst, nachdem die Rechtsmittel gegen die Direktoren erschöpft seien und der von der Gesellschaft angerichtete Schaden wieder gut gemacht sei! Auch die „Gnade“ solle nur den im Ausland (namentlich in deutschem und holländischem Besitz) befindlichen Aktien zu Theil werden, während die der Transvaalregierung gehörigen oder von ihr an den Markt gebrachten Stücke gar keine Berücksichtigung verdienten.

Dieser Bericht hat nun wohl keineswegs das letzte Wort gesprochen! Mit Recht bemerkt die „Nat.-Ztg.“ zu ihm: „Die Ausführungen dieses Berichts widersprechen in so unbegreiflicher Weise allem Völkerrecht, dass wir unmöglich glauben können, die englische Regierung werde sich dieselben aneignen. Aber schon dem Kommissionsbericht gegenüber scheint es uns nothwendig, dass die deutsche Regierung die bedrohten Interessen deutscher Besitzer von Aktien der niederländisch-südafrikanischen Eisenbahn diplomatisch in Schutz nehme. Diese Eisenbahn ist unter Betheiligung des deutschen Kapitals zu einer Zeit erbaut worden und in Betrieb gewesen, als an einen Krieg zwischen England und Transvaal nicht zu denken war. Als dieser ausgebrochen war, hat die Leitung der Eisenbahn gethan, was im entsprechenden Falle in jedem anderen Lande, in England, in Deutschland und überall, jede Eisenbahngesellschaft zu thun ebenso berechtigt wie verpflichtet wäre und wozu sie von der Regierung des Landes gezwungen werden konnte: sie hat die militärischen Operationen der südafrikanischen Republik gefördert. Und deshalb soll nach dem Kommissionsbericht das Eigenthumsrecht der Aktionäre hinfällig sein, sie sollen höchstens auf ‚Gnade‘ seitens der englischen Regierung Anspruch haben! Das würde eine Verletzung des Privateigenthums bedeuten, wie sie im Kriege civilisirter Völker schon längst nicht mehr statthaft ist. Ob die englische Regierung die Eisenbahn als Privatbahn fortbestehen lassen oder sie verstaatlichen will, das ist ihre Sache; eine Verstaatlichung, bei der die Enteignung nach Recht und Gesetz, unter voller Entschädigung erfolgt, müssen die Aktionäre sich gefallen lassen. Aber sie sind keineswegs verpflichtet, sich, wie der Bericht andeutet, an die Direktoren zu halten oder für einen Schaden aufzukommen, der für England aus der — wir wiederholen es — selbstverständlichen Benutzung der Eisenbahn zu kriegerischen Zwecken seitens Transvaals entstanden ist. Wäre die Eisenbahn während des Krieges von den Engländern zerstört worden, so hätten die Aktionäre den Schaden tragen müssen; aber die Eisenbahn ist vorhanden, sie ist das Privateigenthum der Aktionäre — ein etwaiger Besitzantheil der früheren transvaalischen Staatsgewalt ist eine Frage für sich, die uns nicht interessirt —, und das Privateigenthum der Aktionäre kann nach Völkerrecht nicht anders, als unter voller Entschädigung entzogen werden. Beiläufig bemerkt: es handelt sich um einen verhältnissmässig so geringfügigen Gegenstand, um ein im ganzen nur 14 000 000 holl. Gulden betragendes Kapital, dass wir schon deshalb nicht glauben, die englische Regierung könnte daran denken, sich an ausländischem Privateigenthum zu vergreifen.“

Die „Nat.-Ztg.“ spricht zum Schluss das Vertrauen zu der deutschen Regierung aus, dass sie die zum Schutz deutschen Eigenthums erforderlichen Schritte thun werde. Hieran ist wohl um so weniger zu zweifeln, als es nahe liegt, einen Vergleich zwischen dem jetzt in England vorgeschlagenen Verfahren und der bekanntlich sehr glänzenden, den wahren Werth weit übersteigenden Entschädigung zu ziehen, die deutscherseits im Frankfurter Frieden 1871 der französischen Ostbahngesellschaft für die Abtretung ihrer in Elsass-Lothringen belegenen Linien gewährt worden ist.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Debreczen - Királyháza gelegene Station Szatmár-gözfürész, welche bisher nur dem Güterverkehr diente, ist am 1. Mai d. J. auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Eröffnung von Strecken.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Auf dem Verbindungsgleise bei Langenstein zwischen den Bahnlinien von Langenstein nach Blankenburg und von Langenstein nach Minsleben ist der Betrieb am 1. Mai d. J. eröffnet worden.

Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern.

Zur Sammlung von Vereinskilometerzeigern ist der VI. Nachtrag ausgegeben worden.

Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen.

Die neu aufgelegten Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 27 und 37 a sind an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Durch dieselben sind die früher ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2283 vom 5. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 11. Juni d. J.).

Nr. 2284 vom 5. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 11. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Die Privatverladestelle Steinhagener Weiche ist am 24. April d. J. dem öffentlichen Personenverkehr übergeben worden.

Stralsund, den 9. Juni 1901. (1448)

Der Vorstand der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

2. Güterverkehr.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird im Verkehr zwischen Lichtenfels einerseits

und den Stationen Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf-Oberlind, Lauscha (Sachs.-Mein.), Neuhaus (Kr. Sonneberg), Sonneberg (Thür.) und Steinach a.d.Werrabahn andererseits sowie zwischen Ebersdorf b. Coburg und Stockheim i/Oberfr. an Stelle der Kilometer-Tariftabelle auf Seite 18—21 des Nachtrags VIII zum Tarif die allgemeine Kilometer-Tariftabelle der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen vom 1. Oktober 1898 angewendet. Letztere findet auch Anwendung im Verkehr zwischen Stockheim i/Oberfr. einerseits und Sonnefeld und Weidhausen andererseits nach der später bekannt zu machenden Betriebseröffnung der Neubaulinie Ebersdorf b/Cob.-Weidhausen.

Ferner werden geändert die Tarifentfernungen

Stockheim i/Oberfr.-Ebersdorf b/Coburg von 44 in 43 km,

Stockheim i/Oberfr.-Sonnefeld von 50 in 49 km,

Stockheim i/Oberfr.-Weidhausen von 52 in 51 km.

Die im Nachtrag XIV zum Tarif für die preussisch-bayerische Gemeinschaftsstation Stockheim i/Oberfr. mit Creidlitz, Grossheirath, Rossach und Siemau-Scherneck vorgesehenen Entfernungen werden gestrichen. Die Abfertigung von Sendungen zwischen Stockheim i/Oberfr. und letzteren Stationen erfolgt lediglich nach den niedrigeren Sätzen des Gruppentarifs V im Binnenverkehr der preussischen Staatsbahnen.

Erfurt, den 11. Juni 1901. (1449)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901 gelangen infolge besonderer Ermässigung der Frachtantheile der betheiligten österreichischen Bahnverwaltungen für Steinkohlensendungen von den im bezüglichen Ausnahmetarife vom 1. September 1897 unter lfd. Nummer 2 bis 18 genannten Versandstationen und Gruben nach Station Wörgl (k. k. österreich. Staatsbahn), wenn die Sendungen als Dienstkohlen für die österreichische Südbahn bestimmt und an eine Dienststelle der letzteren gerichtet sind, ermässigte Frachtsätze zur Berechnung. Die Höhe derselben ist von den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 8. Juni 1901. (1450)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Verkehr.

Am 1. Juli 1901 treten anderweite Frachtsätze für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull von verschiedenen niederländischen Stationen nach den Stationen Friedrichsfeld der badischen Staatsbahn und der Main-Neckarbahn in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Cöln, den 10. Juni 1901. (1451)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 15. Juni d. J. treten für die Beförderung gebrannter Steine in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Station Blankenburg (Harz) nach den Stationen Harzburg, Ilsenburg und Wernigerode ermässigte Frachtsätze in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 10. Juni 1901. (1452)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch ungarischer Verband.

Am 1. Juli d. J. tritt im Tarif Theil II, Heft 1 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 3 Aa (Wolle usw. bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief) zwischen Skalitz-Boskowitz St. E. G. einerseits und Luckenwalde K. E. D. Ha. andererseits in Höhe von 299 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 8. Juni 1901. (1453)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Zum Heft 4 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt am 15. Juni d. J. der II. Nachtrag zur Einführung (Preis 5 ₰). Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Wagenladungen im Verkehr mit Mannheim-Neckarvorstadt.

Strassburg, den 6. Juni 1901. (1454)

Kaiserl. Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 15. Juni l. J. treten für die Beförderung von Cement- und hydraulischem Kalk in Säcken oder Fässern in Wagenladungen von 10000 kg ab Reckingen (schweizerische Nordostbahn) nach Freiburg i/B., Freiburg-Wiehre, Lahr, Lörrach, Säckingen und Thiengen direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 9. Juni 1901. (1455)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die Station Riedselz der Reichseisenbahnen wird mit Gültigkeit vom 10. Juni 1901 im Verkehr mit Station Mannheim mit direkten Frachtsätzen in das Tarifheft 5 (Verkehr Baden-Reichsbahn) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 8. Juni 1901. (1456)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli d. J. tritt im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande der Nachtrag V zum Tarifheft 5 in Kraft, der neue und geänderte Frachtsätze für Holzsendungen und eine neue Fassung der Pos. 7 des Waarenverzeichnisses (Grubenholz usw.) enthält.

Insoweit durch den Tarifnachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze und Bestimmungen noch bis 31. Juli d. J. in Kraft. Mit dem Nachtrage wird gleichzeitig ein Anhang zum Tarifheft 5 (Holz) ausgegeben, der das Verzeichniss der im Tarif Theil II, Heft 5 enthaltenen österreichischen Verbandsstationen unter Anführung der Seitenzahlen enthält, auf welchen die Frachtsätze im Haupttarife und in den Nachträgen I—V zu finden sind.

Abdrücke des Nachtrages und des Anhanges können von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und durch Vermittelung der Verbandsstationen bezogen werden.

Dresden, am 14. Juni 1901. (1457)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni l. J. gelangen für die Beförderung von Schleifholz von Hall, Jenbach, Terfens-Weer nach Aschaffenburg direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 8. Juni 1901. (1458)

Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ungarisch-bayer. Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil IV, Heft 3 vom 1. August 1900. (Böhmisch-bayerischer Holzverkehr.)

Mit Wirksamkeit vom 16. Juni 1901 gelangen Frachtsätze für Holz von Grün und Hammern-Eisenstrass nach Cham und von Plan nach Selb Stadt, sowie Frachtsätze für Schwartenbretter zu Grubenzwecken von Mühldorf nach Nürschan zur Einführung.

München, den 8. Juni 1901. (1459)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli d. J. tritt im böhmisch-sächsischen Kohlenverkehre der Tarifnachtrag I in Kraft. Er enthält neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen die Aufhebung des Frachtsatzes Aussig A. T. E.-Georgswalde-Ebersbach B. N. B. mit Ablauf des Monats Juli d. J., abgeänderte und neue Frachtsätze für eine Anzahl sächsischer Verkehrsstellen, sowie für die Station Neudau der Buschtěhrader Eisenbahn und für den Kohlenverkehr von Zwickau i/S. nach verschiedenen böhmischen Stationen. Die Berichtigung des Frachtsatzes Deutsch-Kralupp-Döbeln von 54,6 in 54,9 ℳ gilt erst vom 1. August d. J. an. Der Nachtrag kann durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Dresden, den 15. Juni 1901. (1460)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit dem 10. März l. J. ist im Binnenverkehr der schweizerischen Nordostbahn und im Verkehr dieser mit der Bötzbergbahn für die Beförderung von Holz zur Fabrikation von Holzstoff und Holzzellstoff (Papierholz) in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge ein Ausnahmetarif ausgegeben worden. Die Sendungen, auf die der Tarif angewendet werden soll, müssen an eine Holzstofffabrik oder Cellulosefabrik adressirt sein.

Die für die Nordostbahn und Bötzbergbahn eingetretenen Frachtermässigungen werden für die Strecken dieser Bahnen im Rückvergütungswege auch gewährt auf Sendungen ab/und nach der Station Waldshut im Transit über die Nordostbahn und Bötzbergbahn nach/oder von Stationen der übrigen schweizerischen Bahnen.

Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 9. Juni 1901. (1461)
Gr. Generaldirektion.

Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).

Am 1. Juli d. J. treten zu dem französisch-deutschen Gütertarif (über Belgien) in Kraft:

1. Nachtrag VI zum Theile I, Abtheilung A vom 1. Februar 1893,
2. ein neuer Theil I, Abtheilung B unter gleichzeitiger Aufhebung des bisherigen Theiles I, Abtheilung B vom 1. Januar 1895 nebst den dazu erschienenen Nachträgen,
3. ein neues Heft 1a vom Theile II unter Aufhebung des bisherigen Heftes 1a vom 1. Januar 1895 nebst den dazu erschienenen Nachträgen,
4. Nachtrag V zum Hefte 1b vom 1. Januar 1895 vom Theile II,
5. Nachtrag IV zum Hefte 1c vom 1. Dezember 1896 vom Theile II,
6. Nachtrag IV zum Hefte 1d vom 1. Dezember 1896 vom Theile II,
7. Nachtrag III zum Hefte 1e vom 1. Dezember 1896 vom Theile II.

Der Nachtrag VI zum Theile I A enthält eine neue Zusatzbestimmung IV zu Artikel 14 (11), betreffend Verlängerung der Lieferfrist für Frachtgut in Belgien und in den Niederlanden, sowie Aufnahme des Artikels Calcium-Carbid in die Anlage 1.

Der neue Tarif I B weist dem bisherigen gegenüber ein erweitertes Waarenverzeichniss auf; auch hat er in sonstiger Hinsicht mehrfache Ergänzungen und Erweiterungen erfahren, so durch die Aufnahme des Eilgutspezialtarifs für Lebensmittel auf den französischen Strecken und des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter auf den deutsch-belgischen Strecken.

Das neue Heft 1a führt dem bisherigen gegenüber in Uebereinstimmung mit dem inneren Tarife der französischen Nordbahn eine grössere Anzahl von Spezial- und Ausnahmetarifen auf.

Der Nachtrag V zum Hefte 1b enthält u. a. anderweite, ermässigte Eil- und Frachtstückgutsätze für verschiedene Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/Main, Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Dieringhausen, Eller, Kierspe, Kirchberg b. Jülich, Niederdollendorf, Viersen und Wilsenroth, Aufnahme der Station Eller in den Ausnahmetarif 5 für Eisen und Stahl usw., eine anderweitige Fassung des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz usw. und Aufnahme der Station Eving in diesen, sowie Berichtigungen.

Im Nachtrage IV zum Hefte 1c sind u. a. enthalten Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Cottbus, Klein-Wanzleben, Königslutter, Leutzsch, Marienborn (Provinz Sachsen), Miltitz bei Leipzig, Stolberg-Rottleberode und Wilhelmshöhe, anderweitige, theilweise erhöhte, im allgemeinen jedoch ermässigte Frachtsätze für die Station Lichtenfels, Aufnahme der Stationen Königslutter und Marienborn (Provinz Sachsen) in den Ausnahmetarif 9 für rohe Kalisalze usw., Klein-Wanzleben in den Ausnahmetarif 11 für Zuckerrübensamen, Gross-Raeschen und Kamenz in Sachsen in den Ausnahmetarif 12 für Lampencylinder usw., ferner ein neuer Ausnahmetarif 13 für Hohlglaswaaren mit Frachtsätzen für Beutersitz, Burxdorf, Clasdorf, Döbern b. Forst, Gross-Raeschen, Hohenbocka, Hoyerswerda, Liebau, Lieberose, Muskau, Penzig, Petershain, Rietschen, Ruhland, Senftenberg, Strassgräbchen, Weisswasser und Wolfshain.

Der Nachtrag IV zum Heft 1d bringt u. a. theilweise erhöhte, im allgemeinen jedoch ermässigte Frachtsätze für die Station Eger S. St. B. sowie Aufnahme der Station Kamenz in Sachsen in den Ausnahmetarif 12 für Lampencylinder usw.

Der Nachtrag III zum Hefte 1e enthält anderweitige ermässigte Eil- und Frachtstückgutsätze für Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz, der Main-Neckarbahn, der badischen Staatseisenbahnen und der pfälzischen Eisenbahnen, sowie eine anderweitige Fassung des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz usw.

Soweit Erhöhungen eintreten, erlangen sie erst vom 15. August d. J. an Wirksamkeit; bis dahin bleiben die bisherigen Frachtsätze bestehen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen, von denen auch die neuen Tarifhefte und Nachträge käuflich bezogen werden können.

Cöln, den 9. Juni 1901. (1462)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II v. 1. II. 1899.

Der Ausnahmetarif für Steinschrotten (Steinschotter) wird mit sofortiger Wirksamkeit auf die Verkehrsbeziehung Steinmühle-Jagstzell ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

München, den 8. Juni 1901. (1463)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Tarife vom 1. Oktober 1898 für den Verkehr zwischen Ober-Graslitz (künftig Graslitz, oberer Bahnhof) einer- und sächsischen Stationen sowie Gera (Reuss), preuss. Staatsb. andererseits tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag IV in Kraft, der u. a. neue Frachtsätze für die sächsischen Stationen Beiern-Langenleuba, Boderitz i. S.-A., Ehrenhain, Kotteritz, Lössnitz, Haltestelle und Steinbach i. S.-A. enthält. Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen sowie durch Vermittelung der Stationen zu erlangen.

Dresden, am 13. Juni 1901. (1464)
K. Generaldir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. Juli d. J. tritt ein neuer Verbandsgütertarif Theil I, Abtheilung B in Kraft, enthaltend allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und ein alphabetisches Verzeichniss hierzu. Durch den Tarif wird der Verbandsgütertarif Theil I, Abtheilung B vom 1. März 1900 aufgehoben. Abdrücke des Tarifs sind durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Elberfeld, den 10. Juni 1901. (1464a)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ab wird die Station Morschheim-Ilbesheim der pfälzischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif 5a (Steinschlag) des Tarifheftes B 2 einbezogen.

Frankfurt a/M., den 8. Juni 1901. (1465)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.
(Tarifirung von Pflanzenölfettsäure.)

Die im Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 auf Seite 214, sowie in dessen Nachtrag II auf Seite 18 und im Nachtrag III auf Seite 14 im Ausn.-Tarif Nr. 20 für Oele, fette etc. enthaltenen Frachtsätze finden ab 1. Juli d. J. unter den gleichen Bedingungen auch für Pflanzenölfettsäuren Anwendung. (1466)
K. k. österreich. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreich.-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 (Thon, auch Schieferthon etc.) im Verkehre mit der Station Rakonitz.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1901 treten an Stelle der auf Seite 22 des Nachtrages V zu dem vom 1. August 1898 gültigen Verbandsgütertarife Theil II, Heft 1 für den Verkehr mit der Station Rakonitz enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für

a) Thon, auch Schieferthon, roh, unverpackt,
b) Thon, auch Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, nur lose oder in Säcken verpackt,

unter Aufrechthaltung der für den genannten Ausnahmetarif gültigen Tarifbestimmungen nachstehende billigere Frachtsätze in Kraft:

Nach und von	Eigenthumsbahn	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen							
		Bremen *) (Hauptbahnhof, Freibezirk)		Hamburg B *)-Wilhelmsburg		Stettin *)		Warnemünde	
		a	b	a	b	a	b	a	b
Rakonitz . .	B. E. B.	143	143	142	142	129	129	142	142

Die Anstoss- beziehungsweise Abschlagsbeträge für die „anderen deutschen Hafenstationen" bleiben unverändert. (1467)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für eiserne Röhren treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
nach Boryslaw	254 ₰
„ Krosno	215 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Boryslaw	249 „
„ Krosno	210 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Boryslaw	283 „
„ Krosno	244 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 9. Juni 1901. (1468)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I zu den vom 1. Januar 1901 gültigen gemeinsamen Beilagen des Lokalgütertarifes Theil II, Heft 1, 2, 3 und des Tarifes Theil I und Theil II (für Schmalspurbahnen).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 gelangt zu den gemeinsamen Beilagen des Lokalgütertarifes Theil II, Heft 1, 2 und 3 und des Tarifes Theil I und Theil II (für Schmalspurbahnen) der Nachtrag I zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

a) Aenderungen bezw. Ergänzungen des alphabetischen Stationsverzeichnisses der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen;
b) Aenderung der Bestimmungen über die Einrichtung von Güternebenstellen;
c) Aenderung der Rollfuhrtarife;
d) Aenderung bezw. Ergänzung der Gebühren für die Güterzustreifung von Stationen nach zollamtlichen Niederlagen und umgekehrt;
e) Aenderung der Bestimmungen über die Güteraufnahme in den Stadtbüreaus und
f) Aufnahme neuer Bestimmungen für die Abfertigung von mit Frankirungsmarken zur Beförderung gelangenden Eilgutkolli im Lokalverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen.

Exemplare des vorgenannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen gebührenfrei zu beziehen.

Wien, am 7. Juni 1901. (1469)

Elbeumschlagsverkehr.

(Einführung des Nachtrages II zum Theil I.)

Mit 1. Juli d. J. — für Frachterhöhungen und Erschwerungen mit 1. August d. J. — tritt der Nachtrag II zum Tarife Theil I für die Elbeumschlagsverkehre vom 1. März 1899 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direktion ab 17. Juni d. J. zum Preise von 60 h oder 50 ₰ per Stück erhältlich.

Wien, am 7. Juni 1901. (1470)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

Am 1. August cr. gelangt ein neuer Binnentarif zur Einführung, durch welchen der Tarif vom 1. Juni 1898 zur Aufhebung gelangt.

Im neuen Tarif sind Abonnementskarten nicht vorgesehen, dagegen gelangen für einzelne Stationsverbindungen Gesellschafts- und Familienkarten zur Einführung. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss I 3 genehmigt.

Nordhausen, den 10. Juni 1901. (1471J)

Die Direktion.

---

4. Verdingungen.

Die Erd-, Pflaster- und Oberbauarbeiten für die Gleiserweiterung des Bahnhofs Halle i/W. sollen vergeben werden.

Verdingungstermin am 20. Juni 1901, Vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 1 ℳ von hier zu beziehen.

Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 Osnabrück. (1472)

Die Lieferung und Aufstellung eines Blocksignals mit 2 Vorsignalen zwischen Friesack und Neustadt a/D. soll nach Maassgabe der im „Reichsanzeiger" vom 23. Februar d. J., I. Beilage zu Nr. 47 veröffentlichten Bedingungen vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen liegen bei der unterzeichneten Betriebsinspektion hierselbst, Invalidenstrasse Nr. 51, Zimmer Nr. 10 zur Einsicht aus, können auch gegen kostenfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, verschlossen und postfrei bis zu dem auf Mittwoch, den 26. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, festgesetzten Eröffnungstermin an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Berlin, den 12. Juni 1901. (1473)

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 9.

Verdingung von 220 000 kg deutschem Hämatit-Roheisen in 2 Loosen für den Direktionsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. Juni 1901, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis zum 17. Juli 1901.

Berlin, den 12. Juni 1901. (1474)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung der im 2. Dritteljahre 1901 in den Eisenbahndirektionsbezirken **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover** und **Münster** erforderlichen Werkstattsmaterialien, und zwar

63 000 kg **Zinn** in Blöcken und
8 000 „ **Antimon.**

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 2. Juli 1901, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 5. Juli 1901.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 50 ₰ vom **Rechnungsbüreau M hier,** Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12 abgegeben. Die Kosten von auswärts sind mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr zu überweisen.

Hannover, den 7. Juni 1901. (1475)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von

1 000 cbm Bruch- oder alten ausgebauten Pflastersteinen, zum Zerkleinern in der Steinbrechmaschine geeignet,

soll vergeben werden.

Angebote sind bis zum 22. d. Mts., Vorm. 10 Uhr, mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Steinen" einzureichen.

Die Lieferung hat frei Wagen Militär-Eisenbahn zu erfolgen.

Der Preis ist pro Kubikmeter anzugeben. (1476)

Militär-Eisenbahn.

---

5 Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien und Gleiswaagen.

Die in den Hauptwerkstätten Buckau, Salbke, Halberstadt und Braunschweig lagernden Altmaterialien (Achswellen, Metallspähne, Kupferplatten, Eisenblech, Federstahl, Gusseisen, Glasbrocken, Gummi, Lumpen, Plüschabfälle, Metallkehricht, Radreifen, Radsterne und Scheibenräder, Eisen- und Zinkschrott, eiserne Langträger von Wagen) und einige für Bahnzwecke nicht mehr geeignete, sonst noch brauchbare Gleiswaagen sollen, nach Loosen getrennt, verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

28. d. Mts., Vormittags 10 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. k. Mts.

Magdeburg, den 7. Juni 1901. (1477)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 10. Juni Vorm. gemeldet.

Nr. 17. Berlin, am 15. Juni 1901. Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	35	1	Kiste	Zündhölzer	24	1	Jülich	K. E.-D. Cöln	
2	A & Cie.	11039/40	2	Kisten	Teigwaaren	41,5	2	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
3	A H	11/20	10	„	Käse	96	3	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
4	A H G	2705/6	2	Ball.	Wolle	200	4	Bietigheim a/Enz	Württemberg. Stsb.	
5	A K	131	1	Kiste	Gusseisenwaaren	117	5	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
6	A K C	2444	1	Fass	Pyroglatrin	?	6	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
7	A v M H	III	1	—	eis. Rahmen	18	7	Niebüll	K. E.-D. Altona	
8	A R M	6	1	Kiste	?	13,5	8	Lutter a/B.	K. E.-D. Cassel	
9	A S	13476	1	„	?	20	9	Walkenried	„	
10	A S	4/15	2	—	Plättbretter	10	10	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
11	A S	3475	1	Kiste	Kurzwaaren	93	11	Groningen	Niederländ. Stsb.	beschr.: Bodenbach.
12	A V	3	1	Verschl.	Bild	?	12	Darmstadt	Direktion Mainz	
13	C A	2240	1	Kiste	Eisenwaaren	105	13	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
14	B	15383	1	K.	Eisenplatte	11	14	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
15	B C	1303	1	Kiste	gef.	36	15	Herbesthal	„	
16	B/C	6380	1	„	Tafelsenf	26	16	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
17	B L	10	1	„	leere Flaschen	82	17	Königsberg i/Pr.	Ostpreuss. Südb.	
18	B M	4	1	(Oel-) Fass	leer	32	18	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
19	Bsl	20029	1	Wagen	Eisen	—	19	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
20	C A	54796	1	Kistchen	kond. Milch	14,5	20	Fürth	Bayerische Stsb.	
21	C B	—	1	—	Fahrrad	17	21	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
22	C B	3465	1	Kiste	Tassen mit Ed. Heitmann	17	22	Lübeck	Lübeck-Büchener	
23	C C	682	3	—	Schaufeln	—	23	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
24	C G	12	1	Kiste	Rum in Flaschen	54	24	Soest	K. E.-D. Cassel	
25	C G	3043	1	Fass	leer	41	25	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
26	C G	6170	1	—	Lattengestell	34	26	Kolberg	„	
27	C M	125	1	Verschl.	Spiegel	?	27	Braunlage	Südharzbahn	
28	C N	10778	1	Korbflasche	gefüllt	31	28	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
29	C R	685	1	Kiste	leer	60	29	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
30	C S	139	1	„	Schreibmaschine	14	30	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
31	C W	—	2	Fässer	Kreide	248	31	Wanne	K. E.-D. Essen	
32	D M	11/15	5	Säcke	?	154	32	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
33	D P	503	1	Kiste	Eisenwaaren	30	33	Soest	K. E.-D. Cassel	
34	D. R. N. J. G. Stirnseite E. 763	367	1	Fass	Petroleum	180	34	Nechlin	K. E.-D. Stettin	
35	D S	6005	1	Kiste	gebr. Kaffee	112	35	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
36	E	1978	1	„	Käse	27	36	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
37	E A N	9994	1	in Papier	Verdecke zu Kinderwagen	2	37	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
38	E B	374	1	Pack	2 Stühle	12	38	Wartenburg	K. E.-D. Königsberg	
39	E G S	—	1	„	leere Säcke	29	39	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
40	E H	9627/9628	1	Kiste	Seife	121,5	40	Oranienburg	K. E.-D. Berlin	
41	E K	IIII	1	Reisekorb	?	24	41	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
42	E & K	300	1	Kiste	Wasserkessel	39	42	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
43	Esn	93162	1	Wagen	Kies	—	43	Styrum	K. E.-D. Essen	Stationswagen Ruhrort Rh.
43	E Z	72	1	Sack	7 leere Kaffeesäcke	6	43	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
44	F	1	1	Ballen	Tabak	110	44	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
45	F	1608	1	Verschl.	?	62	45	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
46	F	13234	1	Kiste	Margarine	19	46	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
47	F S	533	1	Korb	eis. Deckel	24	47	Cöln-Bonnth.	K. E.-D. Cöln	
48	F S	1360	1	Kiste	eis. Schrauben	25	48	Emmendingen	Badische Stsb.	
49	F S & S	3751	2	Stück	Streichbretter	15	49	Bergen a/R.	K. E.-D. Stettin	
50	F W	1/2	2	Pack	alte Züchen	24	50	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
51	F W	120	1	Kiste	Metallwaaren	37	51	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
52	F W	2043	1	Bd.	Stahl	30	52	Liebenstein-Schweina	K. E.-D. Erfurt	
53	F W & Co.	695	1	Korb	frische Fische	—	53	Weimar	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
54	G	815	1	Fass	Kohlenstoff	340	54	Laucha a/U.	K. E.-D. Erfurt	
55	G B	2	1	Kiste	Ofenkacheln	12	55	Konstanz	Badische Stsb.	
56	G B	309	1	Ballen	Tuch (Manchester)	14	56	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
57	G B	2524	1	Korb	gefüllte Flaschen	67	57	Lissau	K. E.-D. Kattowitz	
58	G u. C	837	1	Kiste	Packstroh;	8	58	Waldshut	Badische Stsb.	
59	G u. C	1110	1	„	Britanniawaaren?	85,5	59	Marburg	K. E.-D. Cassel	
60	G G II L	220	1	„	Zündschnüre und Talg	32	60	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
61	G H	9536	1	Beutel	Rosinen	9,5	61	Gr.=Tychow	K. E.-D. Danzig	
62	G H	9550	1	Pack	10 Stück neue Blechschippen	—	62	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
63	G H G	6859	1	„	Fourniere	186	63	Hannover	„	
64	G J H Hamburg	100 / 1900/01	1	Ballen	Kaffee	72,5	64	Hilgen	K. E.-D. Elberfeld	
65	G M	2149	1	Pack	12 Stiele	10	65	Hagen	„	
66	G P	22	1	Ballen	Manufakturw.	13	66	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
67	G S	—	1	Korb in Leinen	ansch. Eisenwaaren	33	67	Mainz	Direktion Mainz	
67	G S	462	1	Kiste	?	166	67	Lössnitz	Sächsische Stsb.	
68	Gebr. Sch.	495	1	„	leer	8	68	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
69	G T	2741	1	Fass	Karbolineum	?	69	Schiessplatz Cummersdorf	Königl. Militär-E.	
70	G W	7202	1	Ballen	?	6	70	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
71	H	1/6	1	Bund	6 Holzkübel	20	71	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
72	H L	20	1	Kiste	frische Gurken	15	72	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
73	[illegible]	7176 / 7177	2	Ballen	?	40	73	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
74	H L	2219	1	Kiste	Bilder	21	74	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
75	H L	10657/58	2	Körbe	Glasballons	—	75	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
76	H M	I	1	Ballen	Kleider- und Schürzenstoffe	12	76	Berlin Schg.	„	
77	H M	16679	1	Kiste	Nudeln	?	77	Siershahn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	H M N	94	1	schwarzer Lederkoffer	Reiseeffekten	55	78	Gep.-Abf. Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
79	H P	109	1	Kiste	leer	?	79	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
80	H R & C	9437	4	Kisten	Croquettespiele	49	80	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
81	H S	356	1	Pack	4 Schrankaufsätze	2	81	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
82	H T	100	1	Kiste	leer	32	82	Mannheim	Direktion Mainz	
83	H V	?	1	„	Stahldraht	28	83	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
84	H W	307	2	Packete	Latten	16	84	Mainleus	Bayerische Stsb.	
85	H W	10252	1	Kiste	?	5	85	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
86	J B	—	2	Stb.	Reifeisen	53	86	Hanau W.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
87	J [illegible] C	4	1	Stg.	□-Stahl	6,5	87	Harburg	K. E.-D. Altona	
88	J H	3	1	Kiste	leer	7	88	Fürth	Bayerische Stsb.	
89	J K	1630	1	„	7 Sommeranzüge	23	89	Trier r. M.	St. Johann=Saarbr.	
90	J L	—	2	Rollen	Kokos-Stränge	4	90	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
91	J P	6767	1	Kiste	leer	29	91	Königsberg i/Pr. Ostbhf.	Ostpr. Südbahn	
92	J & P	234	1	Fass	ordinärer Rum oder Arak	80	92	Posen	K. E.-D. Posen	
93	J R	4011	1	Pack	Drahtgeflecht	7	93	Schrobenhausen	Bayerische Stsb.	
94	K	15	1	Rg.	Draht	29	94	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
95	K E	5664	1	Kiste	Zucker	27	95	Eller a/M.	St. Johann=Saarbr.	
96	K E H	1420	1	Sack	Kartoffeln	65	96	Northeim	K. E.-D. Cassel	
97	K K J	474	1	„	gebr. Kaffee	29	97	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
98	K S	2/3	2	Körbe	Fett	90	98	Enschede	Niederländ. Stsb.	beklebt: Steele N.-Hengelo.
99	L M	—	1	Kiste	?	120	99	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
100	M	25	1	Fass	Gelee	3	100	Mainz	Direktion Mainz	
101	M	38	1	Kiste	Butter	40	101	Düsseld.=Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
102	M D L	23429	1	„	Glas	44	102	Rotterdam M.	Niederländ. Stsb.	beklebt: Weener-Groningen.
103	M F	13/14	2	Säcke	Wurzelbürsten und Scheuertücher	29	103	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
104	M G	II	1	Reisekorb	kleiner Reisekorb	11	104	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
105	M H	2	1	(Fass) eiserne Trommel	leer	98	105	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
106	M L	463	1	Fass	Oel	258	106	Wanne	K. E.-D. Essen	
107	N	6296	3	Kolli	20 St. Zahnräder	47,5	107	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
108	N P G	4105	1	Fass	leer	130	108	Mainz	Direktion Mainz	
109	N R	5	1	Stück	Pflugschaar	3	109	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
110	N S	2463	1	Korb	2 gr. Glasflaschen	11	110	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
111	O O N	901	1	Fass	Oel	227	111	Meiderich	K. E.-D. Essen	
112	P H	107	1	Pack	Bettstelltheile	11	112	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
113	P S	6300	1	Fass	anscheinend denaturirter Spiritus	117	113	Kosten	K. E.-D. Posen	
114	G (weiss)	—	1	—	eis. Platte	1	114	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Franzb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
115	R	—	8	—	Gusstheile —	60	115	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
116	R	429	1	Sack	Lumpen —	63	116	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
117	R B	806/7 735	3	Kisten	leer —	135	117	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
118	R C	7358 7250	2	„	Wein —	130	118	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
119	R L	2269	1	Kiste	? —	?	119	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
120	R & N	1327	1	Pack	Fleischw. —	39	120	Kirchweyhe	K. E.-D. Münster	
121	R T	4874 oder 48741	1	Kiste	leerer Korb —	18	121	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	Anschriften: B. Herrich & Co. — 2366. —
122	S	10	1	Rolle	Drahtgeflecht —	18,5	122	Geltendorf	Bayerische Stsb.	
123	S	14066	1	Kübel	gefüllt —	?	123	Mosbach	Badische Stsb.	
124	S B	7727/30	4	Ballen	Wolle —	390	124	Aachen	K. E.-D. Cöln	
125	S F	1592	1	Kiste	anscheinend Scheuertücher	134	125	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
126	S F N	—	1	Eimer	Seife —	15	126	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
127	Sip	11163	1	Bd.	2 Stg. Stahl —	26	127	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
128	S K	2559	1	Fass	leer —	17	128	Hof	Bayerische Stsb.	
129	St & C	2	1	—	Zinkkasten —	106	129	Schwerin i/M.	Meckl. Friedr. Franzb.	
130	St K	1099	1	Pack	Gardinenstangen —	38	130	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
131	T O	1895	1	Verschlag	leer —	36	131	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
132	T T	24	1	Kiste	leere Flaschen —	15	132	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
133	V	449	1	Fass	anscheinend Wein —	45	133	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
134	—	—	2	—	Helmtaschen —	—	134	Gep.-Abf. Kobbelbude	K. E.-D. Königsberg	
	W G	—	1	mit grauer Leinwand überzogen	Koffer —	25				
	—	—	1	mit braunem Leder überzogen	Tasche —	7				
135	W W E	2587	1	Kiste	Stroh —	30	135	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
136	Z	17	1	Pack	2 Rohrstühle —	8,5	136	Niederhone	K. E.-D. Cassel	
137	Z B	I	1	Kiste	Marmorplatten —	15	137	München Centr.	Bayerische Stsb.	
138	Z F	5279 5295	2	Kisten	Würfelzucker —	58	138	Mannheim	Direktion Mainz	
139	Z J	252	1	Verschlag	? —	?	139	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
140	Z J	252	1	Pck.	Kupferstangen —	—	140	„	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
141	Breslau O/Schl.	—	1	Koffer	mit eisernen Beschlägen	30	141	Gep.-Abf. Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
142	Cementfabrik Prüssing Schoenebeck	—	21	Pack	Säcke —	—	142	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
143	Dominium	2	1	—	Privatdecke —	—	143	Nieder-Salzbrunn	K. E.-D. Breslau	
144	„Gesundheit Passenger Berlin"	—	1	Kiste in Papier	Porzellan, bronzirte Eisenwaaren	6	144	Gep.-Abf. Berlin, Friedrichstr.	K. E.-D. Berlin	
145	R Hamburg	1596	1	Kiste	Thonwaaren (Marmel)	186	145	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
146	G H Hannover	7891	1	„	? —	27	146	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
147	J H S Hannover	19	1	„	Gummiverschlüsse —	10	147	Hannover Eilgut	„	
148	K & F Hannover	—	1	—	Kette —	—	148	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
149	G. J. Jager	201 b 1901	2	Kolli	Achsbuchsuntertheile	—	149	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
150	Leistbräu	9290	1	Fass	leer —	19	150	Schwerin i/M.	Meckl. Friedr. Franzb.	
151	Lubiyewo	—	1	Ballen	Leinen —	24	151	Prust	K. E.-D. Danzig	
152	H W Lühe	810033	1	Kiste	Handnähmaschine —	77	152	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
153	A S Montreux	—	3	Koffer	gef. —	139	153	Frankfurt a/M. Hgb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
154	S S W Phönix	—	2	—	Holzstützen —	—	154	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
155	Kreide-Aufschrift „Pilke"	—	1	—	Schneidemaschine —	—	155	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
156	Schultheiss-Brauerei Berlin	—	1	Fass	Bier —	92	156	Posen	K. E.-D. Posen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
157	Schwelm (beschrieb.)	—	1	—	Holzrahmen —	27	157	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
158	C. Singer	10884	1	Fass	leer —	35	158	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
159	Weinberger	—	6	Säcke	leere Säcke —	170	159	Augsburg	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
160	—	1—4	4	Kolli	Hölzer —	210	160	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
161	—	58	1	Steige	leer —	7,5	161	Simbach	Bayerische Stsb.	
162	—	100	1	Ballen	Hasenfelle —	35	162	Furth i/W.	„	
163	—	200	1	—	Kindersportwagen —	10	163	Gepäckabf. Jülich	K. E.-D. Cöln	
164	—	553. 2	2	Ballen	trockene Felle —	166	164	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
165	—	746	1	Petroleumfass	leer —	36	165	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
166	—	770 771 778	3	Kisten	? —	184	166	Posen	K. E.-D. Posen	*)
167	—	6413	1	Trommel	Kabelleitungen —	790	167	Gera	K. E.-D. Erfurt	
168	—	7626	1	Kübel	Margarine —	29	168	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	
169	—	39426	1	—	Fahrrad —	20	169	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
170	—	169121	1	—	Fahrrad —	20	170	Kempten	„	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
171	23 F x C M Chicago Germany	33610	1	Kiste	? —	51	171	Lübeck	Lübeck-Büchener	
172	GS	9	1	Ballen	? —	19,5	172	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	der Ballen steht unter Zollverschluss.
173	L	4466/67	2	Fässer	trockene rothe Farbe	315	173	Berlin Abhf.	K. E.-D. Berlin	
174	M	52254	1	Fass	anscheinend Wein —	17	174	Heringsdorf	K. E.-D. Stettin	
175		6935	1	Essigfass	leer —	19	175	Salzdetfurth	K. E.-D. Hannover	
176	T F	100	1	Karton	? —	12	176	Oppeln	K. E.-D. Breslau	
177	V B O 3 | 2	7216	1	Fass	Oel —	200	177	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
178	3353 74 3 | E 9 weiss schwarz	—	1	„	leer —	39	178	Wendessen	K. E.-D. Magdeburg	
179	Krone L	—	1	gelber Rohrplattenkoffer	Herrenwäsche —	22	179	Gep.-Abf. Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
180	Marke: Rambler	—	1	—	Damenfahrrad —	20	180	Gep.-Abf. Cöln H.	K. E.-D. Cöln	
181	blauer Strich	—	5	Stg.	Eisen —	?	181	Waren	Meckl. Friedr. Franzb.	
182	blau und grüner Strich	—	2	—	verzinkte Gasrohre —	35,5	182	Leipzig I	Sächsische Stsb.	5,18 u. 4,90 m l.
183	gelb ×	—	1	—	Achsschenkel —	9	183	Rudolstadt	K. E.-D. Erfurt	
184	roth	II	1	—	gusseiserne Ankerplatte	15	184	Essen H.	K. E.-D. Essen	
185	rother Strich	—	1	Kollo	Streichbrett zu einem Pfluge	11	185	Stolp	K. E.-D. Danzig	
186	rother Strich	—	1	Stg.	⊐-Eisen —	13	186	Forst	K. E.-D. Halle a/S.	
187	rother Strich	—	12	„	Winkeleisen —	·	187	Fallersleben	K. E.-D. Hannover	
188	schwarzer Strich	—	5	Bund	hölzerne Fassreifen —	50	188	Lauterberg	K. E.-D. Cassel	
189	weiss /	—	3	—	gusseis. Ventiltheile	10	189	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
190	weisser Strich	—	1	Stab	Flacheisen —	7,5	190	Northeim	K. E.-D. Cassel	
191	2 weisse Striche	—	1	St.	gusseis. Ofenplatte —	5	191	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
192	5 weisse Striche	—	1	—	Gasrohr —	18	192	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
193	—	—	1	Bund	Bandeisen —	38	193	Blankenstein S.	K. E.-D. Erfurt	
194	—	—	4	„	Baumbänder —	18	194	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
195	—	—	1	„	2 Bergstöcke —	1	195	Gep.-Abf. Berlin Anhalter Bhf.	K. E.-D. Berlin	
196	—	—	1	„	rohe Besenstiele (25 Stück)	12	196	Speldorf	K. E.-D. Essen	

*) Anschrift: Ingenere Capo Signor Traverso Dominico la Litte Schichau, Elbing, Francfurt, Germania.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
197	—	—	1	—	eiserne Bettstelle —	—	197	Warnemünde	Meckl. Friedr. Franzb.	
197	—	—	1	—	Bindetau —	—	197	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
198	—	—	2	—	Blechkästen —	?	198	Warendorf	K. E.-D. Münster	
199	—	—	1	—	verzinnter Blechkasten	4	199	Werdau	Sächsische Stsb.	ohne Deckel.
200	—	—	1	Blechkorbflasche	gefüllt —	6	200	Baal	K. E.-D. Cöln	
201	—	—	1	Korb	Blumen und Gemüse	18	201	Göschwitz	K. E.-D. Erfurt	
202	—	—	1	Blechbüchse	Bohnen —	4	202	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
203	—	—	1	—	eis. Bohrer —	2	203	München C.-B.	Bayerische Stsb.	
204	—	—	1	Pck.	6 abgedrehte eis. Bolzen	6	204	Bochum	K. E.-D. Essen	
205	—	—	1	—	Bremsrohrleitung —	—	205	Cöln-Nippes	K. E.-D. Cöln	
206	—	—	1	Pack	6 Bretter —	20	206	Brühl	„	
207	—	—	1	Stck.	Bügelsäge —	—	207	Krakow	Meckl. Friedr. Franzb.	
208	—	—	1	Sack	Cement —	50	208	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
209	—	—	1	—	verz. Dachfenster —	12	209	Hersfeld	K. E.-D Frankf. a/M.	
210	—	—	1	—	Damenfahrrad —	—	210	München C.-B.	Bayerische Stsb.	
211	—	—	1	—	alte Decke —	—	211	Wanne	K. E.-D. Essen	
212	—	—	1	Rll.	Drahtgeflecht —	35	212	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
213	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	25	213	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
214	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	43	214	Hagen	„	
215	—	—	4	Stck.	Eisen —	5	215	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
216	—	—	1	Stg.	U-Eisen —	21	216	Teterow	Meckl. Friedr. Franzb.	
217	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	10	217	Sontheim a/Brz.	Württemberg. Stsb.	
218	—	—	1	Rll.	Eisendraht —	23	218	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	1	Korb	feiner Eisendraht —	78	219	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
220	—	—	2	Bd.	verz. Eisenrohr —	74	220	Wittstock	Prignitzer Eisenb.	
221	—	—	1	Pack in Leinen	Eisentheil —	2	221	Gep.-Abf. Cöln H.	K. E.-D. Cöln	
222	—	—	1	Packet	Eisenwaaren —	14	222	Sontheim a/N.	Württemberg. Stsb.	
223	—	—	1	Sack	Erbsen —	25	223	Ruhland	K. E.-D. Halle a/S.	
224	—	—	1	Holzkiste	Esswaaren —	20	224	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
225	—	—	1	Pack	Fahrradlaterne —	0,75	225	Bremen	K. E.-D. Hannover	
226	—	—	1	Packet	6 Stück Feilen mit eingepresstem Stempel L. W. Falkenroth & Co.	?	226	Bremerhaven	„	
227	—	—	1	Ballon	Feuergut —	75	227	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
228	—	—	2	—	alte Feuertöpfe —	20	228	Bochum	K. E.-D. Essen	
229	—	—	1	Stb.	Flacheisen —	14,5	229	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
230	—	—	1	Stg.	Flacheisen —	25	230	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
231	—	—	1	Stab	Flacheisen —	41	231	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
232	—	—	1	Kiste	4 Flaschen Rum —	7	232	Gep.-Abf. Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
233	—	—	1	—	Flügelzungenarm —	1	233	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
234	—	—	1	St.	eis. Formstück —	41	234	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
235	—	—	1	Pack	Gardinenstangen (100 Stück)	20	235	Coesfeld	K. E.-D. Münster	
236	—	—	1	„	2 hölzerne Gardinenstangen	0,3	236	Trier a/M.	St. Johann-Saarbr.	*)
237	—	—	5	—	Gasröhren —	51	237	Göppingen	Württemberg. Stsb.	3—5 m lang.
238	—	—	1	—	Gatter —	—	238	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
239	—	—	1	—	Geflügelkorb —	9	239	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
240	—	—	1	—	eis. Gestell —	1,5	240	Lampertheim	Direktion Mainz	
241	—	—	1	—	gusseis. Gewicht —	4,5	241	Neustadt O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
242	—	—	1	—	Giesskannenbrause —	?	242	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
243	—	—	1	—	Grasschneidelade —	5	243	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
244	—	—	1	—	quadrirte Gusseisenplatte	16	244	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
	—	—	2	—	gusseis. Platten —	20				
245	—	—	1	—	eis. Gussrohr —	700	245	Aachen	K. E.-D. Cöln	
246	—	—	1	—	leb. Hahn —	—	246	Leschnitz	K. E.-D. Kattowitz	
247	—	—	1	Kollo	2 Handgriffe (ansch. zu einer Maschine gehörend)	0,5	247	Emmerich	K. E.-D. Essen	
248	—	—	1	rothbrauner Handkoffer	leer —	5	248	Gep.-Abf. Berlin Friedrichstr.	K. E.-D. Berlin	
249	—	—	1	Pack	rohe Haut —	44	249	Schweinfurt-Stadt	Bayerische Stsb.	
250	—	—	1	„	8 eis. Heugabeln —	7	250	Hof	Sächsische Stsb.	
251	—	—	7	Stück	Holzbohlen —	124	251	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
252	—	—	1	—	Holzgestell —	12	252	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
253	—	—	1	Bund	schmale Holzleisten, 1 m lang	15	253	Camenz	K. E.-D. Breslau	
254	—	—	1	—	Holzrahmen —	33	254	Miesbach	Bayerische Stsb.	
			1	—	Schwungrad —					

*) Pack trägt eine mit Blaustift geschriebene und durchstrichene Aufschrift: „P. W. 33 Bullag“.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
255	—	—	1	Pack in Leinen	6 polirte Holzrollen, mit Eisen beschlagen	12	255	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
256	—	—	1	Bund	buchene Holzstäbe (2 m lang)	46	256	Gera	K. E.-D. Erfurt	
257	—	—	1	Sack	Hühnerfutter —	6	257	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
258	—	—	1	—	leb. Huhn —	—	258	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
259	—	—	1	Pappkiste	1 lederne Hundesiele u. 1 Leine	1	259	Danzig H. Eilgut	K. E.-D. Danzig	
260	—	—	4	Tonnen	Kalk —	328	260	Lübtheen	Meckl. Friedr. Franzb.	
261	—	—	1	Pack	l. Kartoffelsäcke —	9	261	Osterfeld S.	K. E.-D. Essen	
262	—	—	1	—	zweiräderige Kastenkarre ohne Deckel	45	262	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
263	—	—	1	—	Kette, 6,63 m l. —	—	263	Magdeburg N.	K. E.-D. Magdeburg	
264	—	—	1	—	leerer Kinderwagen —	18	264	Stuttgart H. Gep.	Württemberg. Stsb.	*)
265	—	—	1	—	Kinderwagenverdeck	3	265	Worms	Direktion Mainz	
266	—	—	1	—	Kinderwagenverdeck	1	266	Verden	K. E.-D. Hannover	
267	—	—	1	Stck.	Klappstuhl —	4	267	Kiel	K. E.-D. Altona	
268	—	—	1	Korb	gefüllt —	47	268	Halbau	E. E.-D. Breslau	
269	—	—	1	brauner Korb (mitTuch zugenäht)	— —	13	269	Gep.-Abf. Cöln H.	K. E.-D. Cöln	
270	—	—	1	Korbflasche	ausch. Essigsprit —	15	270	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
271	—	—	1	Ballen	Läufer —	9,5	271	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
272	—	—	1	Korb	eis. Lager, Alteisen —	40	272	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Cöln	
273	—	—	4 1	— —	eiserne / hölzerner Latirbäume	—	273	Bremen	K. E.-D. Hannover	
274	—	—	1	Ballen	Leder —	58	274	Wesel	K. E.-D. Essen	
275	—	—	1	Kessel	Margarine —	6	275	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
276	—	—	1	St.	Maschinentheil —	11	276	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
277	—	—	1	Kollo	Maschinentheile —	4	277	Mühlhausen i/Thür.	K. E.-D. Erfurt	
278	—	—	1	—	Maschinentheil (Blech, braun lackirt)	?	278	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
279	—	—	1	Rg. in Leinen	Messingdraht —	22	279	Epe i/W.	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	
280	—	—	1	Sack	Moos —	12	280	Magd.-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
281	—	—	1	Kollo	2 gusseis. Füsse einer Nähmaschine	12	281	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
282	—	—	1	Korb	Nieten, verzinkt —	20	282	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
283	—	—	1	Oelfass	leer (alt) —	32	283	Vetschau	K. E.-D. Halle a/S.	
284	—	—	1	Futteral von Segeltuch	1 Offizierdegen, 1 Regenschirm, 1 abgebrochene Reitpeitsche	4	284	Dönhofstädt	K. E.-D. Königsberg	**)
285	—	—	1	Gestell	4 Kisten, je eine Pfeffermühle	42	285	Bockenem	Braunschw. L.-E.	
286	—	—	1	—	eis. Platte —	3	286	Lübeck	Lübeck-Büchener	
287	—	—	13	Ballen	Pressstroh —	—	287	Mogilno	K. E.-D. Bromberg	
288	—	—	2	—	Privatketten —	—	288	Hörde	K. E.-D. Essen	
289	—	—	1	—	eis. Rad —	9	289	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
290	—	—	1	Reisekorb	leer —	4	290	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
291	—	—	1	—	eis. Rohr mit aufgeschraubtem Kopf und Flansche	24	291	Hamburg (Eilgut)	K. E.-D. Altona	
292	—	—	2	—	gusseis. Rohre (1 kurzes Ansatzrohr, 1 Kreuzrohr)	15	292	Scherfede	K. E.-D. Cassel	
293	—	—	1	Korb	eis. Rosten, Zahnrad, eis. Rad	72	293	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
294	—	—	4	—	Roststäbe —	16	294	Vaihingen a/Filder	Württemberg. Stsb.	
295	—	—	2	—	frisch gesalzene Rosshäute	36	295	Militsch	K. E.-D. Posen	
296	—	—	1	Partie	Rüstzeug —	—	296	Schönefeld b/Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
297	—	—	1	Bd.	6 Stb. Rundeisen —	25	297	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
298	—	—	1	—	alter Sackwagen —	—	298	Schwaan	Meckl. Friedr. Franzb.	
299	—	—	1	Bund	leere Säcke —	26	299	Karlsruhe	Badische Stsb.	
300	—	—	91	Säcke	leer —	—	300	Würzburg	Bayerische Stsb.	
301	—	—	1	Pack	43 l. Säcke —	25	301	Posen	K. E.-D. Posen	
302	—	—	1	„	Säcke —	18	302	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
303	—	—	1	Sack	alte l. Säcke —	23	303	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
304	—	—	1	Pack in Leinen	Sensen —	19	304	Königsberg i/Pr. Ost	K. E.-D. Königsberg	

*) Trägt alte Gepäckmarke: Nr. 100 Mannheim-Neuulm.

**) Eine am Futteral befestigte Visitenkarte lautet: von Brandis, Hauptmann u. Compagnie-Chef im Fussartillerie-Regiment von Hindersin.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
05	—	—	1	—	Schaufel mit angebundenem Bohrer	4	305	Husum	K. E.-D. Altona	
06	—	—	1	Kollo	Schrauben u. Unterlagsplättchen	0,55	306	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
07	—	—	10	—	eis. Schupper —	8	307	Mörs	K. E.-D. Cöln	
08	—	—	1	—	neue, kieferne Schwelle, 2,69 m lang, 0,26 m breit, 0,16 m stark	—	308	Nassow	K. E.-D. Danzig	
09	—	—	1	Stück	kieferne Schwelle —	—	309	Löwen i. Sch.	K. E.-D. Kattowitz	
10	—	—	1	Kollo	Spiegel —	5,5	310	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
11	—	—	1	—	kleiner Sportwagen —	2	311	Bremerhafen (Zollinland)	„	
12	—	—	1	Stange	Stahl —	8	312	Bremen H.	„	
13	—	—	2	Stangen	Stahl —	5	313	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
14	—	—	1	Pack in schwarzer Glanzleinewand	Muster von Stahlfedern	10	314	Gep.-Abf. Guben	K. E.-D. Berlin	
15	—	—	1	Pack	6 Stellschrauben für Nähmaschine	0,25	315	Königsberg i/Pr. Ostbhf.	K. E.-D. Königsberg	
16	—	—	1	Korb	Stifte —	72	316	Viersen	K. E.-D. Cöln	
17	—	—	4	Bunde	Stroh —	—	317	Moabit	K. E.-D. Berlin	
18	—	—	1	Rolle	Teppich —	11	318	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
19	—	—	1	Kanne	Terpentinöl —	20	319	Steele N.	K. E.-D. Essen	
320	—	—	1	—	Tisch, mit altem Teppich überzogen	18	320	Essen H. B.	„	
321	—	—	1	—	brauner Tisch mit Wachstucheinlage	14	321	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
322	—	—	1	Stück	Expressgut (alter Tisch)	—	322	Gep.-Abf. Wildau	K. E.-D. Berlin	
323	—	—	1 1	— —	altes Tischgestell — zerbrochenes altes Tischgestell mit Platte	10 23	323	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
324	—	—	1	—	Unterlagekarten —	21	324	Emmerich	Niederländ. Stsb.	beklebt: Darmstadt-den Haag.
325	—	—	2	—	Vorhängschlösser —	—	325	Kufstein	Bayerische Stsb.	
326	—	—	2	—	Vorsatzbretter —	—	326	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
327	—	—	8 10 40 12	— — — —	Vorsatzbretter — Schemel — Bäume — Laternen —	—	327	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
328	—	—	1	braune Ledertasche	Wäsche —	—	328	Gep.-Abf. Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
329	—	—	1	—	Wagenkuppelung —	—	329	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
330	—	—	1	—	Wagenwinde —	30	330	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
331	—	—	1	—	eis. Walze —	?	331	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
332	—	—	1	Pack	8 leere Weidenkörbe	8	332	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
333	—	—	6	K.	Winkeleisen —	200	333	Coblenz, Mosel	K. E.-D. Cöln	
334	—	—	2	Ballen	br. Wolle —	153	334	Cöln-Gereon	„	
335	—	—	2	Bunde	99 Zinkklammern —	19	335	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B	5883	1	Sack	Kleesamen —	50	1	Balassa Gyarmat	Ungarische Stsb.	
2	B S V	—	1	Fass	Wein —	77	2	Budapest Józsefváros	„	von Sopron.
3	G B C	16480	3	Stück	Stahlstäbe —	248	3	Selyp	„	
4	K H	878	1	Ballen	Leinwandwaare —	31	4	Pozsony	„	
5	K S	4	1	Kiste	Kleider —	122	5	Budapest nyusóti p. u.	„	von Nagy-Kamzsa.
6	L C H	2826	1	„	Bleistifte —	73	6	Pozsony	„	von Budweis.
7	M F	7762	1	Fass	Oel —	280	7	Rákos rendezö p. udvar	„	
8	R M	II	1	Ballen	Manufaktur —	27	8	Budapest nyugoti p. u.	„	von Kapuvár-Gartha.
9	S S N	3174/5	2	Kisten	Ultramarin —	77	9	Rozsnyó	„	von Wien N. B.
10	—	18809	1	Stück	Dreschmaschine Holzrahme	30	10	Gyékényes	„	
11	—	—	1	„	Bicycl —	13	11	Kecskemét	„	
12	—	—	1	Kiste	Werkzeug —	90	12	Temesvár Józsefváros	„	von Komotau.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 47. | 19. Juni 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Einfluss einer Ermässigung der Personenfahrpreise auf die Zunahme des Verkehres und der Einnahmen.

I.

In Heft 1 und 2 des Jahrganges 1900 des „Archivs für Eisenbahnwesen" findet sich ein lesenswerther Aufsatz von Herrn Cassel aus Stockholm über „Grundsätze für die Bildung der Personentarife auf Eisenbahnen". Beim Durchlesen desselben fällt auf, dass der Verfasser bei dem Kapitel „Entwickelungsfähigkeit des Verkehres" die Abhängigkeit des Verkehres von den Fahrpreisen nur aus Erfahrungswerthen abzuleiten sucht, während er sonst bestrebt ist, überall den tieferen Ursachen nachzugehen. Folgende Betrachtung, welche einigen Anhalt über diese Frage gibt, ist daher in Ergänzung des genannten Aufsatzes vielleicht von einigem Interesse.

Vorweg werde jedoch bemerkt, dass die nachstehend gezogenen Schlüsse, wenn sie auch mathematisch entwickelt sind, nicht den Anspruch auf mathematische Wahrheiten erheben. Verfasser ist sich sehr wohl bewusst, dass ebenso wie die Grundlagen auch die Folgerungen nur Anspruch auf Wahrscheinlichkeit erheben können und dass es hier, wie bei allen wirthschaftlichen Fragen, unmöglich ist, alle vorkommenden Einwirkungen gleichzeitig zu berücksichtigen.

Die Frage, ob eine Reise zu unternehmen ist, wird wesentlich durch die Höhe der Fahrpreise bestimmt. Werden diese im Verhältniss von $1:1-\varepsilon$ (wo ε die prozentuale Ermässigung bezeichnet und ein echter Bruch ist) herabgesetzt,*) so kann für den nämlichen Preis, welcher früher für eine Entfernung R_0 gezahlt wurde, nunmehr eine Entfernung $R_1 = \frac{R_0}{1-\varepsilon}$ zurückgelegt werden. Ein Geschäfts- oder Vergnügungsreisender wird daher nach der Fahrpreisermässigung ebenso geneigt sein, einen Kreis vom Halbmesser R_1 in seinen Verkehrsbereich zu ziehen, wie vor der Ermässigung einen kleineren Kreis vom Halbmesser R_0, wenn

1) . . . . $R_1 : R_0 = 1 : (1-\varepsilon)$

ist. Die Inhalte dieser Kreisflächen verhalten sich wie $1:(1-\varepsilon)^2$. Im folgenden ist vorausgesetzt, dass die Bevölkerungsdichtigkeit und sonstigen wirthschaftlichen Verhältnisse in dem in Betracht kommenden Gebiet gleichartig sind, dass das Eisenbahnnetz gleichmässig entwickelt ist und dass der Bezirk, für welchen die Ermässigung eingeführt ist, so gross ist, dass die Vermehrung der Reiselänge durch die Grenzen dieses Gebietes nicht beschränkt wird.

In gleichem Verhältniss mit der Grösse des Reisebereichs wächst aber auch die Zahl der Zielpunkte und damit die Zahl der Reisen. Wird nachstehend durch den Zusatz 0 der Zustand vor der Fahrpreisermässigung, durch den Zusatz 1 der Zustand nach der Ermässigung bezeichnet, so gilt also für die Zahl der Reisen

2) . . . . $Z_1 : Z_0 = 1 : (1-\varepsilon)^2$.

Die mittlere Länge der einzelnen Reise wird gleichfalls im Verhältniss $1:1-\varepsilon$ wachsen. Demnach gilt für die gesammte von dem Einzelnen oder auch von der Gesammtheit der Reisenden in einem bestimmten Zeitabschnitt zurückgelegte Weglänge vor und nach der Preisermässigung

3) . . . . $L_1 : L_0 = 1 : (1-\varepsilon)^3$.

Wenn es sich um geringe Ermässigungen handelt, also ε klein ist, kann man hierfür genügend genau setzen

2a) . . . . $Z_1 : Z_0 = 1 : (1-2\varepsilon)$ und

3a) . . . . $L_1 : L_0 = 1 : (1-3\varepsilon)$.

---

*) Die nachstehenden Ausführungen gelten natürlich auch für eine Preiserhöhung. ε ist dann negativ.

Wird also der Fahrpreis III. Klasse von 4 ₰ auf 3,5 ₰ für das Kilometer herabgesetzt, so ist $\varepsilon = \frac{0,5}{4,0} = \frac{1}{8}$. Während früher für einen Preis von 4 bis 5 ℳ eine Zone erreicht werden konnte, welche 100 bis 125 km vom Ausgangspunkt entfernt lag, vergrössert sich nunmehr die Zone auf ein Gebiet, welches 114 bis 143 km vom Ausgangspunkt entfernt liegt. Dieses Gebiet ist $\frac{8}{7} \cdot \frac{8}{7} = \frac{64}{49} = 1,3$ Mal so gross als das frühere, gibt also Veranlassung zu 1,3 Mal so viel Reisen, und da die einzelne Reise $\frac{8}{7}$ Mal so lang ist, zur Zurücklegung von $\left(\frac{8}{7}\right)^3 = 1,49$ Mal so viel Kilometern als früher.

Für die Ausführung einer Reise sind allerdings die Kosten der Fahrkarte nicht allein bestimmend. Vielmehr spielen auch der Zeitverlust, die Unbequemlichkeiten der Fahrt und die Nebenausgaben derselben eine erhebliche Rolle. Diese wachsen freilich im allgemeinen mit der Länge der Reise. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass bei der durch die Herabsetzung der Preise unfraglich hervorgerufenen grösseren Reiselust es nöthig wird, die Zahl der Züge zu vermehren und dadurch häufigere und günstigere Reisegelegenheit zu schaffen. Der Zeitaufwand und damit auch die Nebenkosten, bezogen auf die Längeneinheit der Reise, werden daher mit einer Fahrpreisermässigung gleichfalls geringer werden. Nimmt man an, dass sie in gleichem Verhältniss abnehmen, wie die Fahrpreise, so bleibt vorstehende Ableitung auch bei Berücksichtigung dieser Nebenkosten gültig.

Eine verhältnissmässige Abnahme dieser Nebenkosten wird jedoch dann nicht eintreten, wenn nur einigen wenigen der Vortheil der Preisermässigung zu Theil wird, weil der verkehrsfördernde Umstand einer häufigeren Reisegelegenheit dann wegfällt. Nimmt man an, dass Zeitverlust, Unbequemlichkeiten und Nebenkosten der Reise halb so hoch anzuschlagen seien, wie das eigentliche gewöhnliche Fahrgeld, so betragen in diesem Falle die Gesammtaufwendungen für eine Reise von der Länge R_0 bei dem bisherigen Fahrpreis p_0: $R_0 . (p_0 + 0,5 . p_0)$, für eine Reise von der Länge R_1 bei dem ermässigten Fahrpreis p_1: $R_1 (p_1 + 0,5 . p_0)$. Aus der Gleichstellung beider Werthe folgt $\frac{R_1}{R_0} = \frac{p_0 + 0,5\, p_0}{p_1 + 0,5\, p_0}$ oder wenn $\frac{p_1}{p_0} = 1 - \varepsilon$ gesetzt wird, $\frac{R_1}{R_0} = \frac{1,5}{1,5 - \varepsilon}$. Tritt zum Beispiel für einige wenige Reisende eine Fahrpreisermässigung von 10 % ein ($\varepsilon = 0,1$), so wird für diese $\frac{R_1}{R_0} = \frac{1,5}{1,4} = 1,07$, d. h. der Halbmesser des Reisebereichs derselben wird sich wahrscheinlich im Verhältniss von 1 : 1,07 vergrössern. Wenn dagegen eine allgemeine Fahrpreisermässigung eingeführt wird und damit infolge Vermehrung der Zugzahl auch die Nebenkosten um 10 % geringer werden, so würde der Durchmesser des Reisebereichs wahrscheinlich im Verhältniss 0,9 : 1,0, also auf das 1,11 fache zunehmen. Die Gesammtlänge der zurückgelegten Kilometer würde im ersten Fall auf das $1,07^3 = 1,23$ fache, im zweiten Fall auf das $1,11^3 = 1,37$ fache wachsen.

Wird einem Einzelnen jede Zahlung des Fahrgeldes erlassen, also ihm allgemein freie Fahrt bewilligt, so ist $\varepsilon = 1$ und ergibt sich dann $\frac{R_1}{R_0} = \frac{1,5}{0,5} = 3$, d. h. der Inhaber einer Freikarte wird geneigt sein, im übrigen gleiche Verhältnisse vorausgesetzt, durchschnittlich 3 Mal so lange und 9 Mal so viele Reisen zu machen, also im ganzen eine 27 Mal so lange Reisestrecke zurückzulegen, als die übrigen Reisenden. Wünscht dagegen der Inhaber der Freikarte derartige in seinem Belieben stehende Reisen in Begleitung seiner nicht im Besitz einer Freikarte befindlichen Frau zurückzulegen, so beträgt für beide zusammen die Preisermässigung gegenüber den übrigen Reisenden nur 50 %, ε ist also = 0,5 und $R_1 : R_0 = 1,5 : 1,0$. In einem solchen Falle wird also die Wahrscheinlichkeit vorhanden sein, dass $1,5^2 = 2,25$ Mal so viel Reisen gemacht und $1,5^3 = 3,38$ Mal so viel Reisekilometer zurückgelegt werden, als unter gewöhnlichen Verhältnissen.

Sollte man übrigens die Schlussfolgerungen des letzten Absatzes als mit den Erfahrungen nicht in Einklang stehend beanstanden, so beweist dieses nur, dass die Formeln auf die Grenzfälle nicht anwendbar sind. Dieses ist auch natürlich. Denn bei diesen Ableitungen ist vorausgesetzt, dass das Reisebedürfniss noch nicht befriedigt ist. Bei unseren heutigen Fahrpreisen sind wir von diesem Punkte noch sehr weit entfernt. Für die Grenzfälle trifft jedoch diese Voraussetzung und daher auch die Folgerung nicht zu.

Allgemein gilt, wenn die Nebenaufwendungen, welche bei einer Preisermässigung unverändert bleiben, mit n bezeichnet werden,

4) . . . . . . $R_1 : R_0 = [p_0 + n] : [p_0 (1 - \varepsilon) + n]$.

Wie stimmen diese Ergebnisse mit den bisherigen Erfahrungen überein? Hierüber geben die eingangs genannten Mittheilungen Cassel's einigen Anhalt. Cassel stellt für die Abhängigkeit zwischen der Zahl der zurückgelegten Reisekilometer und der Fahrpreisermässigung die allgemeine Formel $L_1 : L_0 = 1 : (1 - \varepsilon)^\mu$ auf und leitet aus verschiedenen Fällen einer Preisermässigung die Werthe $\mu = 1,83$, 2,41, 2,43, 3,38 und 3,97 ab. Die letzten dieser Werthe hält er selbst für zweifelhaft. Zu den erstgenannten Werthen, welche sich auf die Verkehrssteigerung eines Jahres beziehen, ist dagegen zu bemerken, dass dieser Zeitraum zu kurz erscheint, um die Folgen einer Fahrpreisermässigung genügend zum Ausdruck zu bringen, da insbesondere die Handelsbeziehungen längere Zeit gebrauchen, um sich den veränderten Verhältnissen anzupassen. Nimmt man daher $\mu = 3$ als mittleren Erfahrungswerth an, so erhält man vollständige Uebereinstimmung mit der Gleichung 3). Diese statistischen Angaben sind daher wenigstens nicht in Widerspruch mit den theoretischen Ableitungen.

II.

Es liegt nahe, aus der abgeleiteten Abhängigkeit zwischen Fahrpreis und Verkehrsmenge Schlüsse auf die Einwirkung einer Preisermässigung auf die Einnahmen und Ausgaben zu ziehen und insbesondere denjenigen Fahrpreis zu bestimmen, bei welchem die grösste Reineinnahme erzielt wird. Hierbei soll zunächst nur mit dem einfacheren Fall, dass die mittlere Reiselänge zu dem Fahrpreis im umgekehrten Verhältniss steht, und daher $Z_1 : Z_0 = 1 : (1 - \varepsilon)^2$ und $L_1 : L_0 = 1 : (1 - \varepsilon)^3$ ist, gerechnet werden.

Die Aenderung der Roheinnahmen E ergibt sich dann ohne weiteres aus der Vermehrung der Anzahl der Reisen, da der mittlere Fahrpreis für die einzelne Reise, obwohl sie länger wird, derselbe bleibt. Für die Roheinnahmen gilt also $E_1 : E_0 = 1 : (1 - \varepsilon)^2$ oder $E_1 = E_0 \frac{1}{(1 - \varepsilon)^2}$. Die Zunahme der Roheinnahmen durch die Fahrpreisermässigung beträgt also

5) . . . . . . $E_1 - E_0 = E_0 \left[\frac{1}{(1 - \varepsilon)^2} - 1\right]$.

Von den Ausgaben dürfen nur diejenigen berücksichtigt werden, welche aus dem vermehrten Verkehr entstehen. Ob der bereits vorhandene Verkehr grosse Selbstkosten — seien es hohe Betriebsausgaben oder Verzinsung eines grossen Anlagekapitals — verursacht, bleibt dabei vollständig ausser Betracht. Wie Herr Cassel näher ausgeführt hat, ist die Zunahme der Selbstkosten infolge der Verkehrssteigerung sehr schwankend. Bei Bahnen, deren Züge noch unvollkommen ausgenutzt sind, ist diese Zunahme sehr gering, während bei stark belasteten Bahnen ausser der Einlegung neuer Züge und der Beschaffung neuer Betriebsmittel auch die Erweiterung der baulichen Anlagen in Betracht kommt. Werden die Mehrausgaben, welche der Verwaltung aus der Zunahme des Verkehres entstehen, mit k für jedes neue Personenkilometer bezeichnet, so

betragen die Mehrausgaben für die zu leistenden $L_1 - L_0$ Personenkilometer

$$6) \quad (L_1 - L_0)\,k = L_0 k \left[\frac{1}{(1-\varepsilon)^3} - 1\right].$$

Der durch die Fahrpreisermässigung erzielte Gewinn $G = (E_1 - E_0) - (L_1 - L_0)\,k$ beträgt daher

$$G = E_0 \left[\frac{1}{(1-\varepsilon)^2} - 1\right] - L_0 k \left[\frac{1}{(1-\varepsilon)^3} - 1\right].$$

Ist p_0 der Einheitsfahrpreis, so ist $E_0 = L_0 p_0$. Danach nimmt der Ausdruck für die Zunahme der Reineinnahmen also für den Gewinn die Form

$$7) \quad G = L_0 \cdot \left[p_0\left(\frac{1}{(1-\varepsilon)^2} - 1\right) - k\left(\frac{1}{(1-\varepsilon)^3} - 1\right)\right]$$

an. Derselbe ist positiv, d. h. es wird wirklich eine Mehreinnahme erzielt, so lange $p_0 \left[\frac{1}{(1-\varepsilon)^2} - 1\right] > k \left[\frac{1}{(1-\varepsilon)^3} - 1\right]$ ist. Denkt man sich, dass mit der Fahrpreisermässigung allmählich vorgegangen wird, so ist in jedem Augenblick der Aenderung ε (die relative Preisermässigung) eine sehr kleine Zahl. Der Betriebsüberschuss ist dann unter Vernachlässigung der höheren Potenzen von ε angenähert

$$7a) \quad G = L_0 \cdot \varepsilon\,(2p - 3k).$$

Der Ueberschuss infolge Preisermässigung ist grösser als Null, so lange $2p > 3k$ ist. So lange also der Fahrpreis grösser ist, als das Anderthalbfache der durch die Verkehrszunahme entstehenden Kosten, ist durch eine Fahrpreisermässigung ein weiterer Gewinn zu erzielen.

Es kann hier nicht die Aufgabe sein, den Werth k, d. h. die Selbstkosten für jedes Personenkilometer, welches zu dem bisherigen Verkehre hinzutritt, zu ermitteln. Wenn daher nachstehend bestimmte Zahlenwerthe genannt werden, so sollen diese nur dazu dienen, das vorstehende Ergebniss zu erläutern. Wird bei den jetzigen Verhältnissen angenommen, dass bei Verkehrszunahme die Beförderung jedes neu hinzukommenden Reisenden in der III. Klasse 1,6 ₰/km Kosten (k) verursacht, so würde es sich noch empfehlen, den Fahrpreis von 4 ₰ herabzusetzen, da derselbe grösser ist, als $\frac{3}{2}\,k$ $\left(4{,}0 > \frac{3}{2} \cdot 1{,}6\right)$. Es sei nunmehr der Fahrpreis auf 3 ₰ herabgesetzt, dagegen der Betrag der Selbstkosten für jede noch weiter zu befördernde Person auf 2 ₰ gestiegen, weil eine weitere Verkehrssteigerung nicht allein die Einlegung neuer Züge und die Beschaffung weiterer Betriebsmittel, sondern auch eine Erweiterung der bestehenden Bahnhofsanlagen und den Ausbau weiterer Gleise nöthig machen würde. Dann würde die Grenze des günstigsten Fahrpreises erreicht sein, da $3{,}0 = \frac{3}{2} \times 2{,}0$ ist. Uebrigens darf aus vorstehenden Beispielen nicht geschlossen werden, dass mit steigendem Verkehre die Selbstkosten aus weiterer Verkehrssteigerung nothwendig wachsen müssten. Vielmehr wird bei einem grossen Bahnnetz das Bedürfniss, die bestehenden Anlagen zu erweitern und grössere Aufwendungen für die Betriebsführung zu machen, der Verkehrssteigerung ziemlich gleichmässig entsprechen, da der Unterschied bei den einzelnen Linien sich ausgleichen wird. Gelingt es, einen festen Werth von k zu ermitteln, dann würde die Festsetzung des günstigsten Fahrpreises — natürlich immer vom Standpunkt der Privatwirthschaft aus — verhältnissmässig einfach sein.

Bisher ist bei der Bestimmung der Einnahmen und Ausgaben von dem einfachsten Fall ausgegangen, dass die Neigung zum Reisen lediglich durch den Fahrpreis bestimmt wird, indem vorausgesetzt wurde, dass die Nebenkosten der Reise mit dem Fahrpreis in demselben Verhältniss abnehmen. Derselbe Gedankengang kann jedoch auch verfolgt werden, wenn angenommen wird, dass die Nebenkosten oder ein Theil derselben bezogen auf die Einheit des zurückgelegten Weges unverändert bleiben. Wird dieser gleichbleibende Theil für die Längeneinheit wie früher gleich n gesetzt, so war für das wahrscheinliche Verhältniss des Halbmessers des Reisebereichs nach und vor der Fahrpreisermässigung in Gleichung 4 bereits gefunden: $R_1 : R_0 = \left(1 + \frac{n}{p_0}\right) : \left(1 + \frac{n}{p_0} - \varepsilon\right)$.

Wird zunächst für $\left(1 + \frac{n}{p_0}\right) : \left(1 + \frac{n}{p_0} - \varepsilon\right)$ das Zeichen λ eingeführt, also $R_1 = R_0 \cdot \lambda$ gesetzt, so gilt von den wahrscheinlich zurückgelegten Reiselängen nach und vor der Preisermässigung in ähnlicher Weise wie früher $L_1 : L_0 = \lambda^3 : 1$ und für die Roheinnahmen

$$E_1 : E_0 = L_1\,(1-\varepsilon) : L_0 = \lambda^3\,(1-\varepsilon) : 1, \text{ also } E_1 = E_0 \cdot \lambda^3 \cdot (1-\varepsilon).$$

Die Zunahme der Reineinnahme beträgt danach:

$$8) \quad E_1 - E_0 = E_0\,[\lambda^3\,(1-\varepsilon) - 1] = L_0\,p_0\,[\lambda^3\,(1-\varepsilon) - 1].$$

Die Zunahme der Ausgaben beträgt ähnlich wie früher

$$9) \quad (L_1 - L_0) \cdot k = L_0\,k\,(\lambda^3 - 1),$$

also die Zunahme der Reineinnahme oder der Gewinn

$$10) \quad G = L_0\,\{p_0\,[\lambda^3\,(1-\varepsilon) - 1] - k\,[\lambda^3 - 1]\}.$$

Bei einer allmählichen Aenderung der Preise kann man für $\lambda = \left(1 + \frac{n}{p}\right) : \left(1 + \frac{n}{p} - \varepsilon\right)$, da ε dann sehr klein ist, ohne nennenswerthen Fehler $1 + \frac{\varepsilon}{1 + \frac{n}{p}}$ und für λ^3 aus gleichem Grunde $1 + \frac{3\,\varepsilon}{1 + \frac{n}{p}}$ setzen. Hierdurch vereinfacht sich der vorstehende Ausdruck in

$$G = L_0\,\frac{\varepsilon}{1 + \frac{n}{p}}\,[(2 - 3\,\varepsilon)\,p - n - 3\,k].$$

Für p_0 ist hier allgemein p gesetzt, da bei der gemachten Voraussetzung einer allmählichen Preisänderung die Fahrpreise vor und nach derselben nur wenig von einander verschieden sind. In vorstehendem Ausdruck kann noch $3\,\varepsilon$ als verschwindend im Vergleich zu 2 fortgelassen werden und ergibt sich dann

$$10a) \quad G = L_0\,\frac{\varepsilon}{1 + \frac{n}{p}}\,(2p - n - 3k).$$

Je nachdem $2p$ grösser oder kleiner ist als $n + 3k$, ist G positiv oder negativ, d. h. es entsteht durch Herabsetzung des Fahrpreises ein Gewinn oder ein Verlust. Die Grenze, bis zu welcher eine Fahrpreisermässigung noch günstig für die Reineinnahmen ist, ergibt sich bei $p = \frac{3k + n}{2}$.

Je höher danach derjenige Theil der kilometrischen Nebenkosten einer Reise, welcher trotz der günstigeren Reisegelegenheit nicht dem Fahrpreis entsprechend abnimmt, veranschlagt wird, um so höher muss der Fahrpreis gehalten werden. Am weitesten wird man dagegen mit der Fahrpreisermässigung gehen können, wenn n negativ ist, d. h. wenn die Nebenkosten infolge Verbesserung der Reisegelegenheiten noch mehr abnehmen als die Fahrpreise.

Beispielsweise möge für Reisen in der III. Klasse bei $p = 4$ ₰ k zu 1,6 ₰ und n zu 0,2 ₰ für das Kilometer geschätzt werden. Dann empfiehlt es sich, zur Erhöhung der Reineinnahmen die Fahrpreise zu ermässigen, weil p (= 4 ₰) $> \frac{3k + n}{2}$ (= 2,5 ₰) ist. Wenn k und n bei weiterer Preisermässigung unverändert bleiben, so wird 2,5 ₰ der günstigste Fahrpreis

sein. Es würde jedoch mit der Preisermässigung bei $p = 3$ ₰ eingehalten werden müssen, wenn sich hierbei eine Steigerung des Werthes von k auf 1,93 ergeben sollte, während n unverändert $= 0{,}2$ bleibt, weil dann $p\ (= 3\ ₰) = \frac{3k + n}{2}\ \left(= \frac{3 \cdot 1{,}93 + 0{,}2}{2}\right)$ ist.

Da jedenfalls n sich nicht allzu weit von Null entfernt, d. h. durch die verbesserte Reisegelegenheit auch die Nebenkosten nahezu in gleichem Maasse abnehmen wie die Fahrpreise, so wird der für die Erzielung des höchsten Reingewinnes maassgebende Fahrpreis p nicht allzu weit von $\frac{3}{2}k$ entfernt liegen. Steht also fest, welche Kosten k für jedes weitere Personenkilometer bei Steigerung des vorhandenen Verkehrs zu erwarten sind, so ist die Frage, ob eine weitere Preisermässigung angezeigt ist, mit ziemlicher Genauigkeit zu beantworten.

Zum Schluss mag noch darauf hingewiesen werden, dass in den letzten Jahren, abgesehen von der Einführung einzelner Fahrpreisermässigungen, wie der Monatskarten, thatsächlich auch eine allgemeine verhältnissmässige Herabsetzung der Fahrpreise eingetreten ist. Hierhin gehört einmal die Verbesserung der Wagen und die allgemeinere Einführung der IV. Klasse sowie die weitere Einführung der III. Klasse bei Schnellzügen. Hierdurch ist nicht allein für die Benutzer der niedrigsten Klasse, sondern auch für diejenigen Reisenden, welche infolge dessen aus der II. in die III. oder aus der I. in die II. Klasse übergehen konnten, eine Verbilligung eingetreten. Dann gehört hierhin die allgemeine Steigerung der Preise, welcher die Fahrpreise nicht gefolgt sind. Dieses ist gleichbedeutend mit einer Ermässigung der letzteren, da diese einerseits im Vergleich zu den der Verwaltung erwachsenden Ausgaben niedriger geworden sind, andererseits für die Reisenden, deren Gesammtausgaben gestiegen sind, leichter erschwinglich erscheinen. Auch werde noch daran erinnert, dass der Einfluss der Fahrpreisänderung auf die Reineinnahmen sehr gering wird, wenn der Fahrpreis sich dem günstigsten Punkte nur einigermaassen genähert hat. Schon bei ziemlich grosser Entfernung von dem theoretisch günstigsten Punkte ergeben ziemlich bedeutende Aenderungen des Einheitssatzes nur geringe Aenderungen der Reineinnahme.

Kiel, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor.

Die östliche Endstation der mandschurischen Bahn.

Die „Railroad Gazette“ veröffentlicht einen Aufsatz, welcher bemerkenswerthe Mittheilungen über die Bemühungen Russlands enthält, das neuerworbene Gebiet bei Port Arthur auszubauen und für seine Zwecke nutzbar zu machen. Der sicherste Weg, dies zu erreichen, ist der Anschluss an die sibirische Bahn und die Gewinnung eines günstig gelegenen Hafens. Wie Russland auf diesem Wege rüstig vorgeht, zeigen die im nachstehenden ihrem Hauptinhalte nach wiedergegebenen Ausführungen Jasper Whiting's in anschaulicher Weise.

Ueber die grosse sibirische Bahn im allgemeinen und deren voraussichtlichen Einfluss auf die handelsgeographische Entwickelung ist zwar viel geschrieben worden — dem grossen Werke, das die russische Regierung gegenwärtig durch den Bau eines südlichen Endbahnhofes dieser Linie ausführt, ist jedoch nicht die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt worden, weil der gewöhnliche Beobachter leicht zur Annahme verleitet wird, dass für diesen Endbahnhof Port Arthur selbst gewählt worden sei, während er in Wirklichkeit etwa 65 km östlich von dieser Stadt sich befindet, wo bedeutend günstigere Bedingungen zur Entwickelung einer grossen Handelsstadt gegeben sind.

Als Port Arthur gleich nach dem chinesisch-japanischen Friedensschluss von Russland in Pacht genommen wurde, begann man, eine geeignete Lage für eine solche Stadt zu suchen. Damals war Dalni ein friedliches chinesisches Fischerdorf am Ufer der Bucht von Talien-wan. Es besass keinen Hafen, wohl aber eine sehr unbedeutende Einbuchtung, an deren Ufer das Wasser eine beträchtliche Tiefe hatte und der Grund fest und hart, nicht aber felsig war. Ueberdies ist der das Ufer einfassenden, hunderte von Kilometern langen Hügelkette an dieser Stelle ein verhältnissmässig ebener Landstreifen von genügender Ausdehnung zu einem grossen Handelscentrum vorgelagert. Wasser war im Ueberfluss vorhanden, Steinkohlenlager wurden in unmittelbarer Nähe nachgewiesen und hinter den Hügeln der nächsten Umgebung befanden sich ausgedehnte Flächen theilweise schon bebauten Landes, das für eine grosse Bevölkerung die erforderlichen Lebensmittel liefern kann. Die russische Regierung hielt es nicht für angezeigt, mit übermässiger Eile die Erbauung der Stadt Dalni zu betreiben. Ueber zwei Jahre haben die gemeinschaftlich mit den Beamten der chinesischen Ostbahn, einer Abzweigung der sibirischen Bahn, arbeitenden Ingeniöre auf Untersuchungen und Forschungen verwendet. Niutschwang war damals der wirthschaftliche Endpunkt der Bahn, und es machten sich daher grosse Bedenken gegen die Erbauung eines neuen Handelsmittelpunktes geltend, der diesem Hafen den Güterverkehr abwendig machen würde. Da aber andererseits Niutschwang etwa 320 km nördlicher liegt als Dalni und seiner Regierung wie der Gesinnung nach chinesisch ist, so war die Erwägung entscheidend, dass im Falle von Unruhen erstere Stadt schwerer zu beaufsichtigen wäre, als eine von den Russen selbst erbaute und ausschliesslich von russischen Unterthanen besiedelte Stadt. Man beschloss daher eine solche zu bauen, die grosse Arbeit sofort in Angriff zu nehmen und schnell ihrer Vollendung entgegenzuführen. Die Leitung der ganzen Unternehmung wurde dem geschickten Ingeniör Sacharoff anvertraut, der auf diesem Gebiete in Wladiwostok reiche Erfahrungen gesammelt hatte. Er vereinigte sofort einen grossen Stab fähiger Mitarbeiter um sich, unter denen George Lees, ein hervorragender schottischer Ingeniör, als einziger Ausländer sich befand. Nach Fertigstellung der erforderlichen Pläne wurde im Sommer 1899 der Bau in Angriff genommen und während der ersten 12 Monate mit 5 000 bis 10 000 ununterbrochen beschäftigten Arbeitern fortgeführt. Als die Unruhen in China ausbrachen, trat zwar eine kleine Unterbrechung der Bauarbeiten ein, sie wurden jedoch inzwischen mit um so grösserem Eifer wieder aufgenommen.

Die Pläne fassen eine etwa 4,5 km lange und 2,5 km breite Stadt ins Auge, die in vier Stadttheile zerfällt, den europäischen, den chinesischen, den Verwaltungs- und den Industrietheil. Das Verwaltungsviertel ist von den anderen Stadttheilen durch die Eisenbahn getrennt, das chinesische Viertel durch einen Park und eine Kinderschule, das europäische von dem Geschäftsviertel durch eine breite, von dem grossen viereckigen Hauptplatz der Stadt, dem Nikolausplatz, nach Ost und West laufende Prachtstrasse geschieden. Im einzelnen ist der Plan nach französischem Muster entworfen und weist gewisse Aehnlichkeiten mit Paris oder Versailles auf. Die Strassen sind nicht rechtwinklig zu einander, sondern strahlenförmig von den verschiedenen Plätzen oder Squares auslaufend angelegt, unter denen der erwähnte Nikolausplatz der bedeutendste ist. Gegenüber diesem stattlichen Platz werden die verschiedenen öffentlichen Gebäude errichtet, wie das Gerichtsgebäude, die Bankhäuser, die Post- und Telegraphenämter, das Polizei- und Feuerwehrgebäude, das Opernhaus usw. Vom Nikolausplatz führt eine breite Prachtstrasse, die schönste Strassenanlage der Stadt, nach dem Wasser; sie erstreckt sich bis zum höchsten und schönsten Berge der Landschaft. Sämmtliche Hauptstrassen münden auf den Nikolausplatz. Im Verwaltungs- und im Geschäftsviertel ist der grösste Theil der Arbeiten bereits vollendet; sämmtliche Wohnhäuser sind fertig. Die Maschinenhallen, Zimmermannswerkstätten, ein Trockendock und verschiedene andere Anlagen sind bereits in betriebsfähigem Zustande; ein elektrisches Kraftwerk, dessen Leistungsfähigkeit nicht nur zur Beleuchtung der Stadt und zum Betriebe ihrer Strassenbahnen, sondern auch zum Betriebe der Docks und vieler Maschinen ausreicht, schreitet ebenfalls rüstig fort.

Die Eisenbahn läuft von den Vorstädten, indem sie das Geschäftsviertel durchschneidet, nach dem Hafen zu. Reichliche Nebengleise sind vorgesehen, so dass diesen Stadttheilen zur Beförderung ihrer Erzeugnisse alles geboten ist. Als Hauptgewerbszweig ist der Bau von Lokomotiven und Eisenbahnwagen sowie von Dampfschiffen und anderen Fahrzeugen für den Wasserverkehr in Aussicht genommen. Die Anlagen hierfür werden in einem Maassstab ausgeführt und mit Einrichtungen versehen, welche nicht nur die Erzeugung von Eisen-

ahnbetriebsmitteln der grössten Art, sondern auch von Kesseln, aschinen für Dampfschiffe und von sonstigen Maschinen jeder attung gestatten. Diese Werke werden ausschliesslich durch ektrischen Strom aus dem Kraftwerk betrieben. Die Hellinge, af denen die Schiffe erbaut werden, sind nahe bei dem Lokootivwerk. Sie sind so gross, dass sie die Erbauung von überseischen Packetschiffen ermöglichen. Es wird ferner beasichtigt, eine Reihe erstklassiger Dampfer zu bauen und ofort nach Beendigung der sibirischen Bahn für den Verkehr wischen Dalni und Vancouver in Dienst zu stellen; sie sollen ie wichtigsten Häfen zwischen diesen beiden Städten anlaufen. ehrere Schiffe fahren jetzt schon im Anschluss an die Züge er Eisenbahn von Port Arthur zwischen den Haupthäfen der üste des fernen Ostens. Die russische Regierung gedenkt icht, es bei der Verbindung mit Asien bewenden zu lassen, und eabsichtigt, auch eine direkte Linie zwischen St. Petersburg nd Amerika herzustellen. Für diese Flotte wird bei Dalni in Hafen nebst Docks gebaut. Die gesammten Hafenanlagen nüssen künstlich geschaffen werden. Das Hafenbecken wird urch zwei in einem Abstande von 800 m von einander senkecht zum Ufer laufende und je 915 m lange Molen gebildet. ach der See zu wird das Becken durch einen senkrecht zu den olen liegenden Wellenbrecher abgeschlossen, der nur für die in- und Ausfahrt der Schiffe Oeffnungen an beiden Seiten frei isst. Um bis an das Ufer genügend tiefes Wasser zu haben, ird das Ufer zwischen den Molen durch eine Kaimauer eingeasst. Hinsichtlich der Bauart der Molen ist zu bemerken, dass e von der Wurzel der Mole aus auf etwa 60 m durch Bruchteinfüllung zwischen zwei nahe an einander liegenden Reihen esonders sicher gegründeter Pfeiler ausgeführt werden. Darüber inaus wird ausschliesslich mit Betonblöcken gebaut, welche am fer hergestellt und durch einen beweglichen Krahn an Ort nd Stelle befördert werden. Diese besonders grossen Blöcke erden aus einer Mischung von magnesiumhaltigem Kalkstein Stücken von etwa 20 bis 65 cm Seite mit 3½ Theilen reinen Sandes und 1 Theil russischen Portlandcements hergestellt. Die fertigen Blöcke haben etwa 4,3 m × 1,8 m × 2,4 m Kubikinhalt und wiegen fast 50 t. Zur Herstellung des Wellenbrechers kommt ebenfalls Beton zur Verwendung. Die Blöcke werden vermittelst auf Booten aufgestellter Krähne versetzt. Etwa ein Drittel des Hafens, den man innerhalb eines Jahres zu vollenden gedenkt, ist bereits hergestellt. Ganz besondere Vorkehrungen sind für möglichst bequemes Löschen der Schiffe getroffen. Die 123,5 m breite Hauptmole ist auf ²/₃ ihrer Länge mit acht Gleisen versehen, wovon zwei dicht am Rande laufen, so dass die Güter erforderlichenfalls unmittelbar aus den Schiffen auf Wagen und umgekehrt verladen werden können; zwei andere Gleise werden längs der noch zu erbauenden und die ganze Länge der Anlage einnehmenden Güterschuppen angelegt. Etwa 600 m vom Ende der Hauptmole beträgt die Wassertiefe 8,5 m und es wird beabsichtigt, diese Stelle den grossen Frachtschiffen zuzuweisen, während an der anderen Mole, wo die Wassertiefe die gleiche ist, der Personenverkehr und der Verkehr der grossen ozeanischen Packetschiffe abgewickelt werden soll. Die Wassertiefe am Kai, wo die kleinen Küstenschiffe laden und löschen sollen, wird beständig mindestens 5,5 m betragen. Für Dschunken ist längs eines die Hauptmole mit dem Geschäftsviertel verbindenden Kais gesorgt, wo die Mindesttiefe 2,7 m beträgt.

Dies sind in grossen Zügen die Hauptmerkmale der neuen Stadt Dalni und ihres Hafens, über die wir bereits im Jahre 1900 ausführlich berichteten. Herr Jasper Whiting schliesst seine Schilderung mit der Bemerkung, dass Dalni aufgegeben werden dürfte, falls jemals Korea Russland einverleibt werden sollte, und zwar zu Gunsten eines der natürlichen und vortheilhafter gelegenen Häfen am südlichen Ende dieser Halbinsel. Solange aber das Königreich unabhängig bleibt, werde Dalni beständig wachsen und nach Vollendung der grossen sibirischen Bahn sich zu der Bedeutung der anderen grossen Hafenstädte im fernen Osten entwickeln.

Eine Vorrichtung zum Umsetzen von Eisenbahnwagen von der deutschen auf die russische Spurweite und umgekehrt ohne Umladen der Waaren

ist vom Direktor der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Baurath Breidsprecher in Danzig, erfunden und von ihm in Nr. 1 der seit März d. J. in Berlin erscheinenden neuen zweisprachigen Zeitschrift „Russland und Deutschland“ beschrieben worden. Anlass zu der Erfindung bot die bisher bestehende Nothwendigkeit, wegen der Verschiedenheit der deutschen und russischen Spurweite — 1,435 und 1,525 m — alle Waaren auf dem Grenzbahnhof umzuladen, womit natürlich Unzuträglichkeiten aller Art, insbesondere Verluste an Zeit und Geld verbunden sind. Der nur 89 mm betragende Spurunterschied gestattet auch nicht die Anwendung von Rollböcken, wie sie beim Uebergang von normalspurigen Eisenbahnwagen auf Schmalspurbahnen in der Weise üblich sind, dass die ganzen Eisenbahnwagen auf schmalspurige Gefährte aufgeladen werden. Baurath Breidsprecher hat nun in höchst sinnreicher Weise Wagen erbaut, welche ohne Umladung lediglich durch Umwechselung der Achsen nebst Rädern mit geringem Zeitaufenthalt von der einen Spur auf die andere übergehen können. Es kam hierbei zu statten, dass die Bestimmungen Russlands und Deutschlands für die Herstellung der Güterwagen nur unwesentlich von einander abweichen. Es konnte daher ein Wagenoberbau, d. h. Rahmengestell mit Boden und Aufbau nach einheitlichem Muster hergestellt werden, der den Vorschriften beider Länder trotz der verschiedenen Spurweite genügte. Dasselbe war der Fall bei den zu dem Wagenobergestell gehörigen Laufachsen mit ihren Rädern, in der Stärke der Achswellen und Achsschenkel, sowie den Einzelheiten der Räder und der Achsbuchsen. Verschieden ist allein der Sitz der Naben der Räder auf der Achswelle, der sich nach den beiden Spurweiten zu richten hat. Für die Durchbringung eines so gebauten Wagens von der einen Spur auf die andere ist daher nur die Auswechselung der Achsen erforderlich. Da der Oberkasten lediglich mit den an seinen 4 Wagenfedern angebrachten Platten und Dornen ohne Schraubenbefestigung auf den Achsbuchsen ruht, so lässt der Erfinder den Wagenoberkasten mittelst untergeführter Seitenwagen abfangen und von den Achsen nehmen, ihn darauf auf besonderen, der Hauptbahn parallel laufenden Nebenbahnen eine bestimmte Strecke lang horizontal weiterbewegen, während bei dieser Bewegung die Achsen des Wagens selbstthätig auf einer im normalspurigen Hauptgleise angelegten fallenden schiefen) Ebene sich aus dem Obergestell lösen und in eine Grube rollen, in welcher die Achsen für die andere Spurweite bereit stehen. Diese Achsen werden vermittelst besonderer Fangvorrichtungen aus der Grube bei der horizontalen Weiterbewegung des Oberkastens wieder auf einer ansteigenden schiefen Ebene aufgeholt und unter den Oberkasten gebracht, so dass dieser auf der anderen Spur nunmehr weiter laufen kann.

Die auf dem Grenzbahnhof Illowo hergestellten Umsatzeinrichtungen (Grube und Gleise sowie Seitenwagen) ermöglichen die gleichzeitige Ueberführung von 5 Eisenbahnwagen in geschlossenem Zuge, der von der Lokomotive der einen Spurweite über die Grube geschoben und dort von der Lokomotive der anderen Spurweite aufgenommen und weiter geschoben wird. Die hierzu erforderliche Zeit beträgt nur 6 Minuten, es werden dafür nur 2 Arbeiter in Anspruch genommen, während das gewöhnliche Umladen der Waaren einer Wagenladung je nach deren Art und Eignung 4 bis 6 Arbeiter erfordert und mindestens 40 Minuten (bei Getreide in loser Schüttung), bei den meisten Waaren aber etwa 2 bis 2¼ Stunden dauert. Von noch grösserer Wichtigkeit als der Gewinn an Zeit und Arbeitskraft ist aber das Vermeiden der mit dem Umladen verbundenen Beschädigungen und Verluste. Die Kosten der so eingerichteten Wagen sind nur um etwa 30 bis 50 ℳ höher als die der gewöhnlichen Wagen, die einfachen Anlagen (Grube, Seitenwagen mit Gleise usw.) bedingen gleichfalls sehr mässige Aufwendungen. Die preussische wie die russische Regierung haben die Zulassung der nach vorstehender Beschreibung erbauten Spezialwagen genehmigt und die Zollämter in entsprechender Weise angewiesen, so dass die Wagen nach den betreffenden Bestimmungsorten durchlaufen können.

Baurath Breidsprecher schliesst seine interessante Schilderung mit dem Ausdruck der Hoffnung, dass die vorstehend beschriebenen Einrichtungen ihren Zweck erfüllen und die Verkehrsbeziehungen mit Russland in der gedachten Weise fördern mögen, und dass die künstliche Schranke, welche durch die abweichende Spurweite errichtet ist, nach Möglichkeit überwunden und beseitigt werde.

Wir schliessen uns diesem Wunsche an und können nicht umhin, Herrn Breidsprecher unseren aufrichtigen Glückwunsch für seine sinnreiche und höchst dankenswerthe Erfindung auszusprechen, die hoffentlich auch auf den übrigen Uebergangsbahnhöfen nach Russland bald Nachahmung, vielleicht auch noch weitere Anwendung bei allen Uebergängen von einer Spurweite zur anderen finden wird.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1899.

(Schluss aus Nr. 46.)

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen sind innerhalb des Berichtsjahres an Unfällen zur Aufschreibung gelangt: 1 169 (1 100)*) Entgleisungen, 718 (651) Zusammenstösse (einschliesslich Streifungen der Züge) und 4 437 (4 318) sonstige Betriebsunfälle, zusammen 6 324 (6 069) Betriebsunfälle [davon auf freier Bahn 1 933 (1 862) und auf den Bahnhöfen und Haltestellen 4 391 (4 207)], bei denen (ausschliesslich der Selbstmörder) im ganzen 4 875 (4 393) Personen zu Schaden gekommen sind, und zwar wurden getödtet 1 434 (1 342) Personen und verletzt 3 441 (3 051) Personen. Von den beförderten Reisenden wurden getödtet 107 (97) Personen und verletzt 555 (359) Personen; ferner wurden an fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbediensteten 550 (482) getödtet und 535 (579) verletzt — davon unverschuldet getödtet 5 (14) und verletzt 65 (43) —; 96 Tödtungen (wie im Vorjahr) und 192 (179) Verletzungen von Reisenden waren die Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Benutzen, Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Züge. Auf je 1 Million beförderte Reisende entfallen 0,10 (0,10) Tödtungen und 0,53 (0,37) Verletzungen. Auf die Bahnbediensteten entfielen von den Tödtungen überhaupt 54 (57) % und von den Verletzungen 68 (69) %.

Auf Grund der Haftpflichtgesetze gelangten zur Auszahlung 6 598 738 (7 789 356) ℳ und zwar an Eisenbahnbedienstete 2 943 757 (3 004 257) ℳ und an sonstige Personen 3 243 376 (3 946 802) ℳ, während die Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze 18 035 353 (17 298 025) ℳ betrugen.

In dem Gebiete der Vereinsbahnen gelangten zur Aufzeichnung: 1. Achsbrüche bei eigenen Lokomotiven und Tendern 69 (79) und bei eigenen Wagen (auf eigenen und fremden Strecken) 52 (61), 2. Brüche von Radreifen und Vollrädern bei eigenen Lokomotiven und Tendern 135 (88) und bei eigenen Wagen (auf eigenen und fremden Strecken) 1 204 (793), 3. Schienenbrüche, und zwar: a) bei eisernen Schienen 303 (219), bei Stahlschienen 13 969 (12 845), c) bei Stahlkopfschienen 362 (440) bezw. zusammen 14 634 (13 504), hiervon bei eisernem Oberbau auf Langschwellen 956 (779).

Die Zahl der Unfälle, welche nachweisbar oder möglicherweise durch Schienenbrüche veranlasst sind, betrug 11 (5).

In Diensten der Vereinsbahnen stand im Jahresdurchschnitt ein Heer von 852 164 (826 690) Beamten, Dienern und Arbeitern, für deren Besoldung 981 449 510 (925 832 625) ℳ oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 10 998 (10 716) ℳ, auf 100 000 Nutzkm 132 566 (131 268) ℳ, auf 100 000 Wagenachskm 3 512 (3 463) ℳ und auf 100 000 ℳ Roheinnahme 34 571 (34 122) ℳ aufgewendet wurden. Unter der Gesammtzahl der beschäftigten Beamten usw. befanden sich 470 weibliche Personen.

Die im Berichtsjahre gezahlten Pensionen, die Zahl und Leistungen der von den Verwaltungen errichteten Pensions- und Unterstützungskassen sowie der Betriebs- und Baukrankenkassen wird durch nachstehende Tabelle veranschaulicht:

Bahngruppe	gezahlte Pensionen			Pensions- und Unterstützungskassen			Betriebs- und Baukrankenkassen		
	an Beamte und deren Hinterbliebene	an Arbeiter und deren Hinterbliebene	zusammen	Zahl	gezahlte Beträge	Vermögensstand am Ende des Betriebsjahres	Zahl	gezahlte Beträge	Vermögensstand am Ende des Betriebsjahres
	Mark				Mark			Mark	
1. deutsche Bahnen	45 108 616	5 858 279	50 966 895	39	7 377 973	105 555 048	69	10 214 421	11 455 941
	(42 163 556)	(5 504 466)	(47 668 022)	(38)	(5 904 857)	(95 748 193)	(86)	(8 813 812)	(11 489 301)
2. luxemburgische, niederländische u. andere Vereinsbahnen	2 307 825	84 875	2 392 700	10	1 506 994	37 558 238	11	954 454	5 762 073
	(2 103 994)	(73 546)	(2 177 540)	(10)	(1 376 547)	(33 216 211)	(11)	(899 408)	(4 404 241)
3. österreichisch-ungarische Bahnen	8 997 373	1 106 756	10 104 129	27	18 770 640	118 456 522	20	5 275 259	5 370 168
	(8 393 053)	(1 132 869)	(9 525 922)	(24)	(16 591 321)	(114 557 958)	(20)	(4 443 836)	(5 022 426)
4. sämmtliche Vereinsbahnen	56 413 814	7 049 910	63 463 724	76	27 655 607	261 570 168	100	16 444 134	22 588 182
	(52 660 603)	(6 710 881)	(59 371 484)	(72)	(23 872 725)	(243 522 362)	(117)	(14 157 056)	(20 915 968)

Die durchschnittliche Anzahl der Krankenkassenmitglieder betrug bei den deutschen Bahnen 348 529 (343 697), bei den österreichisch-ungarischen Bahnen 287 622 (269 169); für die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen ist dieselbe nicht ermittelt.

Die für Privatzwecke bestimmten Anschlussbahnen, d. h. solche Bahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen, sondern nur eine gewerbliche, Bergbau- oder sonstige Anlage mit einer Hauptbahn verbinden, werden im Abschnitt L nachgewiesen. Es waren vorhanden 1. bei den deutschen Bahnen: a) 858 (820) Bergwerksbahnen, b) 4 785 (4 501) Fabrikbahnen, c) 303 (263) land- und forstwirthschaftliche Bahnen, d) 731 (665) sonstige Bahnen bezw. zusammen 6 677 (6 249) Anschlussbahnen, 2. bei den luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen zu a) 44 (50), zu b) 205 (180), zu c) 13 (10), zu d) 40 (40) bezw. 302 (280), 3. bei den österreichisch-ungarischen Bahnen zu a) 407 (398), zu b) 1 270 (1 206), zu c) 208 (163), zu d) 194 (194) bezw. 2 079 (1 961) und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen zu a) 1 309 (1 268), zu b) 6 260 (5 887), zu c) 524 (436), zu d) 965 (899) bezw. 9 058 (8 490). An diesen Anschlussbahnen waren die Eisenbahnen der preussisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft mit 4 356 Linien oder 48 % betheiligt. Von den Anschlussbahnen wurden betrieben mit Dampfkraft 5 995 (5 547) vollspurige und 315 (277) schmalspurige, mit Elektrizität 117 (110) vollspurige und 17 (17) schmalspurige, mit Pferde- usw. Kraft 2 185 (2 128) vollspurige und 429 (411) schmalspurige Bahnen.

In einem Anhange zu den statistischen Nachrichten werden die schmalspurigen Eisenbahnen behandelt. Die Gesammtlänge derselben betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1 273,69 (1 200,79) km; hiervon dienen 1 137,87 (1 064,97) km dem Personen- und 1 267,08 (1 194,18) km dem Güterverkehr. Die Spurweite derselben schwankt zwischen 0,75 und 1,106 m. Die stärkste Neigung von 1 : 5 hat die Schneebergbahn; der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke von 19 m befindet sich bei den Schmalspurbahnen im Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz. Von den zusammen 1 273,69 (1 200,79) km langen Bahnen sind auf eine Länge von nur 152,37 (151,87) km öffentliche Strassen als Unterbau mitbenutzt. Wegeübergänge in Schienenhöhe wurden 5 126 (4 635) gezählt, und zwar 130 (133) bewachte und 4 996 (4 502) unbewachte. Die Anzahl der Stationen, Haltestellen und Haltepunkte betrug 482 (451). Am Schlusse des Berichtsjahres bezifferte sich der Gesammtbetrag des für die Schmalspurbahnen verwendeten Anlagekapitals auf 61 600 570 (56 662 060) ℳ, d. i. durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 71 578 (70 585) ℳ. Der Betrieb wurde vermittelst 249 (225) Lokomotiven, 598 (559) Personenwagen, 127 (109) Gepäckwagen und 6 681 (6 550) Güterwagen ausgeführt,

*) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Jahres 1898 dar.

welche zusammen 4 312 766 (3 964 570) Lokomotivnutzkm und 93 360 989 (80 688 517) Wagenachskm zurückgelegt haben. Befördert wurden 8 703 548 (7 431 597) Personen auf 68 892 693 (58 647 872) Personenkm und 5 197 450 (5 025 566) Güter auf 62 329 346 (60 961 782) tkm.

Die Gesammteinnahme betrug 4 162 445 (3 776 902) ℳ bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 5 070 (5 343) ℳ, die Gesammtausgabe 3 732 753 (3 554 302) ℳ bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 4 805 (5 123) ℳ und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 388 222 (202 383) ℳ bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 502 (292) ℳ.

Die Ausgaben betrugen 90,60 (94,61) % der Einnahmen und der Ueberschuss 9,40 (5,39) % der Einnahmen bezw. 0,65 (0,37) % des verwendeten Anlagekapitals.

Bei den Schmalspurbahnen waren 683 (624) Beamte und Diener und 892 (930) Arbeiter im Tagelohn, zusammen 1 575 (1 554) Personen beschäftigt, für welche an Besoldungen, Löhnen und anderen Bezügen 1 913 286 (1 719 098) ℳ aufgewendet wurden.

Im Berichtsjahre gelangten 113 (81) Entgleisungen, 11 (0) Zusammenstösse und 68 (40) sonstige Unfälle, zusammen 192 (121) Unfälle zur Aufzeichnung, bei welchen 10 (3) Personen getödtet und 65 (45) Personen verletzt wurden. H—g.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Maieinnahme der preussischen Staatsbahnen.** Im Monat Mai ist gegen den gleichen Monat des Vorjahres bei den preussischen Staatsbahnen im Personenverkehr eine Mehreinnahme von 7 013 000 ℳ erzielt, dagegen weist der Güterverkehr eine Mindereinnahme von 446 000 ℳ auf. Der Umstand, dass der Pfingstverkehr in diesem Jahre den Maieinnahmen zu Gute gekommen ist, während er im vorigen Jahr erst bei den Junieinnahmen zur Erscheinung gekommen war, erklärt zum grössten Theil die Mehreinnahme aus dem Personenverkehr und die Mindereinnahme beim Güterverhehr. Im nächsten Monatsbericht wird voraussichtlich umgekehrt der Güterverkehr eine Mehreinnahme und der Personenverkehr eine Mindereinnahme aufweisen.

Für die beiden ersten Monate des Etatsjahres 1901 beläuft sich die gesammte Mehreinnahme der preussischen Staatsbahnen gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres auf rund 8 000 000 ℳ gleich einer Verkehrssteigerung von rund 4 %.

— **Personenverkehr der preussischen Staatsbahnen.** Die „Berl. Pol. Nachr." schreiben:

„Wenn in der Presse der preussischen Eisenbahnverwaltung unter dem Vorwurf der Rückständigkeit vorgehalten wird, dass in Baden unter der Herrschaft der Kilometerhefte die Zahl der beförderten Personen von 23 000 000 auf 33 000 000 ℳ oder um 44 % gestiegen ist, während gleichzeitig die Einnahmen aus dem Personenverkehr von 15 700 000 ℳ auf 20 600 000 ℳ oder um 31 % wuchsen, so ist augenscheinlich übersehen worden, dass auf den preussischen Staatsbahnen der Personenverkehr noch ungleich stärker gewachsen ist. In den 10 Jahren von 1890 bis 1900 stieg die Zahl der auf preussischen Staatsbahnen beförderten Personen von 235 000 000 auf 553 000 000 oder um mehr als 135 %, die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer von 6,7 Milliarden auf 13 Milliarden oder um 94,5 %. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stiegen von 206 000 000 auf 345 000 000 ℳ oder um 66,9 %. Schon diese Zahlen lassen ferner erkennen, dass auch auf den preussischen Staatsbahnen eine erhebliche Verbilligung des Personenverkehrs stattgefunden hat. In den erwähnten 10 Jahren ist die durchschnittliche Einnahme für die Beförderung einer Person von 88 ₰ auf 62 ₰ oder um 29,5 % und für das Personenkilometer von 3 ₰ auf 2,65 ₰ oder um 14,2 % gesunken. Auch im übrigen können die preussischen Bahnen in Bezug auf den Personenverkehr den Vergleich mit den badischen sehr wohl aushalten. Die Verkehrsdichtigkeit ist von 1889 bis 1899 von 290 000 Personenkm auf 1 km auf 443 000 Personenkm oder um 53 % gestiegen, die kilometrischen Einnahmen aus Personen- und Gepäckverkehr von 9 210 ℳ auf 12 278 ℳ oder um 32 %. Im Jahre 1899 betrug die Verkehrsdichtigkeit auf den badischen Bahnen auf 1 km 433 742 Personenkilometer, blieb also noch um etwas hinter der Verkehrsdichtigkeit auf den preussischen Bahnen zurück. Dagegen betrugen die Einnahmen 14 319 ℳ auf 1 km, überstiegen mithin die Einnahmen auf den preussischen Bahnen um etwa 16 %. Hieraus erhellt, dass in Preussen der Personenverkehr im Durchschnitte noch immer um mehr als 16 % billiger ist als in Baden trotz der Kilometerhefte."

Wir fügen hinzu, dass dieses Ergebniss die ganz natürliche Folge der in Preussen bestehenden IV. Wagenklasse ist, in der nach der Statistik des Reichseisenbahnamts für 1899 die Einnahme für das Personenkilometer nur 1,96 ₰ beträgt.

— **Berliner Unterpflasterbahnen.** Anlässlich des erneuten Gesuches der Firma Siemens & Halske um Genehmigung der von ihr projektirten Unterpflasterbahn vom Potsdamer Bahnhof über den Alexanderplatz nach dem Bahnhof Frankfurter Allee der Ringeisenbahn ist der Berliner Magistrat der Frage näher getreten, ob von den im generellen Plane der Verkehrsdeputation angegebenen Linien überhaupt weitere Strecken — sei es durch die Stadt oder auf Rechnung eines Unternehmers — zur Ausführung zu bringen sein werden. Die Verkehrsdeputation hat als die wichtigste eine Nord-Südlinie angesehen. Um eine Grundlage dafür zu gewinnen, welche Mittel im allgemeinen für die Herstellung einer grösseren Unterpflasterbahnstrecke flüssig zu machen sein werden, beantragt der Magistrat bei der Stadtverordnetenversammlung folgende Beschlussfassung: „Die Versammlung ist damit einverstanden, dass der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen für die Ausarbeitung eines Entwurfes für eine Unterpflasterbahn, die vom Wedding ausgehend die Chaussee-, Friedrich- und Bellealliancestrasse bis zur Yorkstrasse verfolgt und von hier durch diese und die Mansteinstrasse nach Südwesten bis zur Grenze mit der Stadt Schöneberg geführt wird, nebst dazu gehörigem Kostenanschlag eine Vergütung von 20 000 ℳ gezahlt werde." Die Vorlage wird nach kurzer Empfehlung durch den Stadtverordneten Dinse angenommen.

— **Neue Personenwagen.** Die sächsische Staatsbahnverwaltung hat jetzt, wie die „Dresd. Ztg." berichtet, eine neue Art von Personenwagen in den Betrieb eingestellt, die durch ihre ungewöhliche Länge auffallen. Sie ruhen auf zwei, aus je 2 Achsen bestehenden Drehgestellen, sind nach dem Abtheilsystem erbaut und enthalten ein Abtheil I. Klasse, drei Abtheile II. Klasse und fünf Abtheile III. Klasse. 6 Aborte und Waschräume dienen zur Bequemlichkeit der Reisenden. Ein solcher Wagen hat an jeder Längsseite 9 Abtheilthüren, 9 Thürfenster, 18 Seiten- und 3 Abortfenster. Selbstverständlich sind die neuen Wagen im übrigen mit allen Erfordernissen der Neuzeit ausgerüstet und haben infolge ihrer Schwere einen besonders ruhigen Gang.

— **Die Frage der „Eisenbahngemeinschaft"** hat nun auch in der Kammer der württembergischen Standesherren eine ähnliche Erledigung wie in der Abgeordnetenkammer gefunden. Die Kammer der Standesherren nahm am 14. d. Mts. einstimmig einen Antrag an, welcher sich für die Aufrechterhaltung der Selbständigkeit Württembergs in der Verwaltung seiner Eisenbahnen und gegen ein etwaiges Aufgeben dieser Selbständigkeit durch den Beitritt zur preussisch-hessischen Gemeinschaft erklärt, dagegen den Erlass eines Reichs-Eisenbahngesetzes und die Verwirklichung des Artikels 42 der Reichsverfassung fordert.

— **Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.** Am 1. Juli d. J. wird der 7. Nachtrag zum I. Theil und der 8. Nachtrag zum II. Theil der vom deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande herausgegebenen Zusammenstellung der im Eisenbahnverkehr zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften — Kundmachung 11 — ausgegeben.

— **Der Verein deutscher Speditöre** hat am 3. d. Mts. zu Elberfeld seine 22. allgemeine Versammlung abgehalten. Dem in Nr. 23 der „Sped.- und Schifffahrts-Ztg." veröffentlichten Berichte entnehmen wir, dass auf der Tagesordnung die an verschiedenen Orten seitens der Eisenbahnverwaltungen eingeführten Beschränkungen in der Anlieferungszeit für Güter sowie die seit dem 1. Oktober 1898 eingeführten Staffeltarife für Stückgüter gestanden haben. Gegen erstere Einrichtungen hat der Verein in folgendem Beschlusse Stellung genommen: „Die an mehreren Orten Deutschlands seitens der Eisenbahnverwaltungen seit einiger Zeit eingeführten Beschränkungen der Anlieferungszeit für Stückgüter schädigen ebenso die Interessen der Speditöre als die des gesammten Handels und der Industrie. Der Vorstand wird beauftragt, die geeigneten Schritte zu thun, um die Beseitigung dieser Beschränkungen herbeizuführen und zu verhindern, dass an anderen Orten gleichartige Maassnahmen getroffen werden." In Sachen der Staffeltarife erklärte sich die Versammlung mit den Ausführungen der Herren Kommerzienrath Jacob - Berlin und F. W. Hintze - Berlin

einverstanden, nach welchen die vom Speditörverein in seinen Denkschriften von 1897 und 1898 gemachten ungünstigen Voraussagen vollständig eingetroffen wären und danach die von der Eisenbahnverwaltung eingeleiteten Erhebungen voraussichtlich zu einer Aenderung der jetzigen Stückguttarifirung führen werden. Da die „Sped.- und Schifffahrts-Ztg." sich auf Mittheilung dieser Schlussergebnisse beschränkt, so erübrigt sich für uns ein weiteres Eingehen auf die vorausgegangenen Erörterungen. Doch müssen wir feststellen, dass die Eisenbahnverwaltungen mit den Erfolgen jener angefochtenen Einrichtungen sehr zufrieden sind. Namentlich haben die mit dem Staffeltarife für Stückgüter nach Ueberwindung der anfänglichen Schwierigkeiten erzielten Wirkungen sich als durchaus erwünschte erwiesen, wie noch neuerdings in Nr. 26 S. 403 f. d. Ztg. in einem aus der Feder eines württembergischen Eisenbahnfachmanns stammenden Aufsatze dargelegt wurde. Auch sind, soweit uns bekannt, im Laufe der letzten Zeit aus den Kreisen des betheiligten Publikums Beschwerden nicht mehr hervorgegangen. Die unausgesetzten Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen, welche auf Besiegung der mit der vermehrten Stückgutbeförderung verbundenen Schwierigkeiten gerichtet waren und über die unser Blatt fortgesetzt berichtet hat, scheinen also keineswegs ohne Erfolg gewesen zu sein.

— **Geschäftsbericht des Vereins der Beamten der sächsischen Staatseisenbahnen.** Der Verein hat mit dem Jahre 1900 das 15. Jahr seines Bestehens beendet und über dasselbe seinen Geschäfts- und Kassenbericht veröffentlicht, dem wir folgendes entnehmen. Die Zahl der Mitglieder stieg von 8 422 auf 8 775, somit um 4,2 %; die Anzahl der einzelnen Ortsgruppen vermehrte sich von 93 auf 99. An regelmässigen Beiträgen (10 ₰ für das Mitglied und den Monat) vereinnahmte der Verein 10 914 ℳ, ausserdem aber floss ihm der gleiche Betrag aus anderen Einnahmequellen (Beschaffung wirthschaftlicher Bedürfnisse für die Vereinsmitglieder, Besorgung von Unfall-, Lebens- und Feuerversicherungen, Geschenke, Erträgnisse von Veranstaltungen) zu. Die Gesammteinnahme stellte sich auf 36 307 ℳ, welchem Betrage eine Ausgabe von 27 283 ℳ gegenüber stand. Somit hob sich der Vermögensbestand um 9 024 ℳ, oder von 67 744 ℳ im Vorjahre auf 76 768 ℳ am 31. Dezember 1900. Der Verein fördert das wirthschaftliche Wohl seiner Mitglieder durch eine allgemeine Unterstützungskasse, welcher durch Beschluss der vorjährigen Abgeordnetenversammlung aus dem Ueberschusse der Vereinskasse eine Zuwendung von 10 000 ℳ gemacht werden konnte, und deren Vermögen sich am Jahresschlusse auf 104 113 ℳ gegen 96 898 ℳ im Vorjahre belief. Ausserdem besteht eine besondere Wittwen- und Waisenkasse, der (wie im Vorjahre) 542 Mitglieder angehören. Das Vermögen dieser Kasse stieg im Berichtsjahre von 81 004 auf 92 755 ℳ. Unterstützt wurden 55 (48) Personen mit 2 727 (1 638) ℳ. — Von sehr segensreichen Folgen erwiesen sich die unter der Leitung des Betriebssekretärs Kreissig und des Inspektionsassistenten Burkhardt in Chemnitz eingerichteten Kurse zur Vorbereitung auf die amtlichen Prüfungen, an denen die Theilnahme auch im laufenden Jahre eine sehr lebhafte war. Auch gibt der Verein wie früher seine „Zwanglosen Hefte für Lernende im Eisenbahndienste" heraus, von welchen im Berichtsjahre die Nummern 32 und 33 erschienen. Ein in Zwickau von einem als Samariter ausgebildeten Vereinsmitgliede eingerichteter Kursus in der Behandlung Verunglückter fand gute Betheiligung.

— **Der Königsberger Eisenbahngesangverein** feierte am vergangenen Sonntag sein diesjähriges Sommerfest durch einen Ausflug in das herrliche Walschthal bei Mehlsack, zu dem von der Eisenbahndirektion ein Sonderzug gütigst bewilligt war. Mit Besorgniss hatte am frühen Morgen wohl mancher seinen Blick gen Himmel gerichtet, denn seit fast 24 Stunden regnete es ununterbrochen. Aber etwa eine Stunde vor Abgang des Zuges durchbrach die Sonne allmählich das dunkle Gewölk, und ein Tag, wie er schöner und günstiger für einen Sommerausflug nicht gedacht werden kann, brach hervor. Und so strömten schon am frühen Morgen die fröhlichen Schaaren der Vereinsmitglieder und deren Familien und Angehörige nach dem Ostbahnhofe, wo der Sonderzug etwa 1000 Personen nach der Perle des Ermlandes entführte. Nach etwa 2¼ stündiger Fahrt fuhr der Zug um ½ 11 Uhr Vormittags in Mehlsack ein. „Das Ganze sammeln" hiess es nun, und alsbald erfolgte unter Vorantritt der Musikkapelle des ostpreussischen Pionierbataillons Nr. 1 der Aufbruch nach dem Walde zu dem idyllisch gelegenen Wirthshaus am Spitzberge. Hier wurde das Frühstück eingenommen. Sodann traten die Sänger an, zu denen auch der Vorsitzende des Vereins, Ober- und Geheimer Regierungsrath Schulze-Nickel gehört, und brachten unter Leitung des Vereinsdirigenten, Direktor des Musikkonservatoriums Kühns, mehrere Vorträge in gewohnter Klangreinheit zu Gehör. Nach einer kurzen Mittagspause wurde ein gemeinsamer Spaziergang nach dem „Weissen Berge" angetreten, und nachdem sich die Theilnehmer dort hoch oben im herrlichsten Grün, unter schattigen Bäumen, mit einem Ausblick in die weite Ferne und auf die tief im Thale sich hinschlängelnde, rauschende Walsch niedergelassen hatten, wechselten Musik- und Gesangsvorträge, das schöne Thal durchtönend, mit einander ab. Bald nach Rückkehr zum Spitzberge und nach Einnehmen des Kaffees begannen die Spiele für Kinder mit Preisvertheilung: Topfschlagen, Klettern, Leineziehen u. a. Man sah viele freudige Gesichter über den errungenen Siegespreis. Für die Damen ward ein Preisschiessen mit Tesching und Pfeil veranstaltet, bei dem manch schöner Gewinn vertheilt wurde. Präsident Simson sowie die anwesenden Direktionsmitglieder und höheren Beamten folgten mit ihren Damen dem fröhlichen Leben und Treiben mit regem Interesse. Nach einem kurzen Tanz führte der Zug um 8 Uhr die Festtheilnehmer, welchen der in jeder Richtung wohlgelungene Ausflug noch lange in angenehmer Erinnerung bleiben dürfte, wohlbehalten heimwärts.

— **Der Bericht des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats für April und Mai d. J.** lässt erkennen, dass im Kohlenabsatz dieser Monate eine geringe Abschwächung gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres eingetreten ist. Es wurden abgesetzt im April arbeitstäglich 168 408 t, gegen April 1900 weniger 583 t = 0,34 %, im Mai arbeitstäglich 171 725 t, gegen Mai v. J. weniger 449 t = 0,26 %. Der arbeitstägliche Versand zeigt im April und Mai in Kohlen noch immer ein geringes Mehr gegen das Vorjahr, im April + 0,81 %, im Mai + 1,15 %, dagegen ist der Versand von Koks gegen das Vorjahr erheblich zurückgegangen und zwar im April — 6,15 %, im Mai — 11,33 %.

Vom 1. Januar bis Ende Mai d. J. sind von den Syndikatszechen versandt (in Doppelwagen): Kohlen 1 501 503 gegen 1 549 401 im Vorjahr, also weniger 47 898, Koks 307 547 gegen 310 464 im Vorjahr, also weniger 2 914, Briketts 63 733 gegen 62 458 im Vorjahr, also mehr 1 275, zusammen 1 855 783 gegen 1 922 323 im Vorjahr, also weniger 1,90 %.

Ist diese geringe Abschwächung des Versands gegen das Vorjahr auch von keiner grossen Bedeutung, so muss doch der von der Zechenbesitzerversammlung des Syndikats am 10. d. Mts. zu Essen gefasste Beschluss, für das dritte Vierteljahr eine Fördereinschränkung von 15 % gegen 10 % eintreten zu lassen, als ein Zeichen dafür angesehen werden, dass noch ein weiteres Herabgehen des Kohlenversands zu erwarten ist. Der Vorstand führte in dieser Beziehung aus: „Wenn auch der Vergleich der diesjährigen Absatzziffern mit dem vorjährigen Ergebniss eine gewisse Abschwächung erkennen lässt, dürfte doch bei der Erinnerung an die vorjährige fieberhafte Thätigkeit der Eisenindustrie der Kohlenmarkt immerhin noch ein befriedigendes Bild zeigen, doch ergeben die Zahlen, dass die Förderfähigkeit der Zechen den Bedarf und die Absatzmöglichkeit zur Zeit erheblich übersteigt. Der Vorstand glaubt hierauf aufmerksam machen zu sollen angesichts des im Vorjahr mehrfach erhobenen Vorwurfs, dass das Syndikat die Entwickelung der Zechen hemme. Die grosse Unregelmässigkeit in der Beschäftigung der Eisenindustrie macht die Beurtheilung der Marktlage für die nächste Zeit recht schwierig, und wenn auch durchaus keine Anzeichen vorhanden sind, dass sich die allgemeinen Erwerbsverhältnisse nennenswerth verschlechtern sollten, so liegt andererseits kein Grund vor, für die nächsten Monate schon eine durchgreifende Besserung der gesammten gewerblichen Verhältnisse anzunehmen. Die Marktlage erfordert nach wie vor die gespannteste Aufmerksamkeit. Die Bedeutung des englischen Kohlenausfuhrzolles wird vielfach überschätzt. Die Ausfuhr stärkt ja die hiesige Position, bisher indess nur insoweit, als, abgesehen von den besseren Kohlensorten, das bedenkliche Abbröckeln der Preise zum Stillstand gekommen und eine wesentliche Beruhigung des Marktes eingetreten ist, was allen Betheiligten zu Gute kommt."

— **Personalnachrichten.** Der Abtheilungsingeniör beim bautechnischen Büro der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen Freiherr v. Tröltsch ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monate April d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 13 696 810 Personen und 8 382 959 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 47 737 115 Kr. erzielt, das ist für das Kilometer 2 457 Kr. Im gleichen Monate 1900 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 12 827 544 Personen und 8 208 960 t Güter 47 374 364 Kronen oder für das Kilometer 2 485 Kr. Es ergibt sich daher

ir den April d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einahmen um 1,1 %.

In den ersten vier Monaten 1901 wurden auf den österrichischen Eisenbahnen 44 422 166 Personen und 32 979 161 t üter, gegen 41 567 248 Personen und 29 532 196 t Güter im ahre 1900, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 177 961 029 Kr., n Jahre 1900 auf 171 570 077 Kr. Da die durchschnittliche Geammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die vierionatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 19 418 km, für den leichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 053 km betrug, so tellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer der rwähnten Betriebszeit des laufenden Jahres auf 9 165 Kr., gegen 005 Kr. im Vorjahre, das ist um 160 Kr. günstiger oder, auf as Jahr berechnet, für 1901 auf 27 495 Kr., gegen 27 015 Kr. im 'orjahre, das ist um 480 Kr., mithin um 1,8 % günstiger.

Die grösste Zunahme des kilometrischen Einnahmeergebisses in den ersten vier Monaten 1901 ergibt sich gegenüber em gleichen Zeitabschnitt 1900 bei der Aussig-Teplitzer Eisenahn (alte Linien) (50,9 %), dann bei der Buschtêhrader Eisenahn, Linie Lit. A (30,3 %) und Buschtêhrader Eisenbahn, Linie it. B (27,5 %). Eine erhebliche Abnahme des kilometrischen innahmeergebnisses in den ersten vier Monaten 1901 weisen egen den gleichen Zeitraum 1900 die süd-norddeutsche Verindungsbahn (7,5 %) und die österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) (11,7 %) aus.

— **Stand der Eisenbahnbauten im April d. J.** Am . April d. J. standen keine Hauptbahnen im Bau, hingegen varen 553,5 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau begriffen. Durch den Beginn der Legung des zweiten Gleises in der Strecke Bruck a. d. Mur-Leoben der Südbahngesellschaft sind rund 5,7 km Hauptbahnen, dann 20,3 km durch den Baubeginn einer Strecke der Theilstrecke Buje-Parenzo der schmalspurigen Lokalbahn Triest-Parenzo und 1,2 km durch den Baubeginn einer Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen, somit 5,7 km Hauptbahnen und 21,5 km Lokal- und Kleinbahnlinien ugewachsen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates April d. J. an Hauptbahnen 15,7 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 575 km in Bauausführung.

— **Der Beginn der grossen Eisenbahnbauten.** Das Eisenbahninvestitionsgesetz ist bekanntlich vor einigen Tagen im „Reichsgesetzblatt" verlautbart worden, und sind sämmtliche Vorbereitungen getroffen, um sofort an die Durchführung der grossen Bauten zu schreiten. Der Beginn der Arbeiten für die Tauernbahn (Schwarzach-Gastein-Böckstein-Mallnitz-Oberwellach-Möllbrücken, allenfalls -Spital an der Drau) ist bereits in den nächsten Wochen zu gewärtigen. Zunächst werden die Sprengungsarbeiten an den grossen Tunneln, nämlich dem Bärengrabentunnel (Karawanken), dem Tauernscheidetunnel (Mallnitzer Tauern) und dem Bosrucktunnel (Pyhrnbahn) in Angriff genommen. Ingeniöre und Arbeiterpartien treffen schon in den nächsten Tagen an Ort und Stelle ein. Für die im Gesetze vorgesehenen Investitionen im Staatseisenbahnbetrieb sind zahlreiche Pläne bereits fertiggestellt, welche sich auf Stationserweiterungen und die Errichtung zweiter Gleise beziehen. Insbesondere dürfte die Erbauung des zweiten Gleises auf der Strecke Wels-Salzburg mit Beschleunigung zu Ende geführt werden. Die Ausgestaltung des Wagenparks der Staatsbahnen wird fortgesetzt. Demnächst wird die Bestellung neuer Fahrbetriebsmittel für das nächste Jahr erfolgen. Die Investitionsvorlage hat für das Jahr 1902 die Beschaffung von 140 Wagen mit einem Aufwande von 2 080 000 Kr. und von 80 Lokomotiven mit einem Kostenbetrage von 6 480 000 Kr. vorgesehen. Ferner dürfte sofort mit dem Bau einer Reihe von neuen Lokalbahnen begonnen werden. Für die Kleinbahnen Wlaschin-Unter-Kralowetz, Kühnsdorf-Eisenkappel sind die Bauvergebungen schon zum Abschlusse gelangt, für die Linie Teltsch-Zlabings ist die Bauvergebung bereits ausgeschrieben, während für die Fortsetzung dieser Strecke von Zlabings nach Waidhofen die Ausschreibung in den nächsten Wochen erfolgt.

— **Neue Fahrkarten auf der Wiener Stadtbahn.** Am 15. d. Mts. ist der neue Personentarif der Wiener Stadtbahn in Kraft getreten. Durch denselben wird an Sonn- und Feiertagen ein Einheitspreis von 20 h für die III. Klasse und von 30 h für die II. Klasse eingeführt; an Werktagen beträgt der Fahrpreis für Entfernungen bis 3 km in der III. Klasse 10 h, in der II. Klasse 15 h, für Entfernungen über 3 km in der III. Klasse 20 h, in der II. Klasse 30 h. Gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des neuen Tarifs wurden an Stelle der bisher zur Anwendung gelangten steifen Fahrkarten Zettelkarten eingeführt, auf welchen mittelst Markirzangen der Anfangsbuchstabe der Station, in welcher die Fahrt angetreten wurde, sowie Monat und Tag der Fahrt gekennzeichnet werden. Durch diese Einführung wird eine sehr namhafte Ersparniss erzielt, da die Herstellung der Zettelkarten kaum ein Drittheil der Kosten verursacht, wie jene der bisherigen Edmonson'schen Karten.

— **Forderungen von Kanalbauten und Investitionen in Ungarn.** Der Ausschuss des vor einiger Zeit gebildeten Vereins der ungarischen Berg- und Hüttenwerke, welchem 40 Berg- und Hüttenunternehmungen mit 44 286 Arbeitern angehören, beschloss, eine Eingabe an den Finanz- und Handelsminister zu richten, in welcher die Minister ersucht werden, im Interesse der Hebung der ungarischen Volkswirthschaft die Investitionsaktion im weitesten Umfange aufzunehmen und die derzeit günstigen Verhältnisse des Geldmarktes zum Abschlusse der hierzu erforderlichen Anlehen zu benutzen. Diese Aktion wird von dem Vereine als eine äusserst dringliche behandelt und unter anderem auch mit dem Hinweise auf die einschlägigen Maassnahmen in Oesterreich begründet. Die zahlreichen und grossen Unternehmungen, die sich in dem neugebildeten Vereine zusammengefunden haben, halten eine planmässige Erweiterung der Wasserstrassen in Ungarn für unerlässlich, um einerseits dem österreichischen Wettbewerb wirksam begegnen zu können und andererseits den Kreis der Abnehmer der ungarischen Berg- und Hüttenerzeugnisse zu erweitern. Der Verein hält aus diesem Gesichtspunkte den Ausbau des Budapest-Fiumaner Kanals für eine der dringendsten Aufgaben. Ebenso müsse alles aufgeboten werden, um die Maros schiffbar zu machen. Es wurde ferner beschlossen, den Handelsminister zu ersuchen, dem Vereine eine Vertretung in dem Industrierathe und in der Tarifkommission der ungarischen Staatsbahnen einzuräumen, eine Bitte, deren Erfüllung der Handelsminister bereits in Aussicht gestellt hat. Endlich wurde beschlossen, beim Handelsminister wegen Frachtbefreiung des bei Kohlensendungen üblichen Uebergewichts einzuschreiten.

— **Sonderbegünstigungen.** In der am 23. Mai d. J. abgehaltenen Vollsitzung der Budapester Handels- und Gewerbekammer wurde beschlossen, beim Handelsminister nach der Richtung hin vorstellig zu werden, dass die Verfügung der Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen, wonach Materialien, welche zur Bespritzung von Weinstöcken dienen sowie Kraftfutterstoffe nur dann zum ermässigten Tarifsatze befördert werden, wenn der Sendung ein Zeugniss des Landes-Agrikulturvereins, der Genossenschaft ungarischer Landwirthe oder das Zeugniss eines provinzialen landwirthschaftlichen Vereins beigeschlossen ist, ausser Kraft gesetzt werden möge, weil hierdurch der zur Ausgabe der Zeugnisse ermächtigten „Genossenschaft ungarischer Landwirthe" ein Monopol zur Inverkehrsetzung der von ihr gewerbsmässig gehandelten derartigen Artikel gewährt wird und die übrigen Fabrikanten und Kaufleute in der Ausübung ihres Geschäftsbetriebes geschädigt werden.

— **Gebühr für Benachrichtigungen.** Zufolge Erlasses des ungarischen Handelsministers vom 4. Februar 1893 wird die im Nebengebührentarif festgesetzte Gebühr für die Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft der Güter im Bereiche der ungarischen Staatsbahnen und im Betriebe derselben stehenden Lokaleisenbahnen nicht eingehoben. Diesem Vorgange hat sich auch die Kaschau-Oderberger Bahn angeschlossen.

Wie berichtet wird, wurde in der am 20. März d. J. stattgefundenen Vollsitzung der Arader Handels- und Gewerbekammer beschlossen, an die Direktion der vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen das Ersuchen zu stellen, von der Einhebung der den Handel belastenden Benachrichtigungsgebühr gleichfalls Abstand zu nehmen.

Uebrige europäische Länder.

— **Die „Fraternelle" (Brüderschaft) der französischen Eisenbahner.** Der „brüderliche Verband der Beamten und Arbeiter der französischen Eisenbahnen", eine auf Gegenseitigkeit beruhende Wohlfahrts- und Unterstützungsgesellschaft, die nicht in Politik, „sozialer Revolution" und Ausständen macht, hielt dieser Tage im Kasino zu Paris ein mit grossem amtlichen Pomp umgebenes Fest ab. Die „Fraternelle" besteht seit 20 Jahren, zählt jetzt 100 652 Mitglieder und besitzt ein Kapital von 26 000 000 Fr.; über 3 000 000 Fr. werden jährlich an 13 000 Pensionäre gezahlt. Selbstverständlich fördern die Eisenbahngesellschaften und die Regierung das nützliche Unternehmen. Gegenüber den bei der jetzigen Feier gespendeten, etwas überschwänglichen Lobpreisungen mag indess daran erinnert werden, dass erst dieser Tage der Minister der öffentlichen Arbeiten im Senat das Pensionswesen der französischen Eisenbahnen als ungenügend und reformbedürftig erklärt hat. Bei dem genannten Fest nun waren alle politischen und parlamentarischen

Spitzen vertreten und von der Regierung anwesend: Ministerpräsident Waldeck-Rousseau, Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin, Finanzminister Caillaux und Handelsminister Millerand. Die Eisenbahngesellschaften hatten entsandt die Herren: Stephan Dervillé, Präsident des Verwaltungsrathes der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn; Griolet, Vizepräsident des Verwaltungsrathes der Nordbahn; Gay, Präsident des Verwaltungsrathes der Westbahn; Auroc, Präsident des Verwaltungsrathes der Südbahn; Heurteau, Direktor, und Carlier, Generalsekretär der Orléansbahn; Metzger, Direktor der Staatsbahnen; v. Larminat, Direktor, und Foulon, Generalsekretär der Westbahn; Barabant, Direktor der Ostbahn; Blager, Direktor der Südbahn usw. Herr Cazalbou, Vorsitzender der „Fraternelle", begrüsste die hohen Gäste und schilderte in grossen Zügen die Geschichte des Verbandes. Namens der Eisenbahngesellschaften pries Herr Auroc das Wirken des Verbandes. Dasselbe that dann Ministerpräsident Waldeck-Rousseau in noch höheren Tönen; er habe das herrlichste Beispiel der Solidarität und Gegenseitigkeit gegeben, „durchdrungen von jenem Geist der Sparsamkeit und der Voraussicht, welcher in wenigen Jahren es ermöglichte, den gähnenden Schlund auszufüllen, welchen die 5 Milliarden Kriegsentschädigung gegraben hatten". Redner betonte übrigens auch, dass der Erfolg des Verbandes nur dadurch erreicht sei, dass er nicht blos das richtige Gefühl seiner Rechte, sondern auch ein starkes Gefühl seiner Pflichten besitze. Den Leitern des Verbandes wurden Orden verliehen, und zu dem Ball, welcher dem Festmahl folgte, erschien auch der Präsident der Republik mit Gemahlin.

— **Fahrkartenschwindel in der Schweiz.** Wie die „Köln. Ztg." aus Zürich erfährt, ist dort ein Schwindel mit 10 tägigen Rückfahrkarten auf den schweizerischen Bahnen aufgedeckt worden. Das Treiben ist ein Seitenstück zu dem bekannten Fahrkartenschwindel Hamburg-Köln. Die Nordostbahnverwaltung hatte schon längst Verdacht, dass Bahnschaffner noch nicht verfallene Rückfahrkarten an Personen verschacherten, die mit den Karten einen Handel trieben. Es hielt aber schwer, die Schuldigen herauszufinden. Auch strafrechtliche Untersuchungen führten zu keinem Ergebniss, weil in den einzelnen zur Kenntniss gelangten Fällen den Inhabern solcher Fahrkarten die betrügerische Absicht nicht nachgewiesen werden konnte. Meistens hiess es, man habe die Fahrkarten gefunden. Vor einigen Wochen wurde in Bern wieder ein Verdächtiger verhaftet. Man fand bei ihm mehr als 20 solcher Fahrkarten, auf einem Theil war der Lösungstag abgeändert worden. Im Laufe der Untersuchung wurden verschiedene Bahnschaffner von Hausirern angezeigt. Begründeter Verdacht blieb blos auf dreien dieser Bahnbediensteten haften; sie wurden verhaftet. Da sich die Leute auf's hartnäckigste Leugnen verlegten, musste jeder Fall durch ein weitläufiges Verfahren und umständliche Untersuchungshandlungen nachgewiesen werden. Dieser Nachweis ist nur zu einem kleinen Theile gelungen. Immerhin ist es möglich, eine Anzahl Hausirer und einige bei der Nordostbahnverwaltung schon seit langer Zeit verdächtige Schaffner, unter ihnen einen Zugführer, dem Strafrichter zu überweisen.

Man vermuthet, dass dieser Schwindel durch die ganze Schweiz verbreitet ist, und stellt deshalb eifrige Nachforschungen an.

— **Ergebnisse schweizerischer Hauptbahnen.** Nach den jetzt bekannt gewordenen Abschlüssen und Vorschlägen der Verwaltungsräthe beträgt der Reinertrag der Nordostbahn für 1900 4 882 476 Fr., gegen 4 120 536 Fr. im Vorjahr; es soll eine Gesammtdividende von 6% vertheilt werden, wenn der Rückkaufsvertrag genehmigt wird. — Bei der Jura-Simplonbahn beläuft sich der Einnahmeüberschuss auf 15 669 331 Fr., gegen 14 994 266 Fr. im Vorjahr, der Reinertrag auf 7 890 825 (+ 94 333) Fr. Der Ausschuss des Verwaltungsraths beantragt für die Aktionäre eine Superdividende von 1,5%, so dass erhalten würden die Prioritätsaktien 6% = 30 Fr., die Stammaktien 5,5%, die Genussscheine 3 Fr. Etwa 1 500 000 Fr. sollen zur vollständigen Abschreibung der Heimfallrechte verwendet werden. Uebrigens herrscht über die Gewinnvertheilung noch grosse Meinungsverschiedenheit. — Die Rechnung der Vereinigten Schweizerbahnen ergibt einen Betriebsüberschuss von 4 789 062 Fr., gegen 4 760 897 Fr. im Vorjahr, und einen Reingewinn von 2 327 324 (im Vorjahr 2 361 671) Fr. Es sollen 5% auf Stamm- und Prioritätsaktien, wie im Vorjahr, vertheilt werden. — Für die Gotthardbahn beträgt der Betriebsüberschuss 9 652 272 Fr., das ist 92 450 Fr. weniger als im Vorjahre, weil der Steigerung der Einnahmen um 820 687 Fr. eine noch höhere Steigerung der Ausgaben gegenübersteht. Ohne den vorjährigen Gewinnvortrag beträgt der Reingewinn 3 394 740 (3 257 899) Fr. Die Dividende wird mit 6⁴/₅%, gegen 6% in den beiden Vorjahren, vorgeschlagen. Die Subventionsstaaten der Gotthardbahn nehmen bekanntlich nur am Gewinn theil, wenn die Dividende über 7% festgesetzt wird, was nur wenige Male mit geringen Beträgen der Fall war.

— **Simmenthalbahn und Simplon.** Das grosse Projekt der Lötschbergbahn, welche den Kanton Bern in direkte Verbindung mit dem Simplondurchstich bringen würde, wird wohl noch lange seiner Ausführung harren. Indessen wird das Berner Oberland durch den Bau der Simmenthalbahn auch dem Simplon erheblich näher gebracht. Auf der Berner Seite ist die Bahn im Bau bis Zweisimmen, von Montreux her bis Montbovon durch den Tunnel des Jaman. Die Strecke von Montreux über Lausanne nach Interlaken ist 182 km lang, die neue Strecke von Montreux durch das Simmenthal nach Interlaken wird nur 110 km betragen. Wie der Berner „Bund" zuverlässig vernimmt, wird mit der Eröffnung des Simplon 1903/4 auch die durchgehende Linie von Montreux nach dem Berner Oberlande dem Verkehr übergeben werden können.

— **Simplontunnel.** Nach dem Jahresbericht der Jura-Simplon-Bahngesellschaft für 1900 stieg die bis Ende 1900 für den Simplondurchstich verausgabte Summe auf rund 21 000 000 Fr. Im Monat Mai schritt der Richtstollen um 183 m auf der Nordseite und um 313 m auf der Südseite vor; seine Länge ist danach 5 046 m auf der Nordseite und 3 896 m auf der Südseite, insgesammt 8 942 m.

— **Rückkauf der schweizerischen Nordostbahn.** Gegen den Beschluss der Verwaltung der Bahn, das Angebot der Eidgenossenschaft zum freihändigen Rückkauf anzunehmen, hat sich zwar ein lebhafter Widerstand geltend gemacht — in deutschen Börsenkreisen redete man sogar wieder von „Vergewaltigung" —, aber schliesslich dürfte die Verstaatlichung auf dieser Grundlage verwirklicht werden. Auf den Wunsch, die darüber beschliessende Generalversammlung bis Dezember zu verschieben, damit die Aktionäre, welche bisher ihre Eintragung in das Stimmrechtsregister versäumt haben, diese bewerkstelligen können, lässt sich die Verwaltung nicht ein. Aus dem Bundesrath kommende Stimmen erklären, unter keinen Umständen wäre der Bundesrath höher gegangen, als im Abkommen vorgesehen ist. Dem Professor v. Salis als Vertreter der Guyer-Zeller'schen Erben war für die Annahme ein Endwort bis zu einer bestimmten Stunde gestellt. Wenn der Rückkauf jetzt auf Grundlage einer Zahlung von 500 Fr. für die Aktie erfolgt, so ist immerhin daran zu erinnern, dass der Aktienkurs lange Zeit unter diesem Betrage stand. Ende Oktober 1898 war der Kurs 480, stieg im ganzen Jahr 1899 nicht über 496 und schloss Ende 1899 mit 482. Das Jahr 1900 brachte mit geschäftlichem Rückgange weitere Erniedrigung des Aktienwerthes bis auf 446 im Juli. Gegen Ende 1900 trat eine Erholung ein, hauptsächlich infolge des freihändigen Rückkaufs der Centralbahn. Die Aktien der Nordostbahn stiegen darauf in zwei Monaten bis Ende Dezember auf 545.

— **Der Tunnel unter dem Solent.** Unter dem Meeresarm Solent, der die Insel Wight von der englischen Küste trennt, soll zur Verbindung des englischen Eisenbahnnetzes der „London and South Western Railway" mit demjenigen der Insel Wight ein Tunnel erstellt werden. Wie das „Journal des transports" mittheilt, soll diese Bahn neben den Erleichterungen des Verkehres noch den strategischen Vortheil einer sicheren, raschen Truppenüberführung vom Hauptlager in Adlershot zur Vertheidigung der Insel bieten.

Infolge des während des ganzen Jahres milden Klimas der Insel Wight ist ihr Personenverkehr mit dem englischen Festland sehr bedeutend. Bisher wurde derselbe durch Fährboote zwischen Portsmouth und Ryde vermittelt, welche zur Ueberfahrt 25 Minuten brauchten, durch die Witterung aber manchen Störungen in ihrem Dienste unterworfen waren. Die neue, von der „London and South Western Railway" projektirte Linie unterfährt den Meeresarm an seiner engsten Stelle, die nur 2,4 km misst, und hat ihren Ausgangspunkt in Brockenhurst bei Lymington und den Endpunkt auf der Insel bei Freshwater, wo sie sich den übrigen Linien nach Cowes, Dewport und Ventnor anschliesst. Die Gesammtlänge der Bahn wird einschliesslich des Tunnels nur 6,4 km betragen und — den Theil unterhalb des Meeres eingerechnet — nur etwa 3 km Tunnelbau erfordern. Wie die angestellten Untersuchungen ergaben, bietet der Baugrund für die Ausführung keine besonderen Schwierigkeiten. Der Tunnel kann bis zur Meeressohle in gewöhnlichem Mauerwerk ausgeführt werden, während man den Theil unter dem Meere nach dem System „Greathead" bauen will. Die Neigungen zu beiden Seiten werden so angelegt, dass sie sich in ihrem tiefsten Punkte in der Mitte des Solent treffen. Die Strecke soll nach Art des Themsetunnels mit zwei Gleisen versehen werden.

— **Kontrole der Durchlass- und Transportfähigkeit der Bahnen sowie der Aufnahme- und Ausfuhrfähigkeit der Häfen Russlands.** Die amtliche „Handels- und Industriezeitung" bringt plötzlich die etwas geheimnissvolle Mittheilung, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten beschlossen hat, alljährlich eine

Kontrole der Durchlass- und Transportfähigkeit der Eisenbahnen und der Aufnahme- und Ausfuhrfähigkeit der Häfen vorzunehmen.

Was soll dieser Beschluss? Die beunruhigten Interessenten, deren Getreide auf den Stationen im Osten und Süden und wo überhaupt Ernteüberschüsse vorhanden und verkauft worden sind, beruhigen? Oder was soll sonst die Aussicht auf eine Regierungsmaassregel, die doch so selbstverständlich ist, dass ihre bisherige Nichtbeobachtung geradezu erstaunlich wäre. Denn es ist doch kaum glaublich, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten, das gegenwärtig bereits mehr als 60 % sämmtlicher Bahnen unmittelbar verwaltet, sich darüber im Unklaren sein kann, wie viel die Bahnen leisten können. Sollte das aber wirklich der Fall sein, dann brauchten die betreffenden Instanzen nur die endlosen Klagen zu lesen, die sich mit dem Aufzählen der nicht beförderten, auf den Stationen lagernden und dem Verderben preisgegebenen Wagenladungen Getreide usw. beschäftigen, um leicht festzustellen, wo die Bahnen den Ansprüchen des Verkehres nicht genügen.

Das Ergebniss wäre wahrscheinlich ein recht unbequemes, denn wo in den verkehrsreicheren Theilen des weiten Reiches vermögen die Eisenbahnen den Anforderungen des schnell emporgeblühten Handels und Verkehres zu entsprechen?

Gerade in letzter Zeit sind wieder viele Klagen laut geworden, die deutlich zeigen, in wie drückender Lage sich Handel und Verkehr befinden. Da lesen wir in der Deutschen „Moskauer Zeitung": „Infolge des grossen Mangels an rollendem Material nehmen die der Beförderung harrenden Getreidefrachten auf den Staats- und Privatbahnen an Zahl noch immer zu. So befinden sich gegenwärtig auf der Ssysran-Wjäsmabahn über 4000 mit Getreide befrachtete Wagen, auf der Ssamara-Slatouster Bahn beziffert sich die Zahl der nicht beförderten Getreidewagen auf etwa 9000 und auf der Rjäsan-Uralbahn befinden sich ausser mehreren tausend Wagen diesjähriger auch mehrere tausend Wagen vorjähriger Getreideernte, wobei gar nicht abzusehen ist, wann ungefähr auf Beförderung derselben zu rechnen sein wird."

Die „Birsh. Wed." schreiben: „Mit dem Eintreffen der Getreidekarawane auf der Wolga in Rybinsk erweist es sich, dass die Rybinsk-Bologojer Eisenbahn nicht genügend Transportmittel besitzt, um die Getreidewaaren, die für Mai-Juni nach Petersburg zu liefern sind, zu befördern. Die Eisenbahn stellt jetzt jedem Getreideboote nur zwei Wagen täglich zur Verfügung, so dass jedes Boot einen Monat und mehr brauchen wird, um sein Getreide in die Eisenbahnwagen zu verladen. Das Getreide dürfte unter solchen Umständen so spät in Petersburg eintreffen, dass die Petersburger Ausfuhrhändler ihre vertraglichen Lieferungen nicht einhalten können. Auch im vorigen Jahre um diese Zeit machten sich dieselben Missstände bemerkbar."

So liesse sich die Reihe der Klagen noch unendlich verlängern. Dem gegenüber scheint der Trost, den die deutsche „Moskauer Zeitung" ihrem Artikel zum Schluss beifügt, nicht übertrieben viel verheissend. Sie schreibt: „Die Ministerien der Verkehrsanstalten und der Finanzen lenkten ihre Aufmerksamkeit auf einen so durchaus ungewöhnlichen Zustand, durch welchen nicht nur die Frachtversender, sondern auch die Eisenbahnen selbst leiden, und die eingesetzte Spezialkommission ergreift gegenwärtig die erforderlichen Maassregeln behufs Vorbeugung von Getreidefrachtanhäufungen in künftigen Jahren."

Wie aber die Mittheilung aus Rybinsk lehrt und wie jedermann weiss, sind die beklagten Zustände unheilbare Leiden der Eisenbahnen, unter denen der Verkehr und der Handel, der sich ja doch nicht innerhalb der Grenzen des russischen Reiches abspielt, sondern weit in die Welt hinaus reicht, schwer leidet, und denen man mit dem Versprechen, in künftigen Jahren helfen zu wollen, nicht mehr beikommen kann. Es muss kräftig zugegriffen werden und das fehlende: zweite Gleise, leistungsfähige Lokomotiven, Güterwagen usw. herbeigeschafft werden. Sollte der gegenwärtige Nothstand, in dem sich die Industrie in Russland unbestrittenermaassen befindet, weil ihr Arbeit fehlt, nicht der geeignete Zeitpunkt sein, um das fehlende schleunigst zu beschaffen?

— **Bau der russischen Nordbahn.** Wir haben in Nr. 41 S. 657 d. Ztg. an der Hand einer Mittheilung der „Nowosti" berichtet, was in St. Petersburg über den Bau der sogen. Nordbahn bekannt geworden war. Wir knüpften aber auch schon damals Zweifel an die Richtigkeit jener Mittheilungen, weil uns das Unternehmen weder nutzbringend, noch vom Standpunkt des Prinzipes der Staatsbahnen wahrscheinlich erschien. Unsere Auffassung der Sachlage hat sehr bald Bestätigung gefunden.

Der „Praw. Westnik" (Regierungsbote) veröffentlicht den Allerhöchsten Befehl betreffs des im Jahre 1902 in Angriff zu nehmenden Baues der Nordbahn in der Richtung St. Petersburg-Tichwin-Tscherepowez-Wologda-Bui-Galitsch-Wjätka mit einer Zweigbahn von Bui zur Station Danilow der Moskau-Jarosslaw-Archangelsk-Eisenbahn, wobei die Strecke Danilow-Urotsch der letztgenannten Eisenbahn in eine (russische) Vollspurbahn umgebaut werden soll. Ueber die Wolga wird bei Jarosslawl eine Brücke gebaut werden.

Damit ist allen Zweifeln ein Ende gemacht! Petersburg wird also im Jahre 1903 zusammen mit seiner 200. Jahresfeier, meint die deutsche „St. Petersburger Zeitung", vielleicht die Eröffnung der Nordbahn, wenn auch noch nicht im vollen Umfange, festlich begehen können. Ueber die Bedeutung dieser Bahn für die Residenz sind ja im Laufe der Jahre schon Ströme von Tinte verschrieben worden. Jedenfalls kann sich Petersburg und das ganze Nordgebiet mit seinen 7000000 Einwohnern aufrichtig freuen über die Nachricht, dass dieser Wunsch in Erfüllung gehen wird. Der Norden Russlands harrt, wie die „Now. Wremjä" ganz richtig bemerkt, schon längst einer Bahn, denn es fehlt ihm an Verkehrsadern und Absatzwegen. Neue, moderne Verkehrswege bringen neues Leben in ein Land und fördern dessen Produktion.

Peterburgs Bedeutung als Handelsmittelpunkt und Hafen kann durch die Nordbahn nur gewinnen, wird durch diese doch ein weitläufiges Hinterland für Handel und Wandel geöffnet und die Residenz mit Sibirien in direkte Eisenbahnverbindung gesetzt.

Damit kann man zweifellos, soweit es sich um allgemeine Gesichtspunkte handelt, einverstanden sein, denn das ist noch nicht beobachtet worden, dass neue, gute Verkehrswege einem Gebiete, das bisher unerschlossen gewesen ist, keinen Nutzen gebracht haben. Es fragt sich nur, ob der Nutzen in dem erhofften Umfange eintreten wird. Diese Frage muss auch erst die Zukunft in Bezug auf die Nordbahn und namentlich soweit St. Petersburg dabei in Betracht kommt, beantworten. In dieser Beziehung wird es namentlich darauf ankommen, ob auch der Zufluss sibirischer Güter thatsächlich in dem erhofften Umfange eintreten wird. Geschieht das nicht, oder nicht in dem weitgehenden Umfange, als der Hafen von St. Petersburg das voraussetzt und mit Bestimmtheit von der neuen Bahn erwartet, dann wird ein Theil der Hoffnungen und Erwartungen eben nicht in Erfüllung gegangen sein.

Fremde Welttheile.

— Nun wird mit dem **Bau der grossen Eisenbahnlinie von Orenburg nach Taschkent** zur Verbindung der sibirischen Eisenbahn mit den mittelasiatischen Bahnen, wie es scheint, doch ernst gemacht. Die „Wost. Obosr." theilt nämlich mit, dass in Orenburg eine Anzahl Ingeniöre für den Bau der Bahn eingetroffen ist. Der Bau wird von den beiden Endpunkten aus gleichzeitig in Angriff genommen werden. Für das laufende Jahr sollen 9000000 R. für den Bau angewiesen worden sein. Die ganze 1000 Werst = 1067 km lange Linie soll in vier Jahren fertiggestellt werden.

Nach Beendigung dieses grossen Eisenbahnbaues wird es Russland möglich sein, ganz unmittelbar mit seinen Eisenbahnzügen die äusserste südliche Grenze seiner mittelasiatischen Besitzungen zu erreichen. Bisher konnte das nur geschehen, indem der Kaspisee mit in Anspruch genommen wurde. Aber weder sind die Transportmittel auf dem See so ausgiebig, dass grosse Güter- bezw. Truppenbewegungen sichergestellt sind, noch kann man mit der jederzeitigen Benutzung des Sees rechnen. Das wird alles anders, sobald die Verbindung Orenburg-Taschkent erst hergestellt ist. Auch wenn man ganz von der hohen militärischen Bedeutung dieser Bahn vorerst absieht, bleibt sie nicht minder wichtig vom Gesichtspunkte des Handelsverkehres. Mittelasien gewinnt für Russland täglich an Bedeutung, denn nicht nur der weitverbreitete Anbau sowie die verhältnissmässig reichen Ernten von Baumwolle dürfen als Gradmesser des Werthes jener Besitzungen gelten, sondern ebenso werthvoll sind die Reis-, Wein- usw. Ernten. Kurz, Russland hat allen Grund, die mittelasiatischen Gebiete möglichst eng an das Mutterland durch gute Verkehrswege anzuschliessen, und zwar nicht nur zum Empfang der asiatischen Ernten, sondern ebenso, um die russischen Industrieerzeugnisse sicher zuführen zu können; denn der Bedarf an solchen wird sicherlich in gleichem Maasse steigen, als immer grössere Flächen bebaut und der Absatz nach Europa lohnender wird, weil gleichzeitig mit dem Anwachsen der bebauten Flächen auch das Bedürfniss nach besseren Hilfsmitteln zum Bestellen, Abernten der Aecker und zum Bearbeiten der Ernten steigen wird. Alle diese Hilfsmittel muss aber Russland oder Westeuropa liefern.

— **Bagdadbahn.** Endlich verlautet wieder etwas in der Angelegenheit dieses Unternehmens, über dessen Stillstand wir in Nr. 33 S. 521 dieser Zeitung zuletzt berichtet hatten. Nach einer der „Pol. Korr." aus Konstantinopel zugehenden Meldung ist ein von der deutschen und französischen Interessentengruppe

genehmigter Vertragsentwurf bezüglich des Bagdadbahnprojektes vor kurzem von der Direktion der anatolischen Bahn dem türkischen Bautenministerium unterbreitet worden. Der Entwurf wird gegenwärtig in diesem Ministerium ins Türkische übersetzt, um dann im Yildiz-Kiosk vorgelegt zu werden.

— **Ueber die Kumassieisenbahn** (englisch-afrikanische Goldküste) schreibt „Engineering" folgendes: Der Grund, welcher die häufigen Kriege zwischen den Engländern und Aschantis seit dem Jahre 1807 hervorrief, lag in den elenden Verkehrsmitteln zwischen der Küste und den Binnenstädten. So lange die auf beiden Seiten dicht verwachsenen und oft überschwemmten Fusspfade das einzige Mittel für einen Truppentransport nach dem Hinterlande bildeten, glaubten sich die Eingeborenen straflos grosse Freiheiten herausnehmen zu können. Da sie gelegentlich zu weit gingen, wurde ihnen gezeigt, dass ihre Sicherheit nicht so gross sei, als sie glaubten. Nachdem Kumassi im Jahre 1874 eingenommen war, kam eine Periode des Friedens bis 1895, in welchem Jahre Kumassi wieder zerstört wurde. In der Zwischenzeit war in der öffentlichen Meinung eine grosse Veränderung eingetreten und man hatte aufgehört, Kolonien nur als mit unbequemer Verantwortung verknüpft zu betrachten, als ob sie kaum die Mühe, die sie verursachten, lohnten. Andere Völker, besonders Frankreich, hatten gezeigt, dass sie das Innere Afrikas schätzten, und dass, wenn die Engländer dort nicht ihre Macht fest gründeten, sie ihnen zuvorkommen und sie ausschliessen würden. Dieser Gedanke führte zum Bau der Kumassibahn. Es wurden Vermessungen zur Auffindung des besten Weges vorgenommen, und zwar bildete zunächst die Wahl des Hafens eine wichtige Frage. Die Goldküste hat keinen Hafen, Sandbänke versperren die Mündungen der Flüsse und es gibt keine Stelle, wo Schiffe von einigem Umfange nahe an die Küste gelangen können. Die einzigen schiffbaren Flüsse sind die Ankobra und der Volta, von denen die erstere zum Transport von Maschinen nach einem Theil der Goldminen, welche auch theilweise das Ziel der Eisenbahn bilden, benutzt wird. Der Ort Sekondi wurde als der beste Ausgangspunkt der Bahn an der Küste gewählt, und im Jahre 1897 wurde eine Expedition ausgesandt, um die Voruntersuchungen der $39\frac{1}{2}$ engl. Meilen (= 63,59 km) langen Strecke von Sekondi nach Tarkwa auszuführen; darauf bestimmte das Kolonialamt, dass mit den Arbeiten auf dieser Strecke begonnen werden sollte, und jetzt haben die Schienen Tarkwa erreicht. Das Land zwischen Tarkwa und Kumassi, welches bis dahin unbekannt war, wurde im Jahre 1899 von Herrn Shelford durchforscht und die Ausdehnung der Bahn genehmigt. Wir erfahren aus dem westafrikanischen Jahrbuch (The West African Publishing Syndicate), dass auf der Strecke nach Aschanti über Tarkwa hinaus die Erdarbeiten auf vier, die Abtragung der schweren Felsmassen auf sieben engl. Meilen im Gange sind, und es sind Einrichtungen getroffen, um mit den Erdarbeiten bis zur 10. und 20. Meile zu gleicher Zeit zu beginnen. Die Strecke bis Obbuassi ist vermessen und die Arbeiten schreiten monatlich auf vier engl. Meilen (= 6,44 km) fort und werden auch noch beschleunigt werden. Die grösste Steigung bis Tarkwa ist 1:50, zwischen Tarkwa und Obbuassi finden sich keine grossen Erhebungen. Die Spurweite ist 3 Fuss 6 Zoll, die Schienen wiegen 50 Pfund und die Stahlschwellen 84 Pfund. Die Küste ist von der typisch-westafrikanischen Beschaffenheit; die Dampfschiffe liegen 2—3 Meilen weit hinaus vor Anker und entladen ihren Inhalt in kleine Boote, welche dann bis an die Piers geschleppt werden. Die Goldminen, die zum Theil an der Linie liegen, haben durch Beiträge zum Bau der Bahn Verkehrsgarantien gegeben. Beim Bau der Bahn haben sich grosse Schwierigkeiten herausgestellt, das Klima ist schädlich, einheimische Arbeitskräfte sind schwer zu bekommen, denn die Leute können sich ihren Lebensunterhalt mühelos verschaffen und halten bei schwerer Arbeit nicht aus. Dichte Waldungen mussten niedergehauen und Unterholz entfernt werden. Steinschotter gibt es fast nicht und der Ersatz besteht aus „swish", einer Art von rothem Thon, welcher durch die starken tropischen Regengüsse sinkt und sich löst und fortwährend Aufmerksamkeit erfordert. Hoffentlich wird die Bahn bald durch Gegenden kommen, wo genügend Steine gefunden werden, und dann wird ein grosser Theil der jetzigen Schwierigkeiten schwinden. Die Kosten belaufen sich auf 6 000 bis 7 000 £ (= 120 000 bis 140 000 Mark) für die englische Meile (= 1,61 km); bis Tarkwa musste eine Brücke über den Bonsafluss hergestellt werden. Bis jetzt sind drei sehr hübsche Bungalows (einstöckige leichte Sommerhäuser) als Stationen auf dem Wege bis Tarkwa errichtet worden. Die Arbeiten werden von der Regierung der Goldküste unter der Oberaufsicht von Ingeniören ausgeführt.

— **Die Vereinigung aller Hochbahnen Chicagos** zu einer einzigen Gesellschaft ist neuerdings durchgeführt worden und hat nach den „Railway News" die Gründung der neuen Gesellschaft unter der Führung von John J. Mitchell, Präsident der Illinois Trust and Savings Co., bereits stattgefunden. Ausgeschlossen von dieser Vereinigung bleibt vorläufig nur die Südseite der Hochbahn, deren Erwerb infolge des augenblicklichen hohen Kursstandes der Aktien (109 %) auf eine spätere Zeit verschoben ist. Das Kapital der neuen Gesellschaft beläuft sich auf zusammen 180 625 000 *M.* in Aktien und 124 418 750 *M.* in Obligationen, an denen sechs verschiedene Gesellschaften betheiligt sind.

Allgemeines.

— **Eine neue Streckenbremse.** Bekanntlich werden schon seit längerer Zeit Versuche mit besonderen Vorkehrungen gemacht, um Eisenbahnzüge von bestimmten Punkten der Strecke aus zum Stillstand bringen zu können. Zwei Schweizer (Hraler und Boltzhauser) haben eine neue, diesen Zweck verfolgende Bremse gebaut und den österreichischen Eisenbahnbehörden zur Erprobung vorgelegt. Dieser Tage fand in der Strecke Tulln-Absdorf der österreichischen Staatsbahnen mit einem Sonderzuge eine Probe statt, welcher zahlreiche Oberbeamte der Staatsbahnen und anderer Bahnen sowie Vertreter des Eisenbahn- und des Reichskriegsministeriums beiwohnten. Bei einer Geschwindigkeit von 95 km in der Stunde wurde der Zug, der aus einem Gepäckwagen, zwei vierachsigen Durchgangswagen und einem ebenso grossen Salonwagen bestand, nach einem Bremswege von 711 m auf der Waagrechten nach 48 Sekunden zum Stillstande gebracht. Dann folgten Proben mit einer Geschwindigkeit von 60 km in 27 Sekunden bei einem Bremswege von 298 m; 15 km in 7 Sekunden mit 22,5 m Bremsweg; 11 km in 5 Sekunden mit 8 m; 92 km in 41 Sekunden mit 619 m; 68 km in 22 Sekunden mit 253 m. Bei einer Geschwindigkeit von 6 und 10 km versagte die Bremse. Die Bremsung erfolgte ohne merklichen Stoss. Die Vorrichtung besteht aus zwei von einander unabhängigen Theilen. Der eine befindet sich an den Fahrbetriebsmitteln, der andere an den Gleisen bei Weichen vor Stationen, Wagenübergängen oder an sonstigen Punkten, von welchen aus die Bremse bethätigt werden soll. Der erste Theil hat die Aufgabe, einen fühlbar werdenden Hebelanschlag an die zweite, im Gleise befindliche Vorrichtung in eine Bremsauslösung umzusetzen.

— **Ueber Stahlschienenherstellung** enthalten die Newyorker „Engineering News" einige interessante Mittheilungen, und zwar: a) einen Vortrag von W. R. Webster über Bedingungen für Stahlschienen. Die von der amerikanischen Sektion der internationalen Vereinigung für die Prüfung von Materialien vorgeschlagenen Normalbedingungen sind in vollem Umfange abgedruckt. Wir wollen hier nur wenige Punkte hervorheben: Hinsichtlich der chemischen Zusammensetzung soll Phosphor nie über 0,1 % und Silicium nie über 0,2 % vorkommen, während von Kohle und Mangan bei schwereren Schienen etwas mehr zugelassen wird als bei leichteren. Schienen von 25 bis 30 kg/m: Kohle 0,35 bis 0,45 %, Mangan 0,7 bis 1 %. Schienen von 45 bis 50 kg/m: Kohle 0,45 bis 0,55 %, Mangan 0,8 bis 1,1 %. — Fallversuche sollen bei einer Stützweite von 0,914 m mit einem Bär von 900 kg aus Höhen von 4,57 bis 5,79 m angestellt werden. — Ungenauigkeiten in der Schienenhöhe sollen bis 0,4 mm unter und 0,8 mm über dem vorgeschriebenen Maass zugelassen werden. — Die Normallänge der Schienen konnte mit Rücksicht auf die zur Versendung verfügbaren Wagen nur auf 9,14 m festgesetzt werden. 10 % der Schienen dürfen in kürzeren Längen, bis 7,32 m abwärts geliefert werden.

b) Aus einem Aufsatz von Robert W. Hunt über Wärmegrade beim Fertigstellen der Stahlschienen theilen wir folgendes mit: Verfasser hat schon früher auf die hervorragende Bedeutung des Walzens bei verringerter Wärme des Stahles hingewiesen. Dieses Verfahren, welches allerdings zur Zeit noch nicht allgemein durchführbar ist, bringt ein besonders gleichmässiges, feines Korn im ganzen Schienenquerschnitt hervor und dies ist wichtiger als eine genau den Vorschriften entsprechende chemische Zusammensetzung, um dauerhafte, sich wenig abnutzende Schienen zu erzeugen. — Bei der grossen Abgängigkeit der Stahlschienen unternahm die Pioneer Co. in Chicago, abgefahrene Schienen neu zu walzen (renew) in solche leichteren Querschnitts. Hierbei wurden mit den geringeren Wärmegraden so gute Erfolge erzielt, dass die Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft die Fertigstellung bei niedrigem Hitzegrad in ihre neuen Schienenbedingungen aufnahm. Die Hitze, bei welcher Schienen von 40 kg/m bisher geliefert wurden, ergab sich zu (1 795 ° F.) 979 ° C. Nach dem neuen Verfahren hatten die Schienen beim Verlassen der Fertigwalzen 861 ° C., in einem anderen Werk sogar nur 805 ° C., was vielleicht etwas zu wenig ist.

Nach Durchführung des neuen Verfahrens glaubt Hunt eine Aenderung der über 40 kg/m schweren Normalprofile empfehlen zu sollen. H . . e.

Bücherschau.

— **Das Bürgerliche Gesetzbuch** nebst dem Einführungsgesetz, gemeinverständlich erläutert von Heinrich Rosenthal, Landgerichtsdirektor in Danzig. 5. Auflage. 31.—40. Tausend. Preis: in Leinen gebunden 5 ℳ. Graudenz. Druck und Verlag von Gustav Röthe.

Das Werk ist hervorgegangen aus einem dem Graudenzer „Geselligen" in den Jahren 1896 ff. in besonderen Beilagen beigefügten Abdruck des Bürgerlichen Gesetzbuchs mit gemeinverständlichen Erläuterungen. Diese Veröffentlichungen haben gleich damals so viel Anklang und Anerkennung gefunden, dass nach und nach nicht weniger als 23 andere Zeitungen das Abdrucksrecht erwarben. In dieser Form ist die verdienstvolle Arbeit in 200000 Exemplaren im deutschen Volke verbreitet worden, und dass die Nachfrage damit noch keineswegs erschöpft war, erhellt aus dem Umstande, dass von der zuerst im Jahre 1899 veranstalteten Buchausgabe jetzt nach Ablauf von kaum zwei Jahren 30000 weitere Exemplare abgesetzt werden konnten. Was dem Buche gerade für den Laien einen so hohen Grad von Brauchbarkeit gibt, ist die sinnreiche Art, in welcher die wichtigeren Stellen jedes einzelnen Paragraphen durch fetten Druck hervorgehoben sind, so dass sie die Aufmerksamkeit des Lesers von vornherein fesseln und dadurch den Inhalt der einzelnen Sätze seinem Verständnisse näher bringen. Aber auch dem Juristen werden die dem Gesetzeswortlaut beigefügten Anmerkungen in ihrer Knappheit und Kürze sowie die jedem einzelnen Abschnitte vorausgeschickten Einleitungen, welche die Grundgedanken der betreffenden Lehre in volksthümlicher klarer Sprache entwickeln, manche Anregung und Belehrung bieten. Wir möchten dem gediegenen Werke daher auch in den Kreisen der deutschen Eisenbahnbeamten die weitgehendste Verbreitung wünschen.

— **Der skandinavische Express**, das soeben erschienene geschmackvoll ausgestattete Kursbuch der Sassnitz-Trelleborglinie, welches von dem unter staatlicher Kontrole stehenden Büro in Berlin, Unter den Linden 59, unentgeltlich verabfolgt wird, verzeichnet eine Reihe wichtiger Verkehrsänderungen in dem Reiseverkehr zwischen Deutschland und Skandinavien, die mit dem Beginn des Sommerfahrplanes in Kraft treten. Besonders erfreulich ist die Verkürzung der Fahrzeit zwischen Berlin und Christiania um volle 6 Stunden, so dass Christiania von Berlin aus über Sassnitz-Trelleborg in 28 Stunden jetzt zu erreichen ist. Ausserdem bringt der „Skandinav. Express" neben einer grossen Reihe von Beschreibungen und photographischen Abbildungen der schönsten Gegenden Schwedens, Norwegens und Finnlands noch 10 ausgearbeitete Vorschläge über Rundreisen durch Norwegen, mit besonderer Berücksichtigung all' der Punkte, die der deutsche Kaiser auf seinen Nordlandsfahrten berührt hat.

— **Westinghouse elektrische Strassenbahnen**. Westinghouse Elektrizitäts-Aktiengesellschaft, Berlin. — Wir erhalten von der Gesellschaft ein kleines Album, in dem ihre Erzeugnisse für elektrische Strassenbahnen und zwar die Stromerzeuger, Strassenbahnmotoren nebst Zubehör und die sonstige Wagenausrüstung abgebildet und in ihren wesentlichen Kennzeichen beschrieben sind. Die amerikanische Stammgesellschaft hat bereits unter Bildung von Tochtergesellschaften in Paris und London ihren Wirkungskreis weithin ausgedehnt. Auch in Deutschland finden wir schon bei der Hannoverschen Strassenbahn Erzeugnisse der Gesellschaft. Das Hauptthätigkeitsfeld der Muttergesellschaft ist naturgemäss Nordamerika. Hier sind ihr die grossen Arbeiten der Umwandlung auf elektrischen Betrieb der Manhattanhochbahn in Newyork und der Brooklyner Hochbahnen zugefallen. Bei ersterer liefert sie elektrische Maschinen mit einer Gesammtleistung nach ihrer Angabe von rund 100000 PS. Den Brooklyner Auftrag hat sich die Firma im Wettbewerb mit zwei anderen amerikanischen Häusern erstritten und damit hat das elektro-pneumatische System über das sogenannte multiple-control-System gesiegt. An weiteren Leistungen verzeichnet die Firma die Einrichtung von Apparaten für die dritte Avenue-Strassenbahn in Newyork mit zusammen 70000 PS, ferner für das städtische Bahn- und Lichtwerk in Glasgow mit 50000, Manchester mit 14000 PS. Zu nennen sind sodann Ausführungen in Paris, darunter die Stadtbahn, ferner für Bradford und Halifax in England, Ghent und Madrid.

— **Der Sommerfahrplan der königlich niederländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Zeeland"** für die Vlissinger Verbindung zwischen dem Festlande und England ist vor kurzem in bekannter eleganter Ausstattung erschienen und enthält nicht nur alle unmittelbar auf diese Verbindung bezüglichen Angaben, sondern auch die Fahrpläne der anschliessenden Schnellzüge Englands, Hollands, Belgiens, Deutschlands, der Schweiz, Oesterreich-Ungarns, Italiens, selbst Russlands und Sibiriens. Nicht nur Irkutsk findet sich auf diesem Fahrplan, sondern sogar schon Chaborowsk und Wladiwostok. Freilich sind von jenseits Moskau an die Abfahrtszeiten nicht ausgefüllt. Die Entfernung London-Irkutsk ist auf 8300 km angegeben. Sehr anschaulich sind die beigegebenen Kartenskizzen, in denen die Haupt-Schnellzugslinien, die mit dem Vlissinger Seewege in Verbindung stehen, fett ausgezeichnet sind. Auch sonst enthält dieses Kursbuch eine Fülle schätzenswerther Angaben. Das Kursbuch ist von den Agenten der Gesellschaft und von ihrer Direktion in Vlissingen unentgeltlich zu erhalten.

— **Eisenbahnschematismus für Oesterreich-Ungarn 1901/1902.** Vor kurzem ist der 27. Jahrgang dieses in Eisenbahnkreisen sehr beliebten Nachschlagebuches erschienen. Wie seine Vorgänger, so verfolgt auch der vorliegende Jahrgang den Zweck, ein Nachschlagebuch für alle Personalien der im Dienste der Eisenbahnen, Zahnrad- und Strassenbahnen Oesterreich-Ungarns stehenden Beamten zu bieten. Es wird daher das Werk jedem, der sich über die Verhältnisse des Personals und der Dienststellen der Eisenbahnbehörden und einzelnen Eisenbahn- und Strassenbahnverwaltungen Oesterreich-Ungarns unterrichten will, ein willkommener Rathgeber sein. Das Werk, dessen Ertrag bekanntlich dem österreichischen Eisenbahnunterstützungsfonds zufliesst, ist vom Redaktionskomitee (Wien II/2 Nordbahnstrasse Nr. 50) sowie durch alle Buchhandlungen zu beziehen.

— **Die Wärmeausnutzung bei der Dampfmaschine.** Von W. Lynen, Professor an der technischen Hochschule in Aachen. Mit 24 in den Text gedruckten Figuren. Berlin. Verlag von Julius Springer. Preis 1 ℳ. — Das in hohem Grade fesselnd geschriebene Büchelchen, ein Sonderabdruck aus der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingeniöre", die Wiedergabe eines auf Anregung des München-Gladbacher Dampfkessel-Revisionsvereins gehaltenen Vortrags, belehrt über die „Fortschritte, welche geeignet sind, die im Dampf enthaltene Wärme besser auszunutzen, und durch die sich unsere Maschinen der vollkommenen Maschine immer mehr nähern". Die Angelegenheit hat eine nicht hoch genug anzuschlagende wirthschaftliche Bedeutung und der Verfasser hat sich ein Verdienst erworben, dass er die einschlägigen Fragen, ausgehend vom Carnot'schen Kreisprozess, in leicht fasslicher Weise behandelte, unter Zuhilfenahme der körperlichen Vorstellung, gleichsam Verkörperung der Wärme, durch die er hofft, „denen, die in die Kenntnisse der mechanischen Wärmetheorien eingeführt sind, eine kurze Unterhaltung darzubieten, und denjenigen, denen der Gegenstand fern gelegen hat, das Verständniss für das eigenartige Verhalten der Wärme bei Arbeitsvorgängen schnell zu erwecken und die Ergebnisse ihrem Gedächtnisse fest einzuprägen". Diesen letzteren Zweck erreicht der Verfasser durch seine trefflichen Darlegungen beim Leser vollkommen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt im böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehre der Tarifnachtrag I in Kraft. Er enthält neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen die Aufhebung der Frachtsätze von Strebichowitz-Winaritz (Libuschiner Schacht), Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno und Smecna-Sternberg nach Gnoien mit Ablauf des Monats September d. J., ferner abgeänderte und neue Frachtsätze für verschiedene Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg, der Hohenebra-Ebeleber und Niederlausitzer Eisenbahn, sowie für die

Station Neudau der Buschtěhrader Eisenbahn. Der Nachtrag kann durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Dresden, den 19. Juni 1901. (1478)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Güterverkehr I/II.

Mit dem 1. Juli 1901 werden im Ausnahmetarif 18 für Flachs und Hanf ermässigte Ausnahmesätze nach Breslau Märk.=Freiburger Bahnhof von ostpreussischen Flachsstationen widerruflich eingeführt.

Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen und Verkehrsbüreaus Auskunft.

Bromberg, den 8. Juni 1901. (1479)

Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-hessischer Verkehr. Ostdeutsch-hessischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab treten an Stelle der bisherigen Ausnahmesätze für Giessereiroheisen neue ermässigte Ausnahmesätze in Kraft.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 13. Juni 1901. (1480)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten in Kraft:

1. direkte Frachtsätze zwischen Station Amalienhof der Altdamm-Kolberger Eisenbahn und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen;
2. direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Liebeseele, Ostswine und Pritter des Direktionsbezirks Stettin und Station Kempen B. W. E. der Breslau-Warschauer Eisenbahn, sowie ermässigte Entfernungen für Kempen B. W. E. im Verkehr mit verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Stettin;
3. direkte Frachtsätze zwischen Station Salzdetfurth des Direktionsbezirks Hannover und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, der Nebenbahn Hansdorf-Priebus, Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, Rauscha-Freiwaldau und der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel;
4. ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Erfurt infolge Eröffnung der Neubaustrecke Köppelsdorf-Stockheim.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 13. Juni 1901. (1481)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-mährisch-österreichschlesischer Kohlenverkehr.

Im vorbezeichneten Kohlentarife werden vom 1. Juli d. J. ab für Sendungen, die mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der in Oesterreich-Schlesien gelegenen Lokalbahn Freudenthal-Klein=Mohrau der k. k. österreichischen Staatsbahnen zur Beförderung gelangen, nach Station Freudenthal (Oesterreich-Schlesien) transito ermässigte Sätze eingeführt, die um 40 Heller für 1 000 kg niedriger sind, als die bisherigen Sätze nach Freudenthal (Oesterreich-Schlesien), die den Zusatz „loko" erhalten.

Kattowitz, den 15. Juni 1901. (1482)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr (Gruppe I/II).

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. werden nach den Stationen Bernsdorf, Bütow und Sonnenwalde des Direktionsbezirks Danzig neue theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze zur Einführung gebracht. Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. Juli d. J. in Geltung. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 14. Juni 1901. (1483)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Gruppentarif I (Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg) für den Versand von Koch- und Speisesalz einschl. sogenannter gemischter Ladungen, bei denen einer Wagenladung Koch- und Speisesalz bis zu 40 % Viehsalz beigeladen werden darf, von Inowrazlaw und Klausaschacht nach den Stationen der Strecken Elbing-Königsberg i/Pr.-Norkitten, Königsberg i/Pr.-Labiau-Gr.=Brittanien, Braunsberg-Mehlsack und Kobbelbude-Mehlsack mit Abzweigung Zinten-Landsberg i/Ostpr. ermässigte Ausnahmefrachtsätze eingeführt.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 17. Juni 1901. (1484)

Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Am 15. d. Mts. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 15. Oktober 1899 der Nachtrag V, welcher neue Frachtsätze von Station Boenen des Direktionsbezirks Elberfeld und anderweite ermässigte Frachtsätze von Derne, Eving und Preussen nach verschiedenen Stationen desselben Bezirks enthält. Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben.

Essen, den 10. Juni 1901. (1485)

Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Im Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1901, Seite 70 sind unter Ausnahmetarif 11 in der siebenten Zeile hinter „Anwendungsbedingungen" die Worte „zu Abtheilung I" zu streichen.

Cöln, den 12. Juni 1901. (1486)

Namens der Verbandsverwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr.

Am 15. Juni d. J. tritt der Nachtrag V zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Der Nachtrag enthält hauptsächlich Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, sowie Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecken Brilon-Büren, Burg- und Niedergemünden-Nieder=Ofleiden, Herborn-Weidenhausen, Friedberg-Friedrichsdorf, Guntersblum-Rheindürkheim, Nierstein-Undenheim=Köngernheim, Mörlenbach-Wahlen, Ostswine-Swinemünde und für die aus dem Bezirk Hannover in den Bezirk Berlin übergegangene Station Wustermark. Durch diesen Nachtrag werden die Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl, und zwar 9, 9 a, 9 S, E und E I im Verkehr von einigen Stationen des Direktionsbezirks Cassel aufgehoben. Die hierdurch eintretende Frachterhöhung erhält jedoch erst vom 1. August d. J. ab Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Frankfurt a/M., den 10. Juni 1901. (1487)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Im Binnengütertarif der Main-Neckar-Eisenbahn vom 1. Mai 1897 erhalten vom 15. Juni d. J. ab die besonderen Tarifvorschriften unter B 2 am Schlusse des die Frachtberechnung für Langholz und dergleichen behandelnden zweiten Absatzes den Zusatz:

„Sofern jedoch die Berechnung nach den Nebenklassen (vergl. §§ 8 und 9 der allgemeinen Tarifvorschriften) eine niedrigere Fracht ergibt, wird diese erhoben."

Darmstadt, den 11. Juni 1901. (1488)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Deutsch-französischer Verband.

Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.

Am 1. Juli d. J. treten zu Theil II A, deutsche Schnittsätze enthaltend, die folgenden Nachträge in Kraft:

Nachtrag I zu Heft 5 (K. E.-D. Berlin u. Breslau),
„ I zu Heft 6 (K. E.-D. Erfurt, Halle u. Magdeburg),
„ I zu Heft 7 (K. E.-D. Cöln, Elberfeld und St. Johann=Saarbrücken),
„ I zu Heft 8 (K. E.-D. Cassel, Frankfurt u. Mainz),
„ I zu Heft 9 (Main-Neckar-B.).

Die Abgabe erfolgt unentgeltlich.

Strassburg, den 11. Juni 1901. (1489)

Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gruppentarif II.

Zum Tarif vom 15. April d. J. ist ein Berichtigungsblatt erschienen. Soweit Erhöhungen eintreten, erlangen diese erst vom 1. August an Geltung. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen. Das Berichtigungsblatt wird den Käufern des Tarifs unentgeltlich verabfolgt.

Breslau, den 8. Juni 1901. (1490)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Giessereiroheisen.

Am 1. Juli d. J. treten im Berlin-Stettin-westdeutschen sowie im ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr an Stelle der seitherigen anderweite, ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Giessereiroheisen in Kraft.

Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 14. Juni 1901. (1491)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 1. Juli 1901 tritt zum obengenannten Tarifhefte der Nachtrag I in Kraft, der neue Frachtsätze des Klassentarifs sowie neue erhöhte und ermässigte Frachtsätze einzelner Ausnahmetarife enthält.

Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 15. August 1901.

Druckstücke des Nachtrags können zum Preise von 0,15 ℳ = 0,18 Kronen bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 14. Juni 1901. (1492)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Für diejenigen Wollesendungen, welche im württembergisch-bayerischen Güterverkehr nach und von Ellwangen, Kirchheim u. Teck, Sulz, Tuttlingen und Ulm im Monate Juni d. J. sowie nach und von Heilbronn in den Tagen vom 10. Juni bis 10. Juli d. J. zur Beförderung gelangen, kommt der tarifmässige Sperrigkeitszuschlag nicht zur Anwendung.

München, den 14. Juni 1901. (1493)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Der Ausnahmetarif 6 a für Steinkohlen usw. im Versande von deutschen Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen findet vom 1. August d. J. ab auf solche Sendungen keine Anwendung, die nach den See- und Binnenhäfen mit der Eisenbahn befördert wurden.

Cöln, den 15. Juni 1901. (1494)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Tariftheiles II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1901 tritt ein neuer Tariftheil II, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Mais, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl im Verkehre von Russland nach Süddeutschland in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 1 Kr. 20 Hellern = 1 ℳ pro Stück zu beziehen.

Gleichzeitig wird der mit Kundmachung in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ Nr. 33 vom 27. April 1901, unter Pos. 1055, Seite 531 verlautbarte Termin für die Aufhebung des bestehenden gleichnamigen Tarifes auf den 1. September 1901 abgeändert.

Wien, am 30. Mai 1901. (1495)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

(Einführung eines neuen Tarifes Theil I, Abtheilung B.)

Mit 15. August 1901 und insoweit Frachterhöhungen oder Erschwerungen eintreten, mit 1. September 1901 tritt ein neuer Tarif Theil I, Abtheilung B für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit, durch welchen der Tarif Theil I, Abtheilung B vom 1. Januar 1899 sammt Nachträgen aufgehoben wird.

Die Abweichungen gegenüber dem seitherigen Tarife sind im neuen Tarife durch das Zeichen # kenntlich gemacht.

Exemplare dieses Tarifes werden ab 1. Juli l. J. bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 12. Juni 1901. (1496)

Priv. öst.-ung. Staats-Eisenbahn-gesellschaft,
auch namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages III zu dem vom 1. Januar 1901 gültigen Lokalgütertarife, Theil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 gelangt zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 2 ein Nachtrag III zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Aenderungen bezw. Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von je 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 10. Juni 1901. (1497)

Ost-Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarifnachträge.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. August 1901 treten in Kraft:

a) der Nachtrag III zu dem vom 1. Juni 1897 gültigen Tarife, Theil II, Heft 2a, enthaltend:
   - I. Aenderung der Zusammenstellung der Ausnahmetarife, sowie der besonderen Bestimmungen für deren Anwendung.
   - II. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes II für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren.
   - III. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes XV für Hornvieh und Borstenvieh.
   - IV. Berichtigungen.
   - V. Aenderung des Kilometerzeigers.

b) der Nachtrag V zu dem vom 1. Januar 1895 gültigen Tarife, Theil II, Heft 3, enthaltend:
   - I. Aufhebung der Frachtsätze der Gruppe 9.
   - II. Berichtigung des Artikel-Verzeichnisses.

Exemplare der zur Einführung gelangenden Tarifnachträge sind ab 17. Juni l. J. bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich, und zwar:

Nachtrag III zum Heft 2a zum Preise von 1 Krone und 50 Hellern und Nachtrag V zum Hefte 3 unentgeltlich.

Wien, am 12. Juni 1901. (1498)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Aufnahme der Station Máramaros-Sziget in den Ausnahmetarif 10 des Tarifheftes 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 wird die Station Máramaros-Sziget in den Ausnahmetarif Nr. 10 (Möbel aus gebogenem Holze etc.) des vom 1. August 1900 gültigen Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 3 mit den nachstehend bezeichneten Frachtsätzen aufgenommen.

von / Nach	Eigenthumsbahn	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)		Hamburg B *)-Wilhelmsburg		Stettin *)		Warnemünde	
		a	b	a	b	a	b	a	b
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen							
A. Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt:									
I. unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt									
Máramaros-Sziget .	U. St. B.	642	376	621	363	531	306	601	350
II. verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen)									
Máramaros-Sziget .	U. St. B.	710	523	689	510	599	453	669	497
B. Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, Möbelbestandtheile:									
I. polirt oder lackirt, auch wenn ornamentirt (ausgenommen solche mit ausgelegter oder Schnitzarbeit), gebrannt, gefärbt, perforirt									
Máramaros-Sziget .	U. St. B.	770	570	739	551	611	436	712	526
II. roh vorgearbeitet, gebeizt oder gefirnisst, auch wenn ornamentirt (ausgenommen solche mit ausgelegter oder Schnitzarbeit), gebrannt, gefärbt, perforirt									
Máramaros-Sziget .	U. St. B.	770	493	739	472	611	382	712	452

Für die anderen deutschen Hafenstationen sind die einschlägigen, auf den Seiten 104 bis 106 des oben bezeichneten Tarifheftes 3 enthaltenen Anstoss- beziehungsweise Abschlagsbeträge maassgebend. (1499)

Privilegirte österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Zum Tarif der Zuschlagsgebühren der Schlafwagen-Gesellschaft für die Benutzung des Paris-Carlsbader Expresszuges ist ein Nachtrag I, gültig vom 15. Juni 1901, erschienen. Derselbe enthält eine anderweite Festsetzung der Gebühren für Vorausbestellung von Plätzen sowie die Zuschlagsgebühren für Benutzung des in genanntem Expresszuge laufenden Schlafwagens Paris-Frankfurt und umgekehrt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 12. Juni 1901. (1500)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Englisch-belgisch-deutsch-österreichisch-ungarisch - rumänisch - serbisch - bulgarisch - orientalischer Personenverkehr, Theil II, Heft F.

Am 1. August d. J. tritt ein neuer Tarif in Kraft, durch den der Tarif für den österreichisch-ungarisch - rumänisch - serbisch-bulgarisch-orientalisch-deutsch - belgisch - englischen Personenverkehr vom 1. Juli 1896 aufgehoben wird. Hierdurch treten neben Preisermässigungen auch Preiserhöhungen ein, worüber wir Auskunft ertheilen. Die zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn - Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Mainz, den 13. Juni 1901. (1501)
Königlich preussische und grossherzoglich
hessische Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten deutschen
Verwaltungen.

---

3. Zinszahlung.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Der am 30. Juni 1901 fällige Zinsenkupon Nr. 11 unserer $3\frac{1}{2}$ prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird, u. z. jener der Schuldverschreibungen

Lit. A pr. 5 000 ℳ. mit 87,50 ℳ,
„ B „ 1 500 „ „ 26,25 „
„ C „ 1 000 „ „ 17,50 „
„ D „ 300 „ „ 5,25 „

deutscher Reichswährung, vom 30. Juni 1901 angefangen

in Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der Böhm. Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
in Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Juni 1901. (1502)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

---

4. Verdingungen.

Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.
Submission auf Werkholz.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen wird der Bedarf an Werkholz für den Werkstättenbetrieb für 1902 in Lieferung vergeben und werden das Bedingnissheft mit Verzeichniss der benöthigten Werkhölzer nebst Vertragsformular gegen Einsendung von 50 ₰ und des Frankaturbetrages von 20 ₰ von der Unterfertigten abgegeben.

Die Lieferungsangebote sind spätestens bis

Montag, den 1. Juli 1901,
Vormittags 9 Uhr

frankirt und verschlossen mit der Aufschrift versehen:

„Submission für Werkholzlieferungen“

anher einzusenden und werden die eingereichten Angebote am gleichen Tage Vormittags 9 Uhr im nordwestlichen Saale der Restauration der k. Centralwerkstätte München geöffnet.

Den Unternehmern ist es gestattet, der Eröffnung der Angebote, nach ausgewiesener Berechtigung der hierzu erschienenen Person, beizuwohnen.

München, den 13. Juni 1901. (1503)
Kgl. Centralmagazinsverwaltung.

Verdingung

der Lieferung von 6 Stück Normalrauchfängen für Lokomotivschuppen am 28. Juni 1901, Vormittags 10 Uhr im Zimmer Nr. 14 der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof), von wo auch die Verdingungsunterlagen gegen vorherige Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) durch die Post bezogen werden können.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Wiesbaden, den 10. Juni 1901. (1504)
Königliche Eisenbahn-Betriebs-
inspektion 2.

Verdingung

der Lieferung und betriebsfähigen Aufstellung von 4 gekuppelten eisernen Schranken für die Strecke Biebrich-Mosbach-Oberlahnstein am 28. Juni 1901, Vorm. 11 Uhr im Zimmer Nr. 14 der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof), von wo auch die Verdingungsunterlagen gegen vorherige Einsendung von 1 ℳ. (nicht in Briefmarken) durch die Post bezogen werden können.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Wiesbaden, den 11. Juni 1901. (1505)
Königliche Eisenbahn-Betriebs-
inspektion 2.

Die Lieferung von 4 000 cbm Steinschlag soll vergeben werden. Bedarf schleunigst.

Angebote mit Proben sind bis zum 22. d. Mts., Vorm. 10 Uhr mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung vo[n] Steinschlag“ einzureichen.

Berlin, den 14. Juni 1901. (150[6])
(Schöneberg, Kolonnenstr. 31.)
Militär-Eisenbahn.

Main-Neckarbahn.

Für die Betriebswerkstätte der Main-Neckarbahn in Heidelberg soll ein Lastkrahn von 5 000 kg Tragkraft und 5 m Hubhöhe, bestehend aus zwei 13 m langen Trägern mit Laufkatze nach dem Vorbild des bereits vorhandenen Krahns beschafft werden.

Die Bedingungen können auf der Kanzlei des Unterzeichneten eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken von dem Unterzeichneten bezogen werden.

Die Angebote sind längstens bis 1. Juli l. J., Vorm. $10\frac{1}{2}$ Uhr mit der Aufschrift „Werkstättekrahn für Heidelberg“ verschlossen und portofrei an meine Adresse einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Der Maschineningenieur. (1507)

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

220 t Repsmaschinenöl und Lampenöl, 1 100 t Mineralschmieröl, 500 t Gasöl, 1 000 t Erdöl, 280 t Putzöl, 25 t feines Terpentinöl, 80 t Leinöl, 18 000 kg Talg, 2 400 kg Kernseife, 25 000 kg Schmierseife und 150 kg Anzündwachs.

Angebote sind schriftlich, verschlossen mit der Aufschrift „Verdingung 4 Juli 1901“ portofrei spätestens

am Donnerstag, den 4. Juli 1901
Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und den Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 17. Juni 1901. (1508)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn.

Wir beabsichtigen, 12 000 brauchbare flusseiserne Querschwellen mit zugehörigen Hakenplatten, Klemmplatten und einem Theil der Hakenschrauben, System Haarmann, zu verkaufen.

Die Materialien haben 9-10 Jahre im Hauptgleisen mit mässigem Verkehr gelegen, sind gut erhalten und können in Haupt- und Nebengleisen sowie in Anschlussgleisen und dergl. wieder verwandt werden.

Sie lagern auf den Bahnhöfen Zwischenahn und Rastede, wo sie nach Anweisung der betreffenden Bahnmeister besehen werden können.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können von unserem Materialienbüreau hierselbst, Karlstrasse Nr. 8, gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr an uns einzusenden.

Oldenburg, den 11. Juni 1901. (1509)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 48. 22. Juni 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Zehn Jahre Minister der öffentlichen Arbeiten.

Am 20. d. Mts. waren zehn Jahre verflossen, seit der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten, Staatsminister v. Thielen, sein jetziges Amt als Nachfolger des Staatsministers v. Maybach übernahm. Excellenz v. Thielen kann wohl mit freudiger Genugthuung auf dieses für ihn an Mühe und Arbeit, aber auch an Erfolgen reiche Jahrzehnt seiner Thätigkeit zurückblicken. War es Herrn v. Maybach's grosses Verdienst, die Verstaatlichung der preussischen Privatbahnen mit Kraft und Geschick durchgeführt und dadurch das mächtige Gebäude der preussischen Staatseisenbahnverwaltung errichtet zu haben, so war es seinem Nachfolger vorbehalten, mit sachkundiger Hand nicht nur dieses Gebäude weiter auszubauen, es im Innern zweckmässig zu gestalten, sondern auch einzelnen Zweigen des Eisenbahnwesens neue Wege zu weisen und neben ihm den Wasserstrassen zu der gebührenden Stellung zu verhelfen.

Es ist von uns erst vor kurzem an der Hand des von dem Minister über die Verwaltung seines Ministeriums im Jahrzehnt von 1890—1900 der Krone erstatteten Berichts dargelegt worden, welche Fortschritte die preussische Staatseisenbahnverwaltung und das preussische Eisenbahnwesen überhaupt auf allen Gebieten in diesem Zeitraum gemacht hat. Dieser fällt mit der Amtsthätigkeit Excellenz v. Thielen's ziemlich genau zusammen. Nun ist es freilich nicht leicht, bei einem solchen Rückblick, zumal wenn er sich an die mehr oder weniger trockenen Angaben eines amtlichen Berichts anlehnt, zu unterscheiden zwischen dem, was dem persönlichen Verdienst des leitenden Ministers zuzuschreiben ist, und dem, was sich als die nothwendige und natürliche Folge der zeitlichen, wirthschaftlichen und staatlichen Verhältnisse darstellt. Wer wollte leugnen, dass das Jahrzehnt 1890—1900 für die Thätigkeit eines preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten infolge des beispiellosen Aufschwungs des gesammten wirthschaftlichen Lebens, der staatlichen Kraft ein besonders glückliches war! Aber wenn der Mensch, wie es der jetzige deutsche Reichskanzler eben in seiner herrlichen Rede bei der Enthüllungsfeier des Bismarckdenkmals ausgesprochen hat, zwar nicht den Strom lenken kann, auf dem das Schiff fährt, wohl aber dieses selbst, so ist an der Art, wie das Schiff des Verkehrs auf dem breiten und mächtigen Strom des preussischen Wirthschafts- und Staatslebens im letzten Jahrzehnt dahinfuhr, deutlich die Hand des geschickten Steuermanns erkennbar.

Es kann heute nicht unsere Absicht sein, eine Beschreibung der zehnjährigen Amtsthätigkeit des Ministers v. Thielen in allen Einzelheiten zu geben. Nur in wenigen Zügen können wir hier die wichtigsten Merksteine verzeichnen, die das Gepräge seiner unmittelbaren Einwirkung an sich tragen. Zuerst ist hier das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 zu nennen, dessen Vorarbeiten sehr bald nach Herrn v. Thielen's Amtsantritt begannen. Mit weitem Blick erkannte er im Gegensatz zu seinem verdienstvollen, aber den Staatsbahngedanken vielleicht zu einseitig pflegenden Amtsvorgänger, dass neben dem Staatsbahnnetz sich der kommunalen und privaten Thätigkeit in der Entwickelung der bis dahin in Preussen vernachlässigten Kleinbahnen ein weites und fruchtbringendes Feld eröffne, und dass dieses Feld nur durch Schaffung einer gesetzlichen Grundlage erschlossen werden könne, deren erster Gesichtspunkt die Befreiung der Kleinbahnunternehmungen von den Vorschriften und insbesondere der Konzessionspflicht nach dem preussischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 war. Mit welchem Erfolg dies geschehen, haben wir an der Hand des erwähnten Berichts vor einiger Zeit (s. Nr. 33 S. 519 d. Ztg.) kurz dargethan.

In demselben Jahre 1892 führte der Minister die sogen. D-Züge in den Personenverkehr ein und erwarb sich damit trotz aller Anfeindungen dieser Einrichtung ein zweifelloses Verdienst um die Sicherheit und Annehmlichkeit des Reisens. Auf demselben Gebiet liegt die Einführung der Speisewagen und Schlafwagen und die Zulassung der Expresszüge der inter-

nationalen Schlafwagengesellschaft. Durch die Einführung der Bahnsteigsperre im Jahre 1893 gewann der Personenverkehrsdienst wesentlich an Ruhe, an Pünktlichkeit und Sicherheit; das wichtigste aber war die Befreiung des Personals von der gefährlichen Fahrkartenkontrole am fahrenden Zuge, die früher alljährlich zahlreiche Opfer forderte.

Das Jahr 1895 brachte dann das bedeutendste und eigenste Werk des Ministers, die Neuordnung der Verwaltung, die es erst möglich machte, das riesig gewachsene Staatsbahnnetz einheitlich, zweckmässig und sparsam zu verwalten; dabei gab sie doch den betriebsleitenden Eisenbahnbehörden die nöthige Bewegungsfreiheit, um berufsfreudig zu arbeiten und für die stets wechselnden Bedürfnisse des praktischen Verkehrslebens ein offenes Auge zu haben. Als den wichtigsten Grundzug dieser Ordnung möchten wir die dadurch herbeigeführte Vereinfachung des Verwaltungsdienstes, des Schreibwerks, des Rechnungswesens bezeichnen, durch die eine erhebliche Ersparung namentlich an Büropersonal ermöglicht wurde. In Preussen, dem gelobten Lande der Bürokratie und der Oberrechnungskammer, wurde hier zum ersten Male mit durchschlagendem Erfolg und mit Zustimmung der eben genannten Behörde der Versuch gemacht, wesentlich vereinfachte Formen der Verwaltung durchzuführen.

Erst durch diese Neuordnung war das grosse Staatsbahnwesen befähigt, immer steigende Kilometerlängen von Eisenbahnen in sich aufzunehmen. Der kunstvolle organische Anbau, der durch die mit dem 1. April 1897 ins Leben getretene preussisch-hessische Eisenbahn-Betriebsgemeinschaft errichtet wurde, ist ein weiteres hervorragendes Verdienst Herrn v. Thielen's. Es war wahrhaftig nicht leicht, mit einem viel kleineren Staat ein Abkommen zu treffen, das beiden Theilen gerecht wurde und eine Gemeinschaft schuf, bei der trotz der unbedingt nothwendigen Einheit der Verwaltung doch dem Kleineren ein viel grösseres Maass von Rechten gewährt war, als es je bisher bei den zahlreichen Betriebsüberlassungsverträgen vorgekommen ist. Man darf diesen Vertrag daher als ein taktisches, vielleicht als ein diplomatisches Meisterstück bezeichnen. Zwar hat sich die von manchen Seiten gehegte Erwartung, dass der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft sich andere deutsche Staatsbahnen angliedern würden, eine Möglichkeit, die im preussisch-hessischen Gemeinschaftsvertrage ausdrücklich vorgesehen ist, bis jetzt nicht erfüllt. Die darüber im württembergischen Landtage gepflogenen, erst eben durch den Beschluss der Kammer der Standesherren abgeschlossenen Verhandlungen sind noch in aller Erinnerung. Aber es wäre durchaus verfehlt, hierin einen Misserfolg der Thielen'schen Eisenbahnpolitik zu sehen. Kein ruhiger Beurtheiler, kein Kenner der deutschen Geschichte konnte erwarten, dass sich Entwickelungen, wie die durch den preussisch-hessischen Eisenbahnvertrag angebahnte, r a s c h vollziehen würden. Eine solche Entwickelung liegt überdies viel weniger im engeren preussischen, als im allgemeinen deutschen und im besonderen wirthschaftlichen und finanziellen Interesse derer, die etwa den Anschluss suchen möchten. Vielleicht ist auch der preussisch-hessische Vertrag mehr eine Wegweisung als der Weg selbst, auf dem eine engere Gemeinschaft der deutschen Staatsbahnen dereinst zu Stande kommen wird. Diese Wegweisung aber ist jedenfalls ein Werk und ein Verdienst der Eisenbahnpolitik des Ministers v. Thielen.

Wieder zwei Jahre später sehen wir den Minister als den vornehmsten Verfechter eines Werkes, das in dem grossartigen Netz natürlicher und künstlicher Verkehrsstrassen Preussens eine wesentliche Lücke ausfüllen und dem preussischen Wasserstrassennetz den fehlenden Zusammenschluss geben soll, den unsere Eisenbahnen längst besitzen. Dass die Kanalvorlage aus einem Ministerium hervorgegangen ist, dessen Leiter ein in fast siebenunddreissigjährigem Dienst ergrauter Eisenbahnfachmann ist, das ist ein ebenso beredtes Zeugniss für den weiten, über das engere Fachinteresse hinausgehenden Blick dieses Mannes, wie es den Gegnern der Vorlage der deutlichste Beweis von ihrer wirthschaftlichen Nothwendigkeit sein sollte, zu deren Anerkennung sich ein Eisenbahnmann immer nur mit einer gewissen Selbstverleugnung entschliessen wird. Als in diesem Frühjahr der Kampf um die erweiterte Vorlage von neuem entbrannte, sahen wir den Minister die Waffen mit einem wahren Feuereifer, einem Rüstzeug von umfassender Sachkenntniss, einer unermüdlichen Geduld führen, wie sie nur die Ueberzeugung von dem Sieg der guten Sache verleihen kann.

Nur andeuten können wir, was alles ausser diesen besonders hervortretenden Punkten auf dem weiteren Gebiete des Eisenbahnwesens unter der Leitung des Ministers in dem verflossenen Jahrzehnt geleistet, gebessert, gefördert ist. Nennen wir zuerst das Tarifwesen, so sind zwar hier keine eigentlichen Reformen zu verzeichnen, wohl aber eine Fülle von einzelnen bedeutungsvollen Maassregeln, aus denen wir nur gleich im Anfang 1891 die schon von Herrn v. Maybach geplante Einführung des Vororttarifes, dann 1892 die des Stückgüterspezialtarifes, 1895 des Düngemitteltarifes, 1897 des Brennstofftarifes hervorheben. Einer ganz besonderen Pflege hat sich unter dem Ministerium Thielen der finanziell unendlich wichtige Dienst der gesammten Materialbeschaffung zu erfreuen. Dem das Kaufmännische wie das Technische beherrschenden Blick des Ministers sind hier wahrhaft grossartige Ersparungen zu verdanken.

Die preussische Staatseisenbahnverwaltung ist bekanntlich die grösste der Welt, sie ist daher auch naturgemäss die grösste Brotherrin und Arbeitgeberin des Erdenrunds. Was an Besserung des Einkommens, an Vermehrung der Stellen, an sozialer Fürsorge auf diesem Gebiet unter dem Minister v. Thielen geleistet ist, haben wir in der oben erwähnten Darstellung kurz hervorgehoben. An dieser Stelle möge nur die Aufstellung fester und erleichternder Grundsätze für die Bemessung der Dienst- und Ruhezeit des Personals als ein Werk von besonderer Bedeutung betont werden.

Alle die Fortschritte aufzuzählen, die auf dem weiten Gebiete der Eisenbahntechnik unter der sachkundigen Leitung des Ministers v. Thielen im preussischen und deutschen Eisenbahnwesen zur Durchführung gelangt sind, geht über den Rahmen unserer Aufgabe hinaus. Nur das eine darf hier wohl gesagt werden, dass schwerlich je ein Minister, der selbst nicht technisch vorgebildet ist, mit grösserem Verständniss und grösserer Vorliebe dieses wichtigste Gebiet des Eisenbahnwesens beherrschen wird, als es bei dem jetzigen preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten der Fall ist. Das vornehmste Ziel seines Strebens ist hier die Erhöhung der Betriebssicherheit, die thunlichste Verhütung der mit dem Eisenbahndienst leider unzertrennlich verbundenen Gefahren.

Aller Welt bekannt ist, welchen glänzenden Stand die Finanzen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung unter dem Ministerium Thielen erreicht haben, wie Preussen und neuerdings auch Hessen aus diesem immer stärker sprudelnden Quell einen immer grösseren Theil ihrer allgemeinen Staatsbedürfnisse bestreiten können. Wir haben es schon angedeutet, dass die Gunst dieser Lage selbstverständlich nicht dem Verdienst eines einzelnen noch so bedeutenden Mannes zugeschrieben werden kann. Sollen hier Personen genannt werden, so wird man neben dem Eisenbahnminister auch den bisherigen Finanzminister v. Miquel nennen müssen, zu dessen hohen Verdiensten die richtige Fassung und Leitung der aus der Eisenbahnverwaltung strömenden Quelle gehört. Hier aber muss besonders betont werden, dass der Ruhm strenger Wirthschaftlichkeit, der sorgfältigsten Abwägung des richtigen Verhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben, den die preussische Staatseisenbahnverwaltung schon früher besass, unter dem Minister v. Thielen

noch erheblich gesteigert ist. Die Sparsamkeit für sich allein begründet diesen Ruhm nicht, sondern das richtige Maasshalten.

Es ist ein nicht häufiger Fall, dass ein preussischer Minister das Jubiläum feiern kann, dem diese Zeilen gewidmet sind. Möchte es Excellenz v. Thielen beschieden sein, in seiner ferneren Amtsthätigkeit noch weitere so grosse Erfolge wie bisher zu erringen, insbesondere auch das letzte nur aufgeschobene Werk seiner weitschauenden Politik, die wasserwirthschaftliche Vorlage, unter Dach und Fach zu bringen!

v. M.

Apparatwagen zur Untersuchung des Zustandes der Gleise auf amerikanischen Eisenbahnen.

Auf den amerikanischen Bahnen wird stellenweise dem Zustand der Gleise grosse Aufmerksamkeit gewidmet, weil die Erfahrung gelehrt hat, dass alle Unebenheiten und Stösse, verursacht durch die Fahrbahn, den Zugwiderstand sowie die Unterhaltungskosten für das Gleis und die Betriebsmittel sehr ungünstig beeinflussen, während durch eine gut ausgeführte und unterhaltene Fahrbahn die Wirthschaftlichkeit gesteigert wird.

Zu dem Zweck sind verschiedene Apparate, theils schon seit langer Zeit, im Gebrauch, mit Hilfe deren die fehlerhaften Stellen im Gleis festgestellt und ausserdem auch Vergleiche der verschiedenen Gleisbauarten angestellt werden können.

Die Apparate, die mir bisher bekannt geworden, sind im nachstehenden beschrieben.

A. Der Ingeniör Dr. phil. P. H. Dudley in Newyork hat im Jahre 1887 ein Patent auf eine Anzahl sehr sinnreicher Apparate genommen, die nach der Patentschrift dazu dienen sollen, „die Zugwiderstände der Betriebsmittel bei verschiedenen Geschwindigkeiten, die Leistungen der Lokomotiven und den Zustand der Gleislage zu ermitteln, anzuzeigen und in fortlaufender Form aufzutragen sowie den Ort und die Art von Fehlern und Unregelmässigkeiten in der Gleislage an den Schienen anzuzeichnen".

Seitdem hat der Erfinder mit den Apparaten die Gleise verschiedener Eisenbahnen untersucht und sie hauptsächlich zum Zweck der Ermittelungen der Gleislage theilweise umgestaltet und vervollkommnet.

Die Einrichtung des Apparatwagens in der gegenwärtigen Ausführung besteht aus einer Anzahl Vorrichtungen, die an einem dreiachsigen Drehgestell eines Personenwagens der üblichen amerikanischen Form mit Endplattformen angebracht und zum Zweck des Aufzeichnens mit einem im Wagen über dem Drehgestell aufgestellten Zeichenapparat in Verbindung gebracht sind. Das Drehgestell hat 3,35 m Radstand und ist mit 17,2 t belastet.

Der Zeichenapparat ist aus einem gusseisernen Gestell von etwa 0,8 m Breite, 1,0 m Länge und Tischhöhe gebildet, das an den beiden Endseiten je eine Walze zur Aufnahme einer Papierrolle trägt. Diese Walzen werden durch die Mittelachse des Drehgestells vermittelst Kegelräderübertragung angetrieben und bewegen die aufgebrachte Papierrolle im Sinne der Laufrichtung des Wagens über eine gewölbte metallene Schreibplatte hinweg. Ueber dieser Schreibplatte befinden sich neben einander eine Anzahl Schreibstifte, die die verschiedenen Aufzeichnungen während des Laufes des Wagens ausführen. Die Zeichenstifte sind theils mechanisch mit den einzelnen Vorrichtungen verbunden, theils werden sie durch elektrischen Stromschluss einer Elementenbatterie bethätigt.

Mittelst dieses Apparatwagens werden folgende Ermittelungen in der nachstehend beschriebenen Weise während des Befahrens einer Strecke selbstthätig ausgeführt und fortlaufend aufgezeichnet:

a) Die Schienendurchbiegungen, erzeugt durch die eigene Belastung der Mittelachse des Drehgestells, werden von den beiden Achsbüchsen aus vermittelst Hebelanordnungen auf je einen Schreibstift über der Schreibplatte übertragen und erscheinen auf dem Papierstreifen fortlaufend als seitliche Abweichungen von der geraden Grundlinie.

b) Die seitlichen Verschiebungen der Schienen werden durch runde Scheiben, die sich auf einer über den Schienen senkrecht zur Gleisrichtung gelagerten Welle befinden und durch Federdruck gegen die Innenfläche der Schienenköpfe gepresst werden, gleichfalls durch Hebelanordnungen auf zwei Schreibstifte über der Schreibplatte des Zeichenapparats übertragen und werden dort als seitliche Abweichungen von der Geraden auf dem Papierstreifen fortlaufend aufgezeichnet.

c) Die Schwankungen des Wagenkastens beim Befahren einer Strecke werden durch den Ausschlag eines Pendels gemessen, der in dem Gestell des Zeichenapparats gelagert ist. Ein mit dem Pendel verbundener Schreibstift über der Schreibplatte zeichnet die Schwankungen als Abweichungen von der Geraden auf dem Papierstreifen fortlaufend ab.

d) Die Länge der durchfahrenen Strecke wird nach der Umdrehungszahl der Mittelachse des Drehgestells gemessen, indem durch Kegelräderübertragung eine seitlich über der Schreibplatte gelagerte runde Scheibe in Umdrehung versetzt wird. Jede Umdrehung dieser Scheibe, die einer bestimmten Längeneinheit entspricht, wird durch elektrischen Stromschluss auf einen Schreibstift über der Schreibplatte übertragen und dieser zeichnet die durchfahrenen Längeneinheiten als Ausschlag von der Geraden auf dem Papierstreifen fortlaufend ab.

e) Die Fahrgeschwindigkeit wird vermittelst einer in dem Zeichenapparat angebrachten Uhr gemessen. Durch diese wird nach Verlauf jeder Sekunde und von je 10 Sekunden je ein elektrischer Stromschluss hergestellt, die den Ausschlag je eines Schreibstifts über der Schreibplatte bewirken. Mittelst besonderer Maassstäbe kann die Fahrgeschwindigkeit aus den auf dem Papierstreifen verzeichneten Abweichungen von der Geraden unmittelbar abgelesen werden.

f) Der Uebergang aus der geraden Strecke in eine Krümmung und umgekehrt wird durch den Ausschlag des Drehgestells aus der Mittelstellung angezeigt und vermittelst eines elektrischen Stromschlusses auf einen Schreibstift über der Schreibplatte übertragen und dort als Abweichung von der Geraden auf dem Papierstreifen aufgezeichnet.

g) Die Schienenüberhöhung wird durch die Schwankungen der Oberfläche einer Flüssigkeit gemessen, die in zwei je seitlich auf dem Drehgestell angebrachten und mit einander in Verbindung stehenden Rohren enthalten ist. Die Rohre sind mit Schwimmern versehen, die den Schwankungen der Flüssigkeitsoberfläche folgen und diese durch Kreissegmente und Schnurrollen auf einen Schreibstift über der Schreibplatte übertragen, wo sie in seitlichen Abweichungen von der Geraden auf dem Papierstreifen erscheinen.

h) Behufs der unmittelbaren Ausbesserung fehlerhafter Stellen im Gleis nach dem Befahren einer Strecke, also der Schienendurchbiegungen (a) und der seitlichen Verschiebungen der Schienen (b), sind Vorrichtungen angebracht, durch die der Ort und die Art der Fehler während der Fahrt durch Farbenmarken bezeichnet werden.

Für die Bezeichnung der Schienendurchbiegungen sind die Achsbüchsen der Mittelachse des Drehgestells mit einem Muschelschieber verbunden, der Pressluft in einen Cylinder einlässt, sobald die Durchbiegung ein bestimmtes Maass überschritten hat. In solchem Fall wird durch die eingelassene Pressluft ein Kolben bewegt, der die aus einem Behälter angesaugte flüssige Farbe durch Rohre gegen die Innenflächen der Schienen spritzt.

Zwecks Bezeichnung der seitlichen Verschiebungen der Schienen ist ein Hahn mit den unter b) bezeichneten runden Scheiben verbunden, der bei einer über ein bestimmtes Maass hinausgehenden seitlichen Verschiebung der Schienen geöffnet wird, wodurch die in einem Behälter unter Pressluft stehende flüssige Farbe gegen die Innenflächen der Schienen gespritzt wird. Der Farbenton dieser Farbe weicht selbstverständlich von dem der vorigen Farbe ab.

i) Ausser den vorbezeichneten Vorrichtungen sind noch verschiedene andere Apparate, wie ein Zugkraftmesser, ein Zählwerk, das zum Zusammenzählen der einzelnen Messungen für einen bestimmten Streckenabschnitt dient, usw. vorhanden, die je nach Bedürfniss jedesmal besonders eingeschaltet werden.

k) Die vorbezeichneten Unregelmässigkeiten in der Gleislage, die Länge der durchfahrenen Strecke, die Fahrgeschwindigkeit usw. sind hiernach fortlaufend auf dem Papierstreifen verzeichnet. Die Ergebnisse dieses Papierstreifens werden unter Zuhilfenahme des unter i) bezeichneten Zählwerks in eine Tafel mit entsprechendem Vordruck für jeden Streckenabschnitt zahlenmässig übertragen. Daraus werden Schaulinien mit verkürztem Längenmaassstab von Hand hergestellt, die den Zustand einer Strecke übersichtlich veranschaulichen.

B. Von der Universität Illinois und der Peoria & Eastern-Eisenbahn ist im vergangenen Jahr ein Wagen mit Apparaten zur Untersuchung des Zustandes der Gleise ausgerüstet worden, die in der „Railroad Gazette" 1900, S. 576 ff. beschrieben und der die nachstehenden Angaben entnommen sind. Die Apparate dienen zur Untersuchung und Aufzeichnung: a) der Schienendurchbiegungen, b) der seitlichen Abweichungen von der Normalspur, c) der Schienenüberhöhungen in Krümmungen, d) der Lage der Meilensteine, Stationen usw. und e) bestimmter Zeiträume.

Die Messungen der Schienendurchbiegungen (a) und der seitlichen Abweichungen (b) werden vermittelst eines Räderpaares ausgeführt, das in der Mitte zwischen den beiden Drehgestellen des Wagens am Untergestell angebracht ist. Dieses Räderpaar ist in einem Rahmen gelagert, der in den Achshaltern auf und ab bewegbar ist, so dass die Räder den Schienendurchbiegungen (a) folgen oder auch durch Aufwinden des Rahmens ganz ausser Berührung mit den Schienen gebracht werden können. Die Achse der Räder ist gleichsam in der Mitte unterbrochen, es hat also jedes Rad seine eigene Achse, die senkrecht zur Gleisrichtung verschiebbar ist, so dass die Räder auch den Abweichungen von der Normalspur (b) folgen können.

Zwecks Uebertragung dieser Verschiebungen der Räder sind für die Schienendurchbiegungen (a) an jeder Wagenseite über dem Rahmen je ein stehender Cylinder und für die seitlichen Verschiebungen (b) zwischen den beiden Achsen der Räder ein liegender Cylinder angebracht, deren Kolben vermittelst der in entsprechende Verbindung gebrachten Kolbenstangen den betreffenden Verschiebungen folgen. An diese Cylinder schliessen Rohre an, die nach dem Aufnahmetisch im Wageninnern führen und dort in kleineren liegenden Cylindern endigen, deren Kolbenstangen mit einem Schreibstift über einer Schreibplatte versehen sind. Cylinder und Rohre sind mit Oel angefüllt, das die Verschiebungen der Räder auf die Zeichenstifte, und entsprechend den verschiedenen Kolbenquerschnitten der unteren und oberen Cylinder in vergrössertem Maassstab (1 : 4) überträgt. Ueber die Schreibplatte wird vermittelst Rollenübertragungen von der Wagenachse aus ein Papierstreifen fortlaufend bewegt, auf dem die betreffenden Verschiebungen der Räder als Abweichungen von der Geraden erscheinen.

Die Schienenüberhöhungen in Krümmungen (c) werden durch die Schwankungen der Oberfläche von Quecksilber gemessen, das in zwei an dem Aufnahmetisch befestigten und mit einander in Verbindung stehenden Rohren enthalten ist. Auf dem Quecksilber befinden sich Schwimmer, die die Bewegungen durch Schnurrollen auf einen Schreibstift über der Schreibplatte übertragen.

Zum Aufzeichnen der Lage der Meilensteine usw. (d) und der Zeiträume (e) dienen zwei weitere Schreibstifte, die durch elektrischen Stromschluss einer Elementenbatterie, und zwar für (d) von der Hand des Beobachters und für (e) durch eine Uhr in je 5 Sekunden bethätigt werden.

Für die Ingebrauchnahme des Wagens müssen die Federn der Untergestelle unterklotzt werden, so dass der Wagen nur mit einer Geschwindigkeit von 10 bis 24 km/Std. laufen darf.

C. Auf den vereinigten Eisenbahnen westlich von Pittsburg (Pittsburg-Chicago usw.) ist seit kurzem ein Apparatwagen für Gleisuntersuchungen im Gebrauch, vermittelst dessen a) die Schienendurchbiegungen, b) die Schwankungen des Wagenkastens, c) besondere Beobachtungen während der Fahrt aufgenommen und d) durch Farbenmarken die Schienendurchbiegungen während der Fahrt an den Schienen bezeichnet werden.

Die Schienendurchbiegungen (a) werden, sofern sie ein bestimmtes Maass ($^3/_8$" = 9,5 mm) überschreiten, durch die Mittelachse eines dreiachsigen Drehgestells angezeigt. Zu dem Zweck trägt ein auf den äusseren Achsen dieses Drehgestells an beiden Wagenseiten ruhender Holzträger in der Mitte einen elektrischen Kontakt, der mit einer mit der Mittelachse verbundenen Feder in Berührung tritt und einen elektrischen Stromschluss herbeiführt, wenn die Mittelachse sich um das bezeichnete Maass senkt.

Die Schwankungen des Wagenkastens (b) werden, sofern sie ein bestimmtes Maass überschreiten, gleichfalls durch elektrischen Stromschluss angezeigt. Hierzu dient ein im Wagenkasten aufgestelltes Gestell, auf dem zwei schräg stehende, zum Theil mit Quecksilber gefüllte Glasröhrchen befestigt sind, die an beiden Enden elektrische Leitung tragen. Die Schwankungen des Wagenkastens theilen sich dem Quecksilber mit und führen bei bestimmtem Ausschlag Stromschluss herbei.

Die bezeichneten Stromschlüsse (a und b) werden sowohl auf elektrische Zähleruhren, als auch auf einen Schreibapparat übertragen. Durch erstere wird die Anzahl der Schienendurchbiegungen jedes Schienenstranges sowie die der Schwankungen des Wagenkastens selbstthätig zusammengezählt, wodurch für bestimmte Streckenabschnitte unmittelbar Vergleichszahlen erhalten werden, während auf dem Schreibapparat auf einem durch Uebertragungen von der Wagenachse fortbewegten Papierstreifen jeder Stromschluss ein Anziehen eines Ankers bewirkt, der mit einem Schreibstift versehen ist und daher die Lage der Fehler auf den Streckenabschnitten anzeigt. Zähler wie Schreibapparat werden durch je einen Beobachter bedient; ersterer beobachtet alle Unregelmässigkeiten der Strecke und gibt diese sowie nöthigenfalls auch die an einem Geschwindigkeitsmesser abgelesene Zuggeschwindigkeit dem anderen Beobachter an, und dieser notirt alle diese Angaben unmittelbar an der betreffenden Stelle des fortbewegten Papierstreifens. Von letzterem wird vermittelst Durchschrift eine zweite Ausfertigung hergestellt, die dem Bahnmeister ausgehändigt wird.

Zum Zweck der Bezeichnung der Schienendurchbiegungen durch Farbenmarken (d) an den Schienen ist unter dem Wagenkasten ein Behälter angebracht, in dem Kalkwasser unter dem Leitungsdruck der Bremse steht. Dieser Behälter trägt beiderseitig elektrisch zu bethätigende Ventile, die durch die elektrischen Stromschlüsse für die Schienendurchbiegungen

a) ausgelöst werden und dann das Kalkwasser mittelst herabgeführter Rohre gegen die Schienen spritzen lassen.

Diese Apparate, die übrigens z. Zt. noch weitere Ausbildungen erfahren, geben also nicht die Grösse der Durchbiegungen (a) und der Schwankungen (b) an, sondern zeigen nur diejenigen an, die ein bestimmtes Maass überschreiten.

Mit diesen Wagen werden die von Pittsburg nach Chicago führenden Hauptlinien etwa alle Vierteljahre einmal befahren.

D. Auf der Pennsylvania-Eisenbahn ist ein einfacher Handapparat zur Prüfung der Gleislage im Gebrauch, der aus einer grösseren Grundplatte mit aufrecht stehendem Bügel besteht. Auf der Platte ist eine etwa 300 mm lange Feder aus Flachstahl senkrecht, und an dem Bügel eine ebensolche waagerecht befestigt. Beide Federn tragen an dem freien Ende einen gewöhnlichen Schrittmesser, der die Anzahl der Federschwingungen zusammenzählt, während durch Uebertragung der Bewegungen der Feder mittelst Zahnstange und Trieb auf eine Zähleruhr die Grösse der Schwingungen zusammengezählt werden.

Behufs Prüfung der Gleislage wird der Apparat in einen beliebigen Wagen eines Zuges gestellt. Die senkrecht stehende Feder dient zur Messung der Schwankungen des Wagenkastens und die waagerechte zur Messung der Unebenheiten und Stösse der Fahrbahn. Die durch Schrittmesser und Zähleruhren für einen bestimmten Streckenabschnitt unmittelbar erhaltenen Summen liefern Vergleichszahlen für die Beurtheilung der Gleislage. Durch Bekanntgabe dieser Zahlen an die Bahnmeister, durch Berücksichtigung derselben bei Personalbeförderungen und durch Belohnung für die geringste Zahl wird das Interesse der Bahnmeister an einer guten Bahnunterhaltung gefördert.

Was nun, allgemein genommen, den Werth derartiger regelmässiger Messungen des Gleiszustandes anlangt, so wird er am besten durch die vorstehenden Aufnahmen gekennzeichnet. Diese Aufnahmen sind mittelst des unter A. beschriebenen Apparatwagens auf den Gleisen der Newyork Central & Hudsonfluss-Eisenbahn ausgeführt, auf der der bezeichnete Erfinder die Gleisuntersuchungen seither alljährlich bewirkt hat. Sie stellen die Schienendurchbiegungen auf je 10 Schienenlängen eines Gleises aus Schienen von 32,2 kg/m, unterstützt von 15 Holzquerschwellen auf je 9 m, aufgenommen im Jahre 1881, und von 40 kg/m, mit 18 Schwellen auf die gleiche Länge, im Jahre 1900, dar. Wenn auch, wie wohl anzunehmen ist, hier Extreme gegenüberstehen, so ist doch daraus ersichtlich, wie der Zustand der Gleise zuverlässig beurtheilt, die Aufwendungen für Gleisverbesserungen richtig vertheilt und wie die eingangs erwähnten Zugwiderstände und die Unterhaltungskosten für Gleis und Betriebsmittel (man denke nur an die Achslagerbrüche im Winter) herabgemindert werden können.

Gleislage von 1881. Geschwindigkeit 20 engl. Meilen = 32,2 km die Stunde.

Gleislage von 1900. Geschwindigkeit 30 engl. Meilen = 48 km die Stunde.

Die durch derartige fortlaufende Beobachtungen erzielten praktischen Erfolge in dem Zustand der Gleise sind in der zuletzt stehenden Darstellung ersichtlich gemacht. In dieser bezeichnen die senkrechten breiten oberen Linien die Gesammtsummen der Schienendurchbiegungen, die bei den alljährlich ausgeführten Untersuchungsfahrten mit dem vorbezeichneten Apparatwagen auf bestimmten, stets gleichen Linien der Newyork Central & Hudsonfluss-Eisenbahn erhalten wurden, während darunter die Verhältnisszahlen der verwendeten Schienengewichte angegeben sind. Daraus ist zu ersehen, wie die Schienendurchbiegungen jedesmal bei Einführung schwererer Querschnitte abgestuft und wie im Verlauf der unten bezeichneten Jahre die Schienendurchbiegungen auf ein Drittel der anfänglichen herabgemindert sind.

ZUSTAND DES GLEISES VOM JAHR 1881 BIS 1899

New-York, Mai 1901. Glasenapp.

Neuordnung der belgischen Staatsbahnverwaltung.

Die schon angekündigten grossen Veränderungen in der Leitung der belgischen Staatsbahnen haben nun stattgefunden. Die Ernennungsverfügungen sind den neuen Beamten vor kurzem zugestellt worden. Der bisherige Generalsekretär des Eisenbahndepartements, Ramaerkers, wird der Hauptleiter mit dem Titel Generaldirektor. Die drei Direktionen sind wie folgt vertheilt: Den Betrieb (exploitation) führt der bisherige kaufmännische Direktor Garnir, dem als Beigeordneter (adjoint) der bisherige Chefingeniör und Dienstvorstand auf dem Bahnhof Brüssel-Nord, Taudelier, zur Seite steht. Die Leitung des Zugdienstes und des Materialwesens (traction et matériel) untersteht, wie bisher, Herrn Bertrand, der als Beigeordneten den Chefingeniör Docteur, Dienstleiter der Hauptwerkstätten, erhält. Ebenso bleibt Herr de Rudder an der Spitze des Bahnunterhaltungs- und Baudienstes (voies et travaux); Chefingeniör Ghilain, Dienstleiter in Brüssel-Süd, wird sein Beigeordneter. Die Direktoren werden den Titel „Verwaltungsdirektor“ (administrateur directeur) und ihre Beigeordneten den Titel Generalinspektoren (inspecteurs généraux) führen.

Die „Indépendance belge“ glaubt diese im Werk befindliche Verwaltungsbewegung nicht blos als eine bürokratische Reform, sondern geradeaus als einen Akt „ministerieller Revolution“ bezeichnen zu sollen. Es sei „ein Ministerium in einem Ministerium“ geschaffen worden. Herr Libaert bleibe Minister der Eisenbahnen, Posten, Telegraphen, Fernsprecher und der Marine; aber was besonders die Eisenbahnen anlangt, sei ein thatsächlicher Minister ihm unmittelbar unterstellt. Verantwortlich vor den Kammern werde künftig der Minister mit Portefeuille mit einem ihm verantwortlichen Minister ohne Portefeuille zu thun haben, während die Direktoren der Centralverwaltung und die Leiter des äusseren Dienstes dem Generalsekretär, Präsidenten des Eisenbahnrathes und eigentlichen Direktor der Staatsbahnen verantwortlich seien. Das Vorwiegen dieser Oberleitung werde derart sein, dass der Portefeuilleminister „zum Zweck der Decentralisation“ einen Theil seiner Vollmachten dem Generaldirektor überlassen und ihn bevollmächtigen kann, sie weiter den unter seinem Befehl Stehenden zu übertragen. Das genannte Pressorgan will in dieser Reform eine gründliche Verurtheilung und Umstürzung des von dem früheren Eisenbahnminister Vandenpeereboom eingeführten schädlichen Systems sehen, dessen Papst und Kaiser dieser zu sein sich geschmeichelt habe. Ihm werden, wohl mit aus politischer Gegnerschaft, die Mängel des belgischen Eisenbahnwesens hauptsächlich in die Schuhe geschoben. Nun haben ihn auch seine Nachfolger vollständig fallen lassen. Sicher ist, dass die Klagen über die belgischen Bahnen immer dringender und allgemeiner wurden. Die amtlichen Erwägungsgründe der königlichen Verfügung, die den obenerwähnten Ernennungen beigegeben sind, besagen:

„In Erwägung, dass gemäss der vom Staatsbahnnetz erlangten Wichtigkeit, namentlich infolge der Rücknahme der Mehrzahl der genehmigten Eisenbahnlinien und des fortwährenden Anwachsens des Verkehres, die Organisation der Verwaltung dieser Eisenbahnen Aenderungen der Art erfordert, um besser den Bedürfnissen des Dienstes zu entsprechen; in Erwägung, dass der Betrieb der Staatsbahnen mannigfache Fragen von wachsender Wichtigkeit aufwirft, welche, um zum Besten des Allgemeinwohles gelöst zu werden, vertiefte und methodische Studien erfordern, und dass es wünschenswerth ist, dass eine gewisse Anzahl Beamten, losgelöst von den Einzelnheiten der Ausführung, sich ihnen ausschliesslich widmen können; in Erwägung, dass die Anwendung der allgemeinen Maassnahmen, deren Nützlichkeit diese Studien zeigen, mehr Einheit in der oberen Leitung und mehr Schnelligkeit der Handlung in den untergeordneten Dienstzweigen verlangen; in Erwägung, dass es schliesslich wünschenswerth ist, zu diesem Zweck die den wichtigen Dienstzweigen vorgesetzten und mit der Sicherung ihres regelmässigen Dienstes betrauten Beamten in die Lage einer wirksameren Verantwortlichkeit zu stellen . . .“ usw.

Die „Indépendance belge“ meint, das sei das Gegentheil vom System Vandenpeereboom. Der Rückschlag sei charakteristisch; vielleicht gehe er auch, wie alle Rückschläge, etwas über das Ziel hinaus. Minister Vandenpeereboom habe sich zu sehr ausgespreizt, Minister Libaert verschwinde in übertriebener Weise. Man müsse glauben, dass er fähige Leute gefunden hat, um sein Zurücktreten zu rechtfertigen. In wohl selbst übertreibender Weise schliesst das bedeutendste belgische Blatt, es sei von jetzt ab und bis zu etwaiger neuer Ordnung der Eisenbahnminister nur noch der parlamentarische Stimmträger seines Generalsekretärs, des Präsidenten des Eisenbahnrathes und Direktors der Gesammtheit der Dienstzweige.

Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Berliner Stadtbahn.

Während in den amerikanischen Grossstädten auf den Hochbahnen fast allgemein der Dampfbetrieb in elektrischen Betrieb umgewandelt, die Londoner Untergrundbahn durch die Rauchplage zu einer ähnlichen Maassregel gedrängt wird und neue städtische Hoch- und Tiefbahnen von vornherein elektrisch angelegt werden, hat man auch von mehreren Seiten schon den Vorschlag gemacht, die Berliner Stadtbahn für den elektrischen Betrieb umzubauen. Derartige Vorschläge sind erklärlich, da es sich gegebenenfalls für die Elektrizitätsgesellschaften um eine Ausführung handelt, bei der sie ihr ganzes Können zu bethätigen in der Lage sind. Der Staat verhält sich zu den Vorschlägen in richtiger Weise so, dass er gewaltsame Schritte vermeiden, aber den Gesellschaften — wie der Versuchsbetrieb auf der Wannseebahn beweist — die Gelegenheit nicht vorenthalten will, zu zeigen, wie weit denn die Leistungen gehen, wo es sich nicht allein um häufige Zugfolge, sondern auch um die Beförderung schwerer Züge von 10 Wagen und darüber handelt. Der Stadtbahnverkehr ist eben kein Strassenbahnverkehr, der mit Einzelwagen, vielleicht noch mit einem oder höchstens zwei Beiwagen leichter Bauart zu rechnen hat, und unterscheidet sich auch von den bisher gebauten elektrischen Stadtbahnen durch die Schwere der Züge. Wenn man dazu bedenkt, welch' ungeheuerer Kapitalaufwand nöthig ist, um eine mit derartig schweren Zügen zu betreibende städtische Hoch- oder Untergrundbahn vom Dampfbetrieb auf den elektrischen Betrieb zu bringen, und wenn man ferner sieht, wie die Wannseebahnversuche gezeigt haben, dass noch reichlich Gelegenheit übrig ist, Erfahrungen in technischer und wirthschaftlicher Art auf dem Gebiete zu sammeln, so wird man den Standpunkt der preuss. Staatsbahnverwaltung richtig würdigen, die zunächst die Leistungsfähigkeit der Berliner Stadtbahn erhöhen will, indem sie die Zugstärke von 9 und 10 Wagen auf vielleicht 14 Wagen bringt, unter Beibehaltung bis auf weiteres des Dampfbetriebes, der bisher — da es sich durchweg um oberirdische Strecken handelt — zu Anständen in keiner Weise Veranlassung gegeben hat. Bei solcher Vermehrung der Wagenzahl soll gleichzeitig dahin gestrebt werden, die Zuglänge doch möglichst einzuschränken und zwar dadurch, dass der von den Buffern und Zugvorrichtungen eingenommene bisher recht erhebliche Abstand der einzelnen Wagen vermindert wird. In London sind längst bei derartigen Zügen die Wagenabstände auf das mindestmögliche verringert (Untergrundbahn, London-Brightonbahn usw.). Man will allerdings in Berlin zunächst nur jeden zweiten Wagenabstand solchergestalt verkleinern, da man je ein Wagenpaar statt wie bisher jeden einzelnen Wagen, nicht aber wie in London gleich das Zugganze als eine unabänderliche Einheit behandeln will. Für Ausbesserungszwecke würde man also nur immer das Wagenpaar der Werkstätte zuführen.

Stadt- und Vorortbahnen gehören nach ihrer ganzen Zweckbestimmung einer und derselben Gattung von Verkehrsmitteln an und nichts berechtigt, hier einen Unterschied zu machen, wie er beispielsweise bei der Berliner Stadtbahn und den Vorortbahnen hinsichtlich der Bauart der Wagen gemacht ist. Bei der Stadtbahn hat man bekanntlich die Federn unter die Achsbüchsen gelegt, um für den Wagenfussboden die bequemes Einsteigen ermöglichende tiefe Fussbodenlage zu erhalten, während man bei der Wannseebahn und bei weiteren neuen Anlagen zu dem Zweck unter Beibehaltung der üblichen Bauart der Wagen höhere Bahnsteige angelegt hat, und während

sonst — wie auf den Ferngleisen der Berliner Stadtbahn — der Reisende den Uebelstand in den Kauf nehmen muss, vom tiefliegenden Bahnsteig sehr hoch zum Wagen hinaufsteigen zu müssen. Mit der bereits erörterten Verlängerung und Neubildung der Stadtbahnzüge wird nun als dritte Maassregel eine Erhöhung der Bahnsteige erwogen, indem gleichzeitig bei den Wagen zu der üblichen Bauart über den Achsbüchsen liegender Federn, verbunden mit höherer Lage des Fussbodens, übergegangen wurde. Die Stationen sind dementsprechend umzuändern.

Durch diese Maassregeln wird alsdann eine solche Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stadtbahn erreicht, dass es vorerst weder der Einführung der mit ausserordentlichen Kosten verbundenen elektrischen Betriebsweise, noch der Ueberbauung der Stadtbahn mit einer Schwebebahn, wie sie ebenfalls angeregt worden ist, bedarf.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Mai d. J. ergibt für 70 Bahnen, die schon im Mai 1900 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 912,18 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	M.	M.	M.	M.	%
für alle Bahnen im Mai 1901					
aus dem Personenverkehre	50 894 064	+ 9 281 034	1 185	+ 204	+ 20,8
aus dem Güterverkehre . .	93 247 529	— 1 274 578	2 133	— 54	— 2,47
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Mai 1901					
aus dem Personenverkehre	79 799 391	+ 8 188 352	2 176	+ 195	+ 9,84
aus dem Güterverkehre . .	160 201 224	+ 728 713	4 289	— 41	— 0,95
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Mai 1901					
aus dem Personenverkehre	28 140 809	+ 1 420 024	4 497	+ 179	+ 4,15
aus dem Güterverkehre . .	54 770 885	— 3 237 904	8 614	— 606	— 6,57

Bei den Mehreinnahmen aus dem Personenverkehr im Mai 1901 kommt in Betracht, dass das Pfingstfest im Jahre 1900 in den Monat Juni, im Jahre 1901 in den Monat Mai fiel.

— **Ständige Tarifkommission.** In der am 13. und 14. d. Mts. in Luzern abgehaltenen 74. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende Beschlüsse gefasst worden:

Angenommen wurden die Anträge auf:

1. Aufnahme von gebrauchten Glas- und Thonballons in Körben oder Kübeln sowie von anderen gebrauchten Emballagen unter die nach dem halben Gewicht abzufertigenden gebrauchten Emballagen; 2. Streichung des Artikels „Futtermehl" in der Güterklassifikation des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I; 3. Erweiterung der Position „Kartoffeln, gedörrte" des Spezialtarifs I; 4. Versetzung von flüssiger Kohlensäure in den Spezialtarif I; 5. Aenderung der Position „Grubenholz" des Spezialtarifs III; 6. Erweiterung der Position „Holz" des Spezialtarifs III durch Aenderung der Ziffer 1 für Stangenholz; 7. Versetzung von weissen Lumpen aus Spezialtarif II nach III; 8. Erweiterung der Position „Werg und Abwerg, Heede und Heedeabfälle" des Spezialtarifs III; 9. Versetzung von altem Tauwerk aus dem Spezialtarif II nach III; 10. Erläuterung der Zusatzbestimmungen IV—VI zu § 11 der Verkehrsordnung (Berechnung der Fahrpreise für Gesellschaftsfahrten); 11. Aenderung der Zusatzbestimmungen IV B 1—3 und IV C 2 zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermässigungen für Fachschulen).

Abgelehnt wurden die Anträge auf:

1. Aufnahme von Schmirgel in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 2. Versetzung von Rauchwaaren (Felle zur Pelzwerkbereitung) aus Spezialtarif I in die Allgemeine Wagenladungsklasse (gleichzeitig wurde eine anderweite Fassung der Position „Häute und Felle" beschlossen); 3. Aufnahme von Natriumbisulfit in den Spezialtarif III; 4. Ermässigung der Nachnahmeprovision.

Vertagt wurden die Anträge auf:

1. Aufnahme von Vorschriften über das Verfahren bei Ueberschreitung des Lademaasses in den deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung A; 2. Versetzung des zur Denaturirung bestimmten Spiritus in den Spezialtarif III; 3. Aufnahme von Wollschlammdünger in den Spezialtarif III; 4. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung durch Aufnahme von Bestimmungen über die Beförderung von Mitgliedern der freiwilligen Sanitätskolonnen zur Förderung der Kriegskrankenpflege.

Zurückgezogen wurde ein Antrag auf Fahrpreisermässigungen für Mitglieder von Krankenkassen und dergl.

Die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bedürfen zu ihrer Durchführung der Genehmigung der zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen zugelassenen Verwaltungen.

Von anderer sehr geschätzter Seite wird uns über einzelne der gefassten Beschlüsse folgendes mitgetheilt:

Der Antrag auf Versetzung von zur Denaturirung bestimmtem Spiritus aus der allgemeinen Wagenladungsklasse nach Spezialtarif III war zweifellos der wichtigste Gegenstand, mit welchem sich die Eisenbahn-Tarifkommission in ihrer Sitzung am 13. d. Mts. in Luzern zu beschäftigen hatte. Die beiden Referenten befürworteten den Antrag, ebenso der Referent des Ausschusses der Verkehrsinteressenten; zum Beschluss wurde er gleichwohl nach längerer Verhandlung nicht erhoben. Entscheidend hierfür war die Darlegung eines Mitgliedes, das die Durchführung der geplanten Maassregel weder tarifarisch noch technisch und ebenso wenig betriebsmässig als möglich erachtete. Auch der Fortbestand des Ringes, dem ursprünglich 90 % der Interessenten, heute aber nur mehr 70 % angehören sollen, und dessen Entstehen allein die Bahnverwaltungen der Deklassifizirung des denaturirten Spiritus geneigt machten, wurde von ihm stark in Zweifel gezogen. Als eigenthümlich wurde bezeichnet, dass die Eisenbahnverwaltungen, welche bei weniger wichtigen Frachtherabsetzungen jederzeit den Einnahmeausfall betonen, bei Behandlung einer Frage, welche ihnen eine Einbusse von zwei Dritteln der seitherigen Frachteinnahme bringt, dieser Thatsache nicht eingedenk waren.

Der Gegenstand wurde mit grosser Stimmenmehrheit in die Septembersitzung verwiesen, in welcher die königlich preussische Direktion Kattowitz und die Direktion der pfälzischen Bahnen neuerlich die Berichterstattung übernehmen werden.

Bei Vorberathung der Tagesordnung, welche der Ausschuss der Verkehrsinteressenten Tags zuvor in üblicher Weise pflog, hatte sich dieser mit einer Reihe von Anträgen zu beschäftigen, von denen zwei nicht minder wichtig sich erweisen dürften.

Der Antrag auf Detarifirung von amerikanischem Fassholz, den eine Casseler Fassholzfabrik einbrachte, wurde im Hinblick auf ein in letzter Zeit vom Reichsgericht erlassenes Urtheil sowie einen seitens der königlichen Direktion Altona angekündigten Antrag auf neuerliche Behandlung der Position „Holz" überhaupt von der Tagesordnung abgesetzt. Ueber dieses Reichsgerichtserkenntniss wird folgendes mitgetheilt: Der deutsche Eisenbahngütertarif unterscheidet in der Güterklassifikation zwischen Holzsorten, welche Gegenstand eines betriebsgemässen Einschlags in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind, und solchen Holzsorten, die es nicht sind, unter welch' letzteren bisher von den Bahnverwaltungen das amerikanische Eichenfassholz verstanden wurde.

Auf die Beschwerde der Fassfabrik M. B. Bodenheim zu Cassel erging dieser Tage ein reichsgerichtliches Urtheil, wonach amerikanisches Eichenfassholz gleich dem Fassholz aus deutschen Eichen zu tarifiren ist, und wurde hiernach der preussische Eisenbahnfiskus mit seinem Anspruch auf Vergütung der Frachtdifferenz zwischen Spezialtarif I und Spezialtarif II unter Ueberbürdung der Kosten abgewiesen.

Der „Verband deutscher Müller", die Vertretung von 5780 der mittleren und kleineren Mühlen Deutschlands, stellte den Antrag, Getreide aus Spezialtarif I nach Spezialtarif II zu versetzen, wogegen der Vorstand des Vereins deutscher Handelsmüller sich gegen die Tarifdifferenzirung von

Getreide und Mehl aussprach. (Vergl. die Mittheilungen in Nr. 43 S. 686 und auf S. 766 dieser Nummer der Zeitung.)

Angesichts der bereits in den betheiligten Kreisen bestehenden Aufregung beschloss der Ausschuss der Verkehrsinteressenten, dem Antrag auf Detarifirung derzeit eine Folge nicht zu geben.

Die gefassten Beschlüsse entsprechen vollständig den vom bayerischen Landwirthschaftsrath, dem Vertreter Bayerns im Ausschuss der Verkehrsinteressenten, bekannt gegebenen Wünschen.

— **Maieinnahmen der preussischen Staatsbahnen.** An die von uns hierüber in Nr. 47 S. 747 d. Ztg. mitgetheilten Ziffern knüpfen die „Berl. Pol. Nachr." beruhigende Betrachtungen. Sie schreiben:

„Das Pfingstfest bringt eine aussergewöhnlich hohe Steigerung des Personenverkehrs mit sich, die Kehrseite der Medaille ist eine beträchtliche Verminderung des Güterverkehrs, welche mit einem nach Millionen zählenden Ausfall an Einnahmen aus diesem Verkehr gleichbedeutend ist. Aus diesem Grunde ist auch der absolute Rückgang der Einnahme aus dem Güterverkehr im letzten Monat kein bedenkliches Symptom für die wirthschaftliche Lage, die Geringfügigkeit dieses Rückganges berechtigt vielmehr zu dem Schlusse, dass die Schwierigkeiten, unter denen unleugbar wichtige Zweige unseres Erwerbslebens zu kämpfen haben, keinen so schweren Druck auf die produzirende Industrie und deren Absatz üben, wie mehrfach angenommen wird; die bereits in dem Verkehr des Monats April sich wiederspiegelnden Anzeichen der Wiedergesundung haben sich im Mai noch verstärkt. Zu demselben Schlusse gelangt man an der Hand der Daten über die Gestaltung des Kohlenverkehrs im Ruhrrevier. Während im Monat April die Zahl der gestellten offenen Kohlen- und Kokswagen mit 382 968 ein Mehr von 15 268 gegen das Vorjahr ergab, die Zahl der werktäglich gestellten Wagen mit 15 957 aber um 30 gegen das Vorjahr zurückgeblieben war, hat die werktägliche Wagengestellung des Monats Mai mit 16 487 Stück diejenige des vorigen Maimonats um 198 Stück übertroffen. Die aufsteigende Bewegung hat sich in der ersten Dekade des Monats Juni noch fortgesetzt, die Zahl der im ganzen gestellten Wagen für Kohlen- und Koksversand stieg gegen das Vorjahr um 9,3 %, die der werktäglich gestellten um 2,8 %. Endlich gestattet auch die gegen die Vormonate eingetretene wesentliche Besserung in dem Verkaufe der Altmaterialien der Eisenbahnen einen günstigen Rückschluss. Der Ausgleich für die aussergewöhnliche Gestaltung der Verkehrseinnahmen des Monats Mai wird sowohl auf dem Gebiete des Personen- wie des Güterverkehrs im Monat Juni eintreten."

— **Eisenbahnbeförderung der Einberufenen im Mobilmachungsfall.** Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht eine Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 11. d. Mts., betreffend Vervollständigung der Militärtransportordnung und des Militärtarifs für Eisenbahnen vom 18. Januar 1899. Danach treten über die Beförderung der im Mobilmachungsfalle behufs Erreichung des Gestellungsorts die Eisenbahn benutzenden Einberufenen und die Entschädigung der Eisenbahnen für diese Leistung neue, wesentlich veränderte Bestimmungen in Kraft. Nach § 1 derselben sind alle Eisenbahnen Deutschlands, die mit Lokomotiven oder anderen mechanischen Motoren betrieben werden, verpflichtet, während des mobilen Verhältnisses die Einberufenen der bewaffneten Macht (Heer und Marine) und des Landsturms behufs Erreichung des Gestellungsorts ohne Fahrkarte zu kostenfreier Benutzung der Bahn zuzulassen, und zwar: a) die Mannschaften des Beurlaubtenstandes gegen Vorzeigung des Gestellungsbefehls oder anderer Militärpapiere, b) die Mannschaften des Landsturms innerhalb des betreffenden Korpsbezirks auf Grund ihrer mündlichen Erklärung, dass sie dem Landsturm angehören und eingezogen sind, c) Kriegsfreiwillige und Freiwillige des Landsturms auf Vorzeigung einer Bescheinigung der Ortsbehörde über Zweck und Ziel der Reise. Der Ausweis oder die mündliche Erklärung erfolgt den Organen der Fahrkartenkontrole gegenüber. Von Beibringung der unter 1 a bezeichneten Ausweise kann abgesehen werden, wenn gegen die mündlichen Angaben über Zweck und Ziel der Reise Bedenken nicht bestehen.

Nach § 2 werden die Eisenbahnverwaltungen für diese Leistungen im Mobilmachungsfalle durch Gewährung von Pauschsummen entschädigt. Die Berechnung dieser Summen erfolgt auf Grund der Mobilmachungsvorarbeiten durch das preussische Kriegsministerium bereits im Frieden derart, dass für alle Mannschaften des Beurlaubtenstandes, deren Einziehung planmässig vorgesehen ist und die die Eisenbahn benutzen können, die Fahrgelder für die in Betracht kommende Strecke nach Maassgabe des Militärtarifs in Ansatz gebracht werden. Die Berechnung der Pauschsummen findet, sofern wesentliche Aenderungen in den Grundlagen der Berechnung nicht eintreten, von 3 zu 3 Jahren mit Gültigkeit vom 1. April des ersten Jahres bis zum 31. März des dritten Jahres statt. Die Höhe der berechneten Pauschsummen wird vom preussischen Kriegsministerium bis zum 15. April jedes Jahres dem Reicheisenbahnamt bekannt gegeben. Dieses theilt bei Ausspruch einer Mobilmachung den einzelnen Eisenbahnverwaltungen den Betrag der auf sie entfallenden Pauschsummen sofort mit. Die Zahlungsanweisung erfolgt durch die Intendantur des stellvertretenden preussischen Generalstabs der Armee auf die Generalkriegskasse derart, dass die erste Hälfte der Pauschsummen am zwanzigsten, die zweite Hälfte am dreissigsten Mobilmachungstage von den Eisenbahnverwaltungen abgehoben werden kann.

Nach § 3 sind für die im § 1 bezeichneten, zur Gestellung gelangenden Militärpersonen, deren Einstellung nicht bereits im Frieden planmässig vorgesehen und in Berechnung gebracht war, sondern erst im Mobilmachungsfall erfolgt, unabhängig von der Länge der zu durchfahrenden Strecke 30 ₰ Eisenbahnfahrgeld auf den Kopf in Rechnung zu bringen, mögen diese Leute die Eisenbahn benutzen oder nicht. Die stellvertretenden Generalkommandos theilen zum 15. jeden Monats der Intendantur des stellvertretenden preussischen Generalstabs der Armee die Anzahl der zur Gestellung gelangten vorbezeichneten Mannschaften mit. Diese Behörde vertheilt alsdann innerhalb eines jeden Korpsbezirks den summarischen Betrag der Eisenbahnfahrgelder auf die Eisenbahnverwaltungen im Verhältnisse der Länge ihrer dem Bezirk angehörenden Strecken.

Die auf die einzelnen Eisenbahnverwaltungen entfallenden Theile werden von der Intendantur in monatlichen Beträgen auf die Generalkriegskasse zur Zahlung angewiesen.

— **Bezirkseisenbahnrath für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg.** Am 19. d. Mts. wurde in Danzig die 14. ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrathes für die genannten Eisenbahndirektionsbezirke abgehalten. Der Vorsitzende, Eisenbahndirektionspräsident Simson, gedachte zunächst des am 28. April d. J. verstorbenen Präsidenten der Danziger Eisenbahndirektion Greinert und widmete ihm einen warm empfundenen Nachruf. Die Versammlung ehrte das Andenken an den Verstorbenen durch Erheben von den Plätzen. Es wurden sodann u. a. folgende Beschlüsse gefasst: Der Antrag, sich mit der Festsetzung der beschränkten Ent- und Beladungsfrist der Güterwagen auf 6 Stunden einverstanden zu erklären, wurde angenommen mit der vom Stadtrath a. D. Teschendorf-Königsberg beantragten Erweiterung: die Eisenbahndirektionen möchten darauf hinwirken, die den Besitzern von Anschlussgleisen zu stellenden Wagen, wo dies gewünscht wird, nach Maassgabe der örtlichen Verhältnisse, in mindestens zwei Theilen zu zwei verschiedenen Zeiten an den Tagen, für die die Bestellung lautet, zuzuführen. Ein Antrag auf Abschaffung von Standgeldern an Sonn- und Feiertagen wurde angenommen. Es soll auf eine Aenderung der entgegenstehenden Bestimmungen der Verkehrsordnung hingewirkt werden. Ein Antrag auf Ausgabe von Sonntagsfahrkarten nach Elbing und Marienburg wurde angenommen. Von dem Vertreter der Eisenbahnverwaltung wurde dabei darauf hingewiesen, dass der Antrag eine Aussicht auf Erfolg nicht habe, da neue Sonntagsfahrkarten grundsätzlich nicht mehr zur Einführung kommen sollen. In Bezug auf die Einführung eines Nothstandstarifs für Heu, Stroh, Torfstreu usw. für die Provinz Westpreussen, die Ermässigung der Frachtsätze für den Bezug von Saatgetreide in Wagenladungen und als Stückgut, die Herabsetzung der Tarife für Roggen und Weizen zum Wirthschaftsbedarf von Landwirthen der Provinz Westpreussen usw., die Herabsetzung der Tarife für aus der Provinz Westpreussen ausgeführtes Vieh wurde folgendes beschlossen: a) Ausdehnung des bestehenden Nothstandstarifs für Streu- und Futtermittel auf ein weiteres Jahr; b) Aufnahme des Artikels Düngemittel in diesen Tarif; c) Herabsetzung der bestehenden Tarife für diese Artikel möglichst bis auf 50 %; d) Aenderung der Anwendungsbedingungen des Streu- und Futtermitteltarifes, wonach die Verwendung im eigenen Landwirthschaftsbetriebe nachgewiesen werden muss, durch Streichung des Wortes „eigenen"; e) Einführung eines Nothstandstarifs für die Zufuhr von Roggen und Weizen in die nothleidenden Bezirke, für Stückgut und Wagenladungen, möglichst mit 50 % Ermässigung, ohne Beschränkung auf die Bezüge der Landwirthe, damit der Tarif auch den im Nothstandsgebiete gelegenen Mühlen zu Gute kommt; f) Einführung eines Ausfuhrtarifs aus den Nothstandsbezirken für Gerste, Hafer, Rundgetreide, die Gemenge daraus, für die Zeit vom 1. August 1901 bis dahin 1902; g) Einführung eines Ausnahmetarifs für die Ausfuhr von Vieh aus den Nothstandsbezirken. Es folgte sodann noch eine Besprechung über verschiedene Fahrplanangelegenheiten, worüber indessen keine Beschlüsse gefasst wurden.

— **Eisern-Siegener Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht betrug die Zahl der beförderten Personen in dem am 31. März d. J. abgelaufenen Betriebsjahre 106 259 (gegen 106 081 im Vorjahre) mit einer Einnahme von 13 950 (13 688) ℳ. Die Menge der beförderten Güter stellte sich auf 716 399 (689 349) t,

wovon 100 002 (91 556) t auf den Binnenverkehr und 616 397 (597 793) t auf den Verbandsverkehr entfielen. Die tarifmässige Einnahme aus dem Güterverkehr belief sich auf 391 854 (380 036) ℳ, wozu noch 43 877 (50 090) ℳ Nebenerträge kommen. Die Gesammteinnahme stellt sich auf 495 124 ℳ, die Ausgabe auf 222 145 ℳ, so dass sich ein Betriebsüberschuss von 272 978 ℳ und nach Abzug von 14 731 ℳ Rücklage in den Erneuerungsfonds ein verfügbarer Reingewinn von 258 246 ℳ ergiebt. Es wird folgende Verwendung beantragt: 3 600 ℳ Bilanzreservefonds, 4 826 ℳ für Zinsen und Tilgung der Prioritätsanleihe, 10 875 ℳ Eisenbahnabgabe, 145 000 ℳ für Deckung der Kosten von Neubauten, 4 000 ℳ Belohnungen, 4 000 ℳ Pensionsfonds, 5 165 ℳ Unterstützungsfonds, 1 700 ℳ für gemeinnützige Zwecke, 4 680 ℳ Gewinnantheil des Vorstandes, 2 400 ℳ Gewinnantheil des Aufsichtraths, 72 000 ℳ = 12 % Dividende von 600 000 ℳ Aktienkapital.

— **Kreis Altenaer Schmalpur-Eisenbahn.** Der „Reichsanzeiger“ vom 19. d. Mts. veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb schmalspuriger Nebeneisenbahnstrecken von Augustenthal nach Lüdenscheid und vom Schmalspurbahnhof Lüdenscheid nach dem gleichnamigen Staatsbahnhof durch die Kreis Altenaer Schmalspureisenbahn-Aktiengesellschaft.

— **Bau neuer Bahnlinien im Eisenacher Oberlande und Thüringen.** Ueber den Inhalt des zwischen den Regierungen von Preussen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Altenburg kürzlich über den Bau neuer Bahnlinien abgeschlossenen Staatsvertrages, welcher dem am 18. d. Mts. zusammentretenden Landtage des Grossherzogthums zur Genehmigung vorgelegt wird, erfährt die „Berl. B.-Ztg.“ auf Grund amtlichen Materials das folgende: Der Vertrag enthält 16 Artikel und betrifft in erster Linie die Bahnlinien Eisenberg-Porstendorf (-Jena) sowie Gerstungen-Berka a. W.-Vacha-Wenigentaft-Eiterfeld-Hünfeld nebst Zweigbahn Wenigentaft-Geisa. Diese Linien werden von Preussen gebaut und in Betrieb genommen. Sachsen-Weimar, das neben Preussen fast ausschliesslich in Frage kommt, bezahlt hierzu einen Baarzuschuss von im ganzen 600 000 ℳ und stellt den erforderlichen Grund und Boden kostenlos zur Verfügung, allerdings in der Voraussetzung, dass die betheiligten Gemeinden den Grunderwerb auf eigene Rechnung übernehmen. Die schmalspurigen Feldabahnlinien Salzungen-Dorndorf-Vacha und Dorndorf-Kaltennordheim erwirbt, sobald sie pachtledig werden, Preussen von Sachsen-Weimar für die Kaufsumme von 1 103 897,65 ℳ und baut dann die Strecke Salzungen-Vacha normalspurig aus. Zu den Staatssteuern wird nur die Eisenberg-Porstendorfer Bahn herangezogen. Was den Bau der Linie Münchenbernsdorf-Gera betrifft, so ist die Ausführung desselben zwar geplant, aber noch nicht endgültig bestimmt. Kommt sie zu Stande, so gewährt Weimar lediglich den erforderlichen Grund und Boden vom Bahnhofe Gera-Pforten an, während preussischerseits auf einen Baarzuschuss im Hinblick auf den hohen Preis der dortigen Grundstücke verzichtet wird. Das nähere wird einem besonderen Staatsvertrage vorbehalten. Sollte Preussen die Feldabahnlinie Dorndorf-Kaltennordheim ebenfalls normalspurig ausbauen oder eine Verbindungslinie Geisa-Tann innerhalb 30 Jahren nach der Betriebseröffnung der Linie Wenigentaft-Geisa herstellen, so stellt Sachsen-Weimar für sein Gebiet Grund und Boden kostenfrei zur Verfügung, und zwar unter der Voraussetzung der Bezahlung durch die betheiligten Gemeinden. Den Orten Kaltennordheim, Vacha, Dermbach und Lengsfeld wird dann aber in Rücksicht auf deren Aufwendungen beim Bau der Feldabahn eine Gesammtentschädigung von 60 000 ℳ aus der Staatskasse gewährt. In einer besonderen Denkschrift wird es gerechtfertigt, dass man einer Linie Eisenberg-Porstendorf (Saalbahnstation) anstatt einer solchen Eisenberg-Jena zugestimmt hat. Die Südlinie nach Jena habe sich wegen der verlangten hohen und gar nicht aufzubringenden Zuschüsse sowie wegen der erwachsenden grossen Wassergefahr für Jena nicht ermöglichen lassen und die Nordlinie hätte nur dann einen Werth gehabt, wenn für Wenigenjena eine besondere Station für Personen- und Güterverkehr anzulegen möglich gewesen wäre. Dies hätte aber die weimarische Staatskasse mit weiteren 700 000 ℳ belastet. Bei dieser Sachlage habe sich die weimarische Regierung mit dem Bau durch das Gleisthal nach Porstendorf einverstanden erklärt, wobei die thunlichste Durchführung aller Personenzüge nach und von Jena Voraussetzung bleibt. Geisa in eine direkte Linie Salzungen-Hünfeld einzufügen, hat sich nicht ermöglichen lassen.

— **Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft.** Die Direktion schreibt mehreren Berliner Zeitungen folgendes: „Auf Anfragen aus den Kreisen unserer Aktionäre theilen wir Ihnen mit, dass die verschärfte wirthschaftliche Depression die Entwickelung unseres Unternehmens ungünstig beeinflusst und die erwartete Steigerung in den Einnahmen der Bahnen, an welchen wir interessirt sind, im allgemeinen noch nicht in dem erhofften Maasse hat eintreten lassen. Da gleichzeitig wegen der Börsenlage die Abstossung von Effekten und anderen Werthobjekten zur Zeit nicht möglich ist, so ist in den Erträgnissen unseres Unternehmens in diesem Jahre eine Schmälerung zu erwarten, welche jedenfalls einen erheblichen Rückgang der Dividende herbeiführt. Auf den Kurs unserer Aktien dürfen wir einen Einfluss nicht ausüben; Obligationen unserer Gesellschaft werden wir nur insoweit an der Börse aufnehmen, als uns bereits Mittel über die Bedürfnisse des laufenden Geschäfts und die prompte Einlösung unserer Obligationenkupons zur Verfügung stehen.“

— **Auswandererbahnhof in Ruhleben.** Die preussische Staatseisenbahnverwaltung hat mit dem Norddeutschen Lloyd in Bremen, der Hamburg-amerikanischen Packetfahrtgesellschaft in Hamburg sowie zwei Dampfergesellschaften in Amsterdam und Rotterdam bezüglich des Auswandererbahnhofs in Ruhleben bei Spandau einen auf zwölf Jahre laufenden Pachtvertrag abgeschlossen. Danach haben die betheiligten Verkehrsanstalten das Recht, auf dem genannten Bahnhof, der lediglich dem Auswandererverkehr dient, den Vertrieb ihrer Fahrkarten zu besorgen. Dafür haben sie eine Desinfektionsanstalt zu unterhalten, in der jeder aus dem Auslande kommende Reisende, der überdies auch ärztlich untersucht wird, seine Kleidung desinfiziren lassen muss; jeder Fahrgast muss ein Bad nehmen, wofür ebenso wie für die Desinfektion eine Gebühr zu entrichten ist. Neuerdings haben die Dampfergesellschaften auch ein Lazarethgebäude auf Anforderung der Eisenbahnverwaltung errichten lassen, weil es häufiger vorkommt, dass Fahrgäste mit ansteckenden Krankheiten behaftet sind und dann auf dem Bahnhof bis zur Beseitigung des Leidens zurückbleiben müssen. Die Dampfergesellschaften haben auch für den Rücktransport solcher Auswanderer zu sorgen, welche die Mittel zur Weiterfahrt nicht besitzen oder aus irgend einem Grunde von der Beförderung nach der Hafenstadt ausgeschlossen werden. Ueber den Bahnhof Ruhleben wird ausschliesslich der Verkehr der aus Russland, Oesterreich-Ungarn und den Balkanländern kommenden Auswanderer geleitet.

— **Elektrische Strassenbahn Elberfeld-Ronsdorf.** Der Aktiengesellschaft Bergische Kleinbahnen ist nunmehr die behördliche Genehmigung zur Herstellung und zum Betriebe einer elektrischen Strassenbahn in einer Spurweite von 1 m von Elberfeld nach Ronsdorf für die Beförderung von Personen und Stückgütern ertheilt worden.

— Um dem bestehenden **Wagenmangel auf den bayerischen Staatsbahnen** thunlichst zu begegnen, gibt deren Generaldirektion ihren sämmtlichen Bahn- und Güterstationen bekannt, dass die Zone für Rückbeladung fremder Wagen bis auf weiteres von 80 auf 30 km herabgesetzt wird und weist dieselben sowie das Rangir- und Packerpersonal hierbei gleichzeitig an, die Be- und Entladung sowie die Weitersendung der Güterwagen im beladenen wie leeren Zustande, ferner die Vornahme der Reparaturen und der Desinfektionsgeschäfte äusserst zu beschleunigen und zurückkehrende fremde Wagen, soweit nur immer zulässig, auszunutzen.

— **Uebernachtungsräume für auswärts befindliches Fahrpersonal der bayerischen Staatsbahnen.** Von grosser Wichtigkeit für das auf Dienstfahrten befindliche Eisenbahnpersonal ist es, an Orten, an denen es längeren Aufenthalt zu nehmen hat, geeignete Räume zur Verfügung zu haben, die ein gründliches Ausruhen und eine thunlichst vollständige Erholung ermöglichen. Die bayerische Staatseisenbahnverwaltung hat deshalb in dieser Beziehung soeben Bestimmungen erlassen, die im wesentlichen folgendes enthalten: Bei der Neubeschaffung von Uebernachtungsräumen muss dafür gesorgt sein, dass sie nach ihrer Lage, Beschaffenheit und Einrichtung dem vorgenannten Zwecke vollständig genügen sowie den auf dem Gebiete der Errichtung von Uebernachtungslokalen gemachten Erfahrungen und den hygienischen Anforderungen vollkommen entsprechen. Bei Neubauten oder bei grösseren baulichen Aenderungen von Uebernachtungsgebäuden soll besonders in Erwägung gezogen werden, ob es sich nicht ermöglichen lässt, die sämmtlichen Uebernachtungsräume eines Stationsortes, soweit es die dienstlichen und örtlichen Verhältnisse zulassen, unter einem Dache zu vereinigen, da sich hierdurch auch die Beschaffung von Aufenthaltsräumen während des Tages, von eigenen Koch- und Trockenräumen, von Badegelegenheiten usw. leichter wird ermöglichen lassen; da ferner erfahrungsgemäss in kleineren Räumen, in welchen nur wenig Bedienstete untergebracht sind, dem Ruhebedürfnisse leichter Rechnung getragen werden kann, soll von grossen Uebernachtungsräumen mit vielen Betten thunlichst abgesehen werden. — Hinsichtlich der Beschaffenheit und Instandhaltung der bereits vorhandenen Uebernachtungsräume wurden die bisher ergangenen allgemeinen Anordnungen und Verfügungen in nachstehendem zusammengefasst: Die Ueber-

nachtungsräume müssen so geräumig sein, dass in der Regel ein Luftraum von 14—20 cbm auf den einzelnen Mann des sich gleichzeitig in einem Raume aufhaltenden Personals trifft; nur äusserstenfalls, und zwar nur dann, wenn die gemeinschaftliche Benutzung auf kürzere Zeitdauer beschränkt ist, kann als niedrigste Grenze ein Luftraum von 12 cbm für den Mann noch als zulässig erachtet werden. Der Reinigung, Reinhaltung, der täglichen, möglichst ausgiebigen Lüftung und, während der kalten Jahreszeit, der ausreichenden Durchwärmung der Räume soll ein ganz besonderes Augenmerk zugewendet werden, weshalb letztere auch mit Thermometern auszurüsten sind. Ebenso ist für Spucknäpfe mit Wasserfüllung und deren oftmalige Entleerung sowie für eigene Gefässe zur Aufnahme von Speiseresten usw. zu sorgen. Auch müssen die Wände der Uebernachtungsräume in angemessenen Zwischenräumen frisch getüncht werden. Die Lagerstätten sollen aus eisernen, mit Drahtrost versehenen Bettstellen von 1,85 bis 1,90 m Länge, Matratzen mit Kopfpolstern aus Seegras und wollenen Decken bestehen; zum Auflegen auf die Keilpolster als Kopflager sollen in der Regel Rosshaarpolster dienen und im Winter zwei wollene Decken verabfolgt werden. Zu jeder Matratze und jedem Kopfpolster sollen zwei Ueberzüge aus waschbarem Stoffe und zu jeder Decke zwei Leinentücher zum Einschlagen vorhanden sein. Die Uebernachtungsräume sollen täglich ausgekehrt und feucht aufgewischt werden. Matratzen und Polster stark belegter Räume sollen, wenn nöthig, jährlich — weniger stark benutzte Lagerstätten in der Regel alle zwei Jahre — aufgearbeitet und neu überzogen werden; Wolldecken sollen alljährlich gereinigt und gewalkt, Schutzüberzüge über Matratzen und Polster sowie Deckeneinschlagtücher alle 14 Tage gewaschen und gewechselt werden. Bei Uebernachtungsräumen, die nicht täglich benutzt werden, soll ein hiervon abweichendes Verfahren gestattet sein. Die Staatsbahningeniöre sowie die Stations- und Werkstättenvorstände sind für Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen verantwortlich; sie haben bei Beginn jeder Fahrordnung unter Zuziehung der zuständigen Bahnärzte zu prüfen, ob die Uebernachtungsräume auch den an sie zu stellenden Anforderungen genügen, und über den Befund den Oberbahnämtern und diese der Generaldirektion Bericht zu erstatten. Durch eine in den Uebernachtungsräumen angebrachte Hausordnung soll das Personal unter Anrufung des Gemeinsinnes aufgefordert werden, jede Beschädigung und Verunreinigung im eigenen Interesse zu vermeiden. Die sämmtlichen Oberbahnämter sollen darauf Bedacht nehmen, dass in allen Fällen, in denen es für das Personal vortheilhaft und wünschenswerth erscheint, die Uebernachtungsräume auch mit Vorrichtungen zur Bereitung warmer Speisen und Getränke versehen sind sowie auch nöthigenfalls auf Beschaffung von Badeeinrichtungen hinzuwirken.

— **Eisenbahnunfall bei Siegsdorf (Bayern).** Am 14. d. Mts. überfuhr der in Traunstein um 3 Uhr 10 Minuten abgehende Lokalbahnzug auf der vor der Station Siegsdorf gelegenen Distriktsstrassenüberfahrt einen mit sieben Kindern besetzten kleinen Karren. Hierbei wurde ein vierjähriger Knabe getödtet, zwei Kinder schwer und vier leicht verletzt. Der Zug traf zu früh in Siegsdorf ein, weshalb die Schranke an der Ueberfahrt noch nicht geschlossen war.

— **Vermittelung des Bezuges von Heizmaterial für die württembergischen Staatsbahn- und Dampfschifffahrtsbeamten.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatsbahnen hat mit verschiedenen ihrer Lieferanten ein Abkommen getroffen, durch welches sich letztere verpflichten, den Beamten der Staatsbahn- und Dampfschifffahrtsverwaltung ihren Hausbedarf an Heizmitteln zu denselben Preisen und in derselben Güte zu liefern, welche mit der Verwaltung wegen ihres Dienstbedarfs vereinbart sind. Diese Vergünstigung erstreckt sich auf sämmtliche Beamte, Unterbeamte und Arbeiter, doch ist sie auf deren eigenen Hausbedarf beschränkt und eine Abgabe der so bezogenen Heizmittel an andere Personen unter keinen Umständen zulässig. Die in Stuttgart wohnhaften Bediensteten können ihre Bestellung bei einer dortigen Kohlenhandlung unmittelbar bewirken. Im übrigen erfolgt der Bezug durch Vermittelung der Hauptmagazinverwaltung in Esslingen. Bei den Dienststellen sind Vertrauensmänner aus den Kreisen der Betheiligten zu bezeichnen, welche die Ausfüllung und Einsendung der Bestellzettel, die Vertheilung der Materialien an die Besteller und die Einziehung und Ablieferung der Gelder besorgen. Die Bestellungen können sich auf Koks, Ruhr-Nusskohlen, Anthrazitkohlen und Stichtorf erstrecken, doch muss jeder Bestellzettel mindestens eine Wagenladung des betr. Heizmaterials umfassen. Die Einrichtung ist vorläufig auf ein Jahr getroffen, und wird es von den Erfahrungen, die damit gemacht werden, abhängen, ob sie auch in künftigen Jahren beibehalten werden kann.

— **Ueber die Herabsetzung des Frachtsatzes für Getreide** aus Spezialtarif I nach Spezialtarif II ist es in den Kreisen des zunächst betheiligten Müllereigewerbes zu lebhaften Erörterungen gekommen. Der „Verband deutscher Müller“, in welchem sich die Besitzer mittlerer und kleinerer Mühlenbetriebe zu gemeinsamer Vertretung ihrer Interessen zusammengefunden haben, hatte beim Ausschuss der Verkehrsinteressenten der Eisenbahn-Tarifkommission einen hierauf bezüglichen Antrag gestellt, über dessen Inhalt wir bereits in Nr. 43 S. 687 d. Ztg. eingehend berichtet haben. Durch eine vom Geschäftsführer des gedachten Ausschusses, Dr. Rentzsch in Dresden-Blasewitz, erlassene Bekanntmachung waren alle Betheiligten aufgefordert, Bemerkungen zu diesem Antrage bis 12. d. Mts. einzusenden, und dies hat dem „Verein deutscher Handelsmüller“ Veranlassung gegeben, den gegentheiligen Standpunkt in einer ausführlichen Denkschrift zu vertreten. In dieser wird zunächst hervorgehoben, dass auch innerhalb des „Verbandes deutscher Müller“ das betr. Bestreben keineswegs von einer geschlossenen Mehrheit ausgehe, sondern auf das Betreiben der rechtbayerischen, württembergischen und sächsischen Müller zurückzuführen sei, denn von 5 780 Mitgliedern hätten bei gehaltener Umfrage nur 1 210 sich für die Tarifherabsetzung ausgesprochen, während 171 dagegen gestimmt und die übrigen die Anfrage unbeantwortet gelassen hätten. Auf die Gesammtheit der in Deutschland bestehenden 43 000 Mühlen mache das also eine Stimmenzahl von nicht mehr als 3 % aus. Der Vorwurf, dass durch die Gleichtarifirung von Mehl und Getreide den an den Hafenplätzen befindlichen Grossmühlen eine ungerechtfertigte Begünstigung gegenüber den binnenländischen Mühlen zu Theil werde, erledige sich dadurch, dass diese Gleichtarifirung seit nunmehr vollen 50 Jahren in Kraft stehe und dass im übrigen jedem Mühlenbesitzer, der einen bestimmten Zollbetrag — in Preussen jährlich 6 000 *M*, in den übrigen deutschen Bundesstaaten 3 000 *M* — bezahle, ein Zollkredit gewährt werde. Die Absicht der dem Antrage beigetretenen sächsischen Müller gehe, wie sie in einer besonderen Eingabe ausgesprochen hätten, dahin, die Mühlenindustrie der V e r b r a u c h s gebiete gegenüber den in den Erzeugungsgebieten des Getreides bestehenden Mühlenanlagen in Vortheil zu setzen und zu schützen, da eben die Verbrauchsgebiete die natürlichen Betriebsstätten des Mühlengewerbes seien. Ein solcher Schutz örtlicher Arbeit, wie ihn der sächsische Mühlenverband fordere, würde aber zu äusserst bedenklichen Folgen führen. Sobald man erst einmal diese Bahn beschreiten und den fremden Wettbewerb von den einzelnen Märkten abzuhalten anfangen würde, wäre man bald wieder mitten in der mittelalterlichen Bannkreispolitik, wo der kleinlichste Brotneid das Scepter schwang und jede freie wirthschaftliche Regung tödtete. Die Absperrung der einzelnen Wirthschaftsgebiete durch Tarif- und Zollmaassregeln wäre das Ende des Zeitalters des Verkehrs. Wenn auch nicht zu befürchten stehe, dass so bald dieser rückschrittliche Geist zur vollen Herrschaft gelangen wird, so lasse sich doch nicht verkennen, dass auf vielen Gebieten starke Ansätze dazu vorhanden sind, die von allen weitsichtigeren Männern auf das schärfste bekämpft werden müssten. Die Behauptung endlich, dass die Gleichtarifirung von Mehl und Getreide deshalb ungerechtfertigt sei, weil ersteres ein Fabrikat darstelle, sei unbegründet; denn das Mehl sei doch nur ein Halbfabrikat, und auch bei den Bedürfnissen und Erzeugnissen anderer Industriezweige fände sich im deutschen Gütertarif die Bestimmung, dass Rohstoff und Halbfabrikat zum gleichen Frachtsatz befördert würden. So würde Eisenstein ebenso wie Roheisen und Stahlknüppel nach Spezialtarif III, Holzstoff, Pappe und Papier nach Spezialtarif I, roher Thon und Thonwaaren nach Spezialtarif II, rohe und bearbeitete Steine nach Spezialtarif III berechnet. Wolle man daher die Tarife herabsetzen, so müsse man dies zugleich für Getreide und Mehl thun, denn der Werthunterschied zwischen diesen beiden Gütern rechtfertige keineswegs eine verschiedene Tarifirung.

Wir bemerken noch, dass die Bestrebungen des „Verbands deutscher Müller“, die Gleichtarifirung von Mehl und Getreide zu beseitigen, bereits früher zu dem Antrage geführt haben, Mehl aus dem Spezialtarif I auszuscheiden und in die allgemeine Wagenladungsklasse zu versetzen. Dieser Antrag ist jedoch seinerzeit von der Eisenbahn-Tarifkommission und demnächst auch im preussischen Landeseisenbahnrath abgelehnt worden.

— **Die Haftung der Eisenbahn für die Eisenbahngepäckträger.** Die in Nr. 23 S. 355 d. Ztg. von Dr. jur. W. Hertzer in Strassburg veröffentlichte Abhandlung wird im Maihefte der vom Centralamte in Bern herausgegebenen „Zeitschrift für den internationalen Frachtverkehr“ in zustimmender Weise besprochen und namentlich der von Dr. Hertzer vertretenen Ansicht beigepflichtet, dass die Gepäckträger im Sinne der §§ 431 und 458 des deutschen Handelsgesetzbuches den „Leuten“ der Eisenbahn zuzuzählen sind, für welche letztere haftet und deren etwaiges Verschulden sie zu vertreten hat. In dieser Haftpflicht mache es keinen Unterschied, ob die Gepäckträger als „Angestellte“ der Bahn in deren Dienst und Lohn ständen oder ob sie als

selbständige Gewerbetreibende lediglich unter der Aufsicht der Bahnverwaltung arbeiteten; entscheidend sei der Umstand, dass die Gepäckträger kraft ihrer Stellung freien Zutritt und infolge dessen auch die Gelegenheit zu schädigenden Handlungen besässen. Im übrigen spricht sich dann der betr. Aufsatz dahin aus, dass die Haftung der Eisenbahn für die Gepäckträger auf diejenigen Fälle einzuschränken sei, wo die Gepäckträger an der in § 34 der Verkehrsordnung geregelten bahnseitigen Beförderung und Behandlung des Reisegepäcks thätigen Antheil genommen hätten, dass aber die Verantwortlichkeit der Bahn nicht eintrete, wenn die Gepäckträger im unmittelbaren Auftrage der Reisenden Gepäck an die Züge oder zu den Abfertigungsstellen brächten und hierbei ein den Reisenden schädigendes Versehen begingen. Wir möchten jedoch betonen, dass wir eine solche einschränkende Ausdeutung der betr. Gesetzesstellen nicht für zulässig halten, vielmehr im Geltungsbereich der Eisenbahnverkehrsordnung auch in Fällen der letzteren Art die Eisenbahnverwaltungen für haftpflichtig erachten. (Vergl. auch Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Band XVII, Heft 3. S. 286.)

— **Eine Omnibuslinie mit oberirdischer elektrischer Stromzuführung** wird demnächst für den Personen- und Stückgutverkehr im Bielathal zwischen Königstein und Königsbrunn in der sächsischen Schweiz in Dienst gestellt werden. Wir entnehmen darüber der „D. Verkehrsztg.", dass die gedachte 2,4 km lange Strecke durch das industriereiche und wegen seiner hohen Naturschönheiten auch von Turisten vielfach aufgesuchte Thal im nächsten Monat eröffnet werden soll. Die zunächst zur Verwendung kommenden Omnibusse fassen je 20 Personen. Die Stromzuführung erfolgt durch Kontaktvorrichtungen, die ein seitliches Abweichen des Wagens vom Stromführungsdraht um 3 m gestatten, so dass es möglich wird, mit einem solchen Omnibus jedem ankommenden Fahrzeug auszuweichen oder es zu überholen. Begegnen sich zwei Omnibusse der geschilderten Art, so ist durch eine geeignete Vorkehrung auch hier ein bequemes Ausweichen ermöglicht. Die erforderliche Elektrizität liefert das städtische Elektrizitätswerk zu Königstein. Sollte an schneereichen Wintertagen eine Benutzung der Wagen unthunlich erscheinen, so wird dafür Sorge getragen, dass der Dienst durch Schlitten versehen wird.

Nach Eröffnung der bezeichneten Linie wird alsbald deren Weiterführung bis nach Bad Schweizermühle in Angriff genommen werden.

— **Zur Mainkanalisirung.** Am 12., 13. und 14. d. Mts. haben in Frankfurt a/M. Kommissare von Preussen, Bayern, Baden und Hessen getagt, um den über die Fortsetzung der Mainkanalisation abzuschliessenden Staatsvertrag vorzubereiten. Der Abschluss eines Vertrags konnte schon deshalb nicht erfolgen, weil die Fortsetzung der Kanalisirung bekanntlich von der noch nicht erfüllten Voraussetzung abhängig ist, dass die Stadt Hanau sich zur Anlage eines Sicherheitshafens verpflichtet.

Die Konferenzverhandlungen bezogen sich, wie der Münchener „Allg. Ztg." aus Frankfurt a/M. berichtet wird, insbesondere auf die wirthschaftlichen Wirkungen des Unternehmens und hier wiederum besonders auf die Frage, welche Schädigung die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft durch das Unternehmen erfahren wird und wie diese Schädigung gemildert werden könnte. In eingehender Weise wurde auch die Frage der Erhebung und der Höhe der Schiffahrtsabgaben erörtert. Bei der Schwierigkeit und dem grossen Umfange des bezüglichen Materials wurde es von der Konferenz im Interesse der Ermöglichung eines objektiven Urtheils für angezeigt erachtet, dass zunächst eine aus bayerischen und preussischen Eisenbahnbeamten zusammengesetzte Spezialkommission gebildet werde, welche die rechnerischen Aufstellungen der beiden nächstbetheiligten Staaten nachzuprüfen und nach einheitlichen Gesichtspunkten zu ergänzen hätte, damit die Stellungnahme der vertragschliessenden Regierungen auf fester Grundlage erfolgen kann. — Abgesehen von diesen noch schwebenden Fragen wirthschaftlicher Natur ist über den Inhalt des abzuschliessenden Staatsvertrages an der Hand eines bayerischerseits aufgestellten Entwurfes im wesentlichen Einverständniss erzielt worden.

— **Personalnachrichten.** Zur preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind unter Ernennung zu Regierungsassessoren dauernd übernommen: die seitherigen Gerichtsassessoren Matibel in Kattowitz, v. Schaewen in Magdeburg, v. Wehren in Berlin, Irgahn in Magdeburg, Fritz in Erfurt, Dr. Lochner in Hannover und Halm in Elberfeld.

Zur Beschäftigung sind überwiesen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches: Schultze der Eisenbahndirektion in Kattowitz, Froese der Eisenbahndirektion in Berlin, Weber der Eisenbahndirektion in Köln, Heinrich der Eisenbahndirektion in Danzig, Hoffmann der Eisenbahndirektion in Halle a/S., Lauer der Eisenbahndirektion in Breslau und Koch der Eisenbahndirektion in Cassel.

Oesterreich-Ungarn.

— **Verkehrsstörung.** Infolge Hochwassers erfolgte nächst Neumarkt (Strecke Bozen-Ala) der Bruch des Etschdamms auf eine Länge von etwa 140 m, und musste der Eisenbahnverkehr zwischen Neumarkt-Tramin und Salurn am 16. d. Mts. eingestellt werden. Wegen einer weiteren Dammbeschädigung wurde am 17. d. Mts. auch der Verkehr in der Strecke Salurn-San Michele eingestellt. Die Verkehrsunterbrechung in der Strecke Neumarkt-Salurn dürfte 14 Tage dauern.

— **Die Steuerbeschwerde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Am 17. d. Mts. wurde vor dem Verwaltungsgerichtshofe die Verhandlung über die Beschwerde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen der Steuerbemessung für das Jahr 1898 abgeführt. Die Verkündigung der Entscheidung erfolgt am 5. Juli d. J.

Der Gegenstand der Beschwerde ist sowohl für den Fiskus als für die Eisenbahnen in Oesterreich von der grössten Tragweite, denn es handelt sich darum, ob die Eisenbahnen berechtigt seien, gewisse Ausgabeposten, die nach Millionen zählen und unter denen die Abschreibungen die erste Rolle spielen, aus der Besteuerungsgrundlage auszuscheiden. Bei der Ferdinands-Nordbahn betraf die Beschwerde die Abzugsfähigkeit von sieben verschiedenen Posten im Gesammtbetrage von 4 682 000 Kronen. Davon nimmt die Rücklage für den Amortisationsfonds allein 3 233 000 Kr. in Anspruch. An zweiter Stelle steht der auf die Prioritätenzinsen entfallende Betrag der Einkommensteuer von 867 000 Kr. Die dritthöchste Post bilden die Realsteuern sammt Zuschlägen mit 296 000 Kr. Um geringere Beträge handelt es sich bei den Kuponstempelgebühren (rund 144 000 Kr.), dem Gebührenäquivalent (etwa 89 000 Kr.), den Zinsen der Prioritäten der Lokalbahnen, die im Reservefonds angelegt sind, mit etwa 41 000 Kr. und den Kotirungskosten von rund 20 000 Kr.

Den ersten und wichtigsten Punkt der Beschwerde bildet die Frage der Abzugsfähigkeit der Rücklage für den Amortisationsfonds. Zu diesem Punkte führt die Beschwerde aus, dass aus der Bestimmung der Konzession, wonach mit Ablauf derselben das Eigenthum an den den Gegenstand der Konzession bildenden Eisenbahnen sammt Zubehör unentgeltlich und lastenfrei an den Staat übergehe, für die Gesellschaft die Aufgabe erwachse, bis zum Ablaufe der Konzession das ganze in dem Unternehmen angelegte Kapital zu tilgen. Das Aktivum der Vermögensbilanz, welches sämmtliche Anlagekosten umfasse, erleide eine doppelte Werthverminderung 1. durch die natürliche Abnutzung, 2. durch den Ablauf der Konzessionsdauer, womit der Gebrauchswerth der Anlagen für die Gesellschaft aufhöre. Dieser Verlust werde in der Bilanz dadurch zum Ausdruck gebracht, dass am Bauanlagekonto jährlich als Werthverminderung (Verlust) so viel abgeschrieben werde, als an Aktien oder Prioritäten im Gegenstandsjahre aus dem Verkehre gezogen wird. Bei der Nordbahn werden gegenwärtig nur die Prioritäten getilgt. Die planmässige Tilgungssumme sei in der Vermögensbilanz von den Anlagekosten abgeschrieben und dem Erträgnisskonto angelastet unter der Bezeichnung: „Dotation des Amortisationsfonds", was jedoch nicht die thatsächliche Hinterlegung in einen besonderen Amortisationsfonds, sondern die Bildung eines Bewerthungskontos (Amortisationskonto) bedeute. Die vorbezeichnete Abschreibung sei jene geschäftsübliche Werthabschreibung der heimfälligen Bahnen, welche nach dem Motivenberichte zum Personalsteuergesetze als „passirbare Abzugsposten" zu behandeln sei. Es wäre vergeblich, darthun zu wollen, dass Schuldentilgungen der heimfälligen Bahnen zu einer Erhöhung des Vermögenssaldos führen. Die Schuldentilgung erfolge hier aus zurückfliessendem Kapital, könne daher zu keiner Erhöhung des Vermögenssaldos führen. Die Besteuerung dieser Tilgungsbeträge würde eine Besteuerung des Stammvermögens, eine Vermögenssteuer, bedeuten, welche der in Wirksamkeit stehenden Steuergesetzgebung vollkommen fremd sei.

Wir behalten uns vor, über die Entscheidung der vorliegenden Frage seiner Zeit zu berichten.

— **Bau des neuen Bahnhofes in Pilsen.** In den nächsten Tagen wird, wie verlautet, mit dem Bau des neuen Bahnhofes in Pilsen begonnen werden. Dieser Bau ist insofern ein besonders dringlicher, als die gegenwärtigen Bahnhofanlagen für die Abwickelung des ausserordentlich gestiegenen Verkehres gänzlich unzulänglich sind. Für den Bau des neuen Bahnhofes und der Haltestelle Skodawerke ist vorläufig der Betrag von 1 000 000 Kronen angewiesen worden.

— Tarifbegünstigungen der ungarischen Staatsbahnen. Anlässlich der im Januar erfolgten Erneuerung der Tarifbegünstigungen der ungarischen Staatsbahnen für das Jahr 1901 wurden einige Begünstigungen, so jene für Zuckerrüben, Zucker, Getreide und Holz, von der bisherigen Gepflogenheit abweichend, nicht für das ganze Jahr, sondern nur bis Juli gewährt.

Was nun die Verlängerung der Gültigkeit dieser Begünstigungen betrifft, so verlautet hierüber, dass bezüglich der Zuckertarife — von unwesentlichen Punkten abgesehen — keine Veränderung eintritt. Die Tarife für Zuckerrüben und Rübenschnitte sollen dagegen eine Erhöhung um 2 bis 4 h. für 100 kg erfahren. Da die ungarische Zuckerindustrie in den letzten Jahren sich zusehends gekräftigt hat, glaubte man die äusserst niedrig bemessenen Rübensätze nicht länger aufrecht erhalten zu sollen, wollte es jedoch begreiflicherweise vermieden wissen, mit den etwaigen Tariferhöhungen die an der Zuckerindustrie so lebhaft betheiligte Landwirthschaft zu belasten, und hat deshalb dem Vernehmen nach die Direktion der ungarischen Staatsbahnen die Zuckerfabriken veranlasst, die Tariferhöhungen auf sich zu nehmen.

Was die Getreidefrachtsätze betrifft, so tritt bezüglich dieser insofern ein Systemwechsel ein, als die ungarischen Staatsbahnen nunmehr daran gehen, für Sendungen von Stationen der Semliner Linie mit Budapest, Wien, Raab, Graz usw. die bisher im Rückvergütungswege gewährten Ermässigungen, welche nur den Speditören zu Gute gekommen sind, aufzulassen, dagegen gleichzeitig die an keine Mindestmenge gebundenen und demnach jedermann zugänglichen Kartirungsfrachtsätze um 5 h. für 100 kg zu ermässigen. Der Unterschied zwischen den aufgelassenen Rückvergütungssätzen und den bisherigen Kartirungsfrachtsätzen betrug 10 h. für 100 kg. Die neuen Kartirungssätze sind nunmehr um 5 h. für 100 kg theuerer als die aufgehobenen Rückvergütungssätze. Durch diese Erhöhung erwächst indessen den Verfrachtern insofern kein Nachtheil, als bisher der Unterschied zwischen Rückvergütungs- und Kartirungssatz fast ausschliesslich dem Frachtvermittler zugekommen ist. Falls der mit der Aufhebung der Rückvergütungssätze gemachte Versuch gelingt, dürften wohl auch für alle übrigen Linien die an die Auflieferung bestimmter Mindestmengen gebundenen Getreiderefaktien in ähnlicher Weise aufgelassen werden.

Bezüglich der Holzsendungen bestehen ähnliche Verhältnisse, wenn es sich auch hier nicht ausschliesslich um Linien handelt, welche dem Wettbewerb der Schifffahrt ausgesetzt sind. Auch bezüglich dieser Sendungen sollen die unter der Bedingung der Aufgabe einer bestimmten Mindestmenge im Rückvergütungswege gewährten Frachtermässigungen aufgehoben und die betreffenden ermässigten Sätze, nur um einige Heller erhöht, im Kartirungswege zur Verfügung gestellt werden.

— Wagen mit Kühlvorrichtung zur Beförderung von Wild. Die ungarischen Staatseisenbahnen stellen auch zur Beförderung von Wild Güterwagen mit Kühlvorrichtung bei. Solche Wagen können für den Fernverkehr bei Mindestaufgabe von 5000 kg gegen vorherige briefliche oder telegraphische Anmeldung, die mindestens 48 Stunden früher an die Aufgabestation zu richten ist, bestellt werden. Das Füllen der Eisbehälter hat der Aufgeber zu besorgen.

— Beförderung von gebranntem Kaffee. Im Interesse der Hebung des Fiumaner Kaffeehandels hat die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen — wie berichtet wird — angeordnet, dass gebrannter Kaffee aus Fiume selbst bei Aufgabe als Frachtgut sowohl in kleinen Sendungen, wie auch in Wagenladungen stets mit Eilgüterzügen befördert und in den Umladestationen unverzüglich weitergeleitet werde.

Uebrige europäische Länder.

— Vereinfachung des Betriebes auf den Nebenlinien der italienischen Bahnen. Einem sich täglich fühlbarer machenden Uebelstande bei den drei grossen italienischen Eisenbahngesellschaften, der viel zu theuere Vollbetrieb auf zahlreichen Nebenlinien, deren geringer Verkehr kaum die Ausgaben deckt, soll, wie die „Berliner Börsenzeitung“ meldet, jetzt endlich abgeholfen werden. Ein bereits vom Senat gutgeheissener Gesetzentwurf liegt gegenwärtig der Kammer vor und der von der betreffenden Kommission erstattete Bericht spricht sich für dessen unveränderte Annahme aus. Es handelt sich natürlich zunächst nur um einen Versuch in grösserem Maassstabe, der jedoch gleichzeitig an verschiedenen Punkten unternommen werden soll. Man verspricht sich von ihm aber schon jetzt zweifellos gute Ergebnisse, denn der leitende Grundgedanke: „Vereinfachung des Betriebes bei möglichst grosser Kohlenersparniss“ muss als durchaus gesund anerkannt werden. Nur auf diesem Wege ist es möglich, eine höhere Rentabilität zu erzielen als in den letzten Jahren, in welchen der an die Aktionäre zur Ausschüttung gelangte Reingewinn, wie erinnerlich, unverändert geblieben. Trotz der günstigen Entwickelung, die die Gesellschaften genommen, standen den gestiegenen Einnahmen regelmässig erhöhte Ausgaben gegenüber. Der von der Südbahn vor kurzem unter Zustimmung der Regierung unternommene Versuch, Einführung des elektrischen Betriebes mit Akkumulatorenwagen auf der 43 km langen Strecke Bologna-San Felice, bei denkbar einfachster Bedienung und Kontrole, hat bisher sehr günstige Ergebnisse geliefert und gibt einen deutlichen Wegweiser für die in Zukunft zu treffenden Maassnahmen.

— Genuas Eisenbahnverbindungen. Der Gemeinderath von Genua hat sich vor einiger Zeit dahin ausgesprochen, dass es zur Beseitigung der fortgesetzten Beschwerden über die mangelhaften Eisenbahnverbindungen des Hafens von Genua dringend nöthig sei, nicht nur die Leistungsfähigkeit der beiden Giovilinien zu erhöhen, die Betriebsbedingungen zu ändern und die Linie Genua-Alessandria durch die Thäler der Stura und der Orba zu vervollständigen, sondern es müsse die Schaffung einer dritten Verkehrsader Genua-Val-Polcevera-Valle-Scrivia nach Tortona angestrebt werden. Ferner seien die Linien Tortona-Mortara und Mortara-Novara sowie andere Linien verbesserungs- und erweiterungsbedürftig, um den Hafen den Endpunkten der Gotthard- und Simplonbahn zu nähern. Die Linien Genua-Piacenza und Genua-Borgotaro seien ebenfalls zur Nothwendigkeit geworden, um die Verbindungen mit den mittleren und unteren Po-Thälern günstiger zu gestalten und um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens besonders auf dem Wege über den Brenner zu vergrössern. Auch die „Associazione generale fra industriali, commercianti ed esercenti“ hat sich dahin ausgesprochen, dass alle Pläne, welche eine technische Verbesserung der beiden bestehenden Appenninlinien nach Genua bezwecken, keine Hilfe bringen können, dass vielmehr die Schaffung einer dritten unabhängigen Verbindung mit der Schweiz und der Lombardei, nämlich die obenerwähnte, anzuempfehlen sei. Inzwischen hat nun auch die Mittelmeerbahn der Regierung die Pläne zur Herstellung einer 128 km langen Linie Genua-Piacenza als direkte Verbindung mit dem Brenner unterbreitet. Der Kostenanschlag beläuft sich auf 245,5 Millionen Lire; ferner soll eine 56 km lange Linie Genua-Gavi-Novi zur Entlastung des Verkehrs nach Oberitalien zum Kostenanschlag von 109 Millionen Lire gebaut werden.

— Portugiesische Eisenbahnen. Ueber die Zustände, welche im portugiesischen Eisenbahnwesen herrschen, bringt die Wiener „Reform“ aus der Feder von Dr. Kurt v. Sengnitz einen längeren Aufsatz, in dem er als Losungswort des portugiesischen Verkehrs den Grundsatz „langsam aber sicher“ bezeichnet. Der Abfahrt jedes Zuges geht ein viermaliges Abfahrtsgeläute vorher, und erst nachdem auf das vierte Abläuten noch eine Wartezeit von zwei Minuten verstrichen ist, auch der Zugführer mit der Trompete dem Lokomotivführer ein Zeichen gegeben und die Lokomotive einen schier endlosen Pfiff ausgestossen hat, setzt sich der Zug in Bewegung. Diese Bewegung vollzieht sich aber mit einer Langsamkeit, die an die in den „Fliegenden Blättern“ geschilderten Leistungen mancher Kleinbahnstrecken erinnert, die aber dann auch wieder die erfreuliche Folge hat, dass Unfälle im portugiesischen Betriebe so gut wie garnicht vorkommen. Andererseits ist diese Langsamkeit auch wieder bedingt durch die Bauart der portugiesischen Bahnstrecken, welche sich, mehr als sonst üblich ist, dem Gelände anschmiegt und lieber die Höhe eines Hügels erklimmt, als dass sie einen Einschnitt durchquert, und lieber ganz in die Tiefe eines Thals hinabsteigt, als sie durch eine Dammschüttung abflacht. Dagegen lässt Dr. v. Sengnitz den portugiesischen Eisenbahnbrücken die vollste Anerkennung zu Theil werden. Namentlich gilt dies von der von dem berühmten Eiffel in den Jahren 1876/77 erbauten Maria-Piabrücke, welche unweit Oporto über den Duero geführt ist. Sie ist 354 m lang, liegt 60 m über dem Wasserspiegel und die Spannweite ihres Bogens beträgt 160 m. Eine andere eigenartige Brücke ist die in Oporto selbst befindliche Luizbrücke, welche den Duero in einer Höhe von mehr als 50 m überspannt und zugleich als Eisenbahn- sowie als Fahr- und Fussgängerbrücke dient. Unter ihr aber ist zugleich eine zweite Brücke hergestellt, welche in der Höhe der unten am Duero entlang führenden Uferstrassen diese letzteren verbindet und nur für Wagen- und Fussgängerverkehr bestimmt ist. Im Gegensatz zu den sonst in Portugal herrschenden Zuständen spricht sich der Berichterstatter über die Höflichkeit und Zuvorkommenheit der dortigen Eisenbahnbeamten durchaus lobend und anerkennend aus und rühmt namentlich auch die Reinlichkeit und Sauberkeit ihrer Dienstkleidung. Das grösste in Portugal betriebene Eisenbahnunternehmen ist im Besitze der „Königlichen Eisenbahngesellschaft“ — Companhia Real — und verwaltet die Strecken zwischen Lissabon und Oporto. Ausserdem bestehen

in Portugal noch vier andere Privatgesellschaften. Die in der Nordprovinz Entre Douro e Minho befindlichen Bahnen sowie die Bahn von Barreiro nach Faro in der Südwestecke des Königreichs werden vom Staate betrieben. Die Gesammtlänge des portugiesischen Eisenbahnnetzes beträgt rund 2 400 km.

Fremde Welttheile.

— **Anatolische Eisenbahn.** Nach dem Bericht des Verwaltungsrathes über das verflossene Geschäftsjahr sind die Beziehungen der Gesellschaft zu der türkischen Regierung, den Ortsbehörden und der Bevölkerung im ganzen Bereiche des Bahnnetzes ebenso befriedigend wie bisher geblieben. Die gesammten Roheinnahmen beliefen sich für die Stammlinie Haidar-Pascha-Angora auf 5 492 637 Fr., für das Ergänzungsnetz Eski-Chéhir-Konia auf 1 850 965 Fr., für die Zweigbahn Hamidié-Adabazar auf 107 798 Fr. Für das Gesammtnetz ergab sich eine Vermehrung der Roheinnahme um 2 169 320 Fr. Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 3 502 114 Fr. gegen 3 385 844 Fr. im Vorjahre. Nach der Gewinn- und Verlustrechnung erforderte die Verzinsung der Obligationen 8 035 322 Fr., für getilgte Obligationen wurden 129 011 Fr. aufgewendet, der Unterstützungskasse wurden 28 091 Fr. überwiesen, so dass ein Reingewinn von 2 269 995 Fr. verbleibt, aus dem eine Dividende von 5 % gegen 4,5 % im Vorjahre vertheilt werden soll. Die von der türkischen Regierung garantirte kilometrische Subvention mit 2 721 743 Fr. für die Haidar-Pascha-Angoralinie und mit 131 744 türkische Pfund Sterling für die Eski-Chéhir-Konialinie ist vollgezahlt worden. Die Verhandlungen über den Weiterbau nach Bagdad und dem indischen Ozean sind nur langsam vorgeschritten. Nach der Rückkehr der Studienmission wurden die Verhandlungen über die Linienführung mit der türkischen Regierung begonnen. Die mancherlei abweichenden Interessen und die Grösse des Unternehmens mahnen zu vorsichtigem Vorgehen. In dem, was der vorjährige Bericht hinsichtlich der Uebernahme weitgehender finanzieller Verbindlichkeiten besagt, ist seither eine Aenderung nicht eingetreten. Allerdings sind der anatolischen Bahn durch die vorbereitenden Studien usw. eine Reihe von Kosten entstanden. Es wird sich empfehlen, auch mit Rücksicht hierauf die Rücklagen durch ausserordentliche Zuweisung zu verstärken, wenngleich die Bahn im Falle der Ausführung des Bagdadprojektes die Rückerstattung ihrer Auslagen erwarten darf. Am Schlusse gedenkt der Bericht der Mühe und Arbeit, welcher sich die Mitglieder des Syndikats und an deren Spitze die Deutsche Bank in 12 jähriger Dauer seit Bestehen der Gesellschaft unterzogen haben.

— **Einführung der elektrischen Beleuchtung bei den Eisenbahnwagen in Britisch-Indien.** In der Verwendung von elektrischer Beleuchtung für Eisenbahnwagen hatte man bisher in Indien nur geringe Fortschritte gemacht. Es ist deshalb als ein Zeichen für die Entwickelung zu betrachten, die dieser Zweig der Elektrotechnik über kurz oder lang in jenem Lande nehmen wird, dass die Elektrizitätsgesellschaft von Bombay ein Abkommen über die elektrische Beleuchtung der durchgehenden Wagen der Rajputana-Malwapostzüge getroffen hat.

— **Transvaalbahn.** In der von uns in Nr. 46 S. 737 erörterten Angelegenheit der niederländisch - südafrikanischen Eisenbahn hält, wie die „Nat.-Ztg." hört, die deutsche Regierung durchaus an dem früher schon von ihr vertretenen Standpunkt fest, dass diese Eisenbahn, nachdem England die Buren als kriegführende Partei anerkannt hatte, als Privateigenthum geachtet werden muss und nur gegen volle Entschädigung der ausländischen Aktionäre verstaatlicht werden kann. Es sind in diesem Sinne infolge der Meldung über den Bericht der englischen Regierungskommission neue Instruktionen an die deutsche Botschaft in London ergangen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 10,18 km lange Strecke Simmern-Kirchberg (Hunsrück) der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz,

die 2,5 km lange Strecke Emden-Emden Aussenhafen der königlichen Eisenbahndirektion Münster, welche am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen,

ferner die Strecken Pattburg-Sonderburg (39,23 km) und Tingleff-Törsbüll (16,67 km) der königlichen Eisenbahndirektion Altona, welche am 15. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, werden vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Königliche Eisenbahndirektion Königsberg. Die an der Strecke Kobbelbude-Mehlsack zwischen den Stationen Zinten und Lichtenfeld gelegene Haltestelle Tiefensee führt fortan die Bezeichnung Tiefensee (Ostpr.).

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahnlinie Delatyn - Kolomea - Stefanówka neu errichtete Haltestelle Ostrowiec ist am 15. Juni d. J. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Ferner ist am 20. Juni d. J. zwischen der Station Eferding und der Haltestelle Pupping der Strecke Wels - Aschach an der Donau die Haltestelle Leumühle für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Königliche Eisenbahndirektion Erfurt. Der an der Bahnstrecke Leipzig-Probstzella zwischen den Stationen Zeitz und Wetterzeube neu errichtete Personenhaltepunkt Haynsburg wird am 1. Juli d. J. eröffnet werden. Gepäckabfertigung bleibt ausgeschlossen.

Königliche Eisenbahndirektion Altona. An demselben Tage wird der an der Bahnstrecke Neumünster-Neustadt i/H. zwischen den Stationen Eutin und Bujendorf neu errichtete Haltepunkt Röbel für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden.

Stationseröffnung und Aenderung eines Stationsnamens.

Königlich ungarische Staatsbahnen. Am 1. Mai d. J. ist die auf der Linie Budapest-Fiume zwischen den Stationen Jaska und Károlyváros gelegene neue Station „Draganic" vorläufig für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. — Gleichzeitig ist der Name der an derselben Strecke gelegenen bisherigen Haltestelle „Draganic" in „Lazina" abgeändert worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2365 vom 12. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Umgestaltung des in C. W. Kreidel's Verlage erscheinenden „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens usw." in ein technisches Fachblatt des Vereins (abgesandt am 17. Juni d. J.).

Nr. 2458 vom 17. Juni d. J. an die Mitglieder des Unterausschusses zur Vorbereitung der Maassnahmen zur Umgestaltung des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens usw." in ein selbständiges Fachblatt des Vereins, betreffend die Niederschrift über die Verhandlungen in Cassel am 3. Juni d. J. (abgesandt am 20. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Am 1. Juli d. J. wird der an der Bahnstrecke Leipzig-Probstzella zwischen den Stationen Zeitz und Wetterzeube neu errichtete Haltepunkt

— Haynsburg —

für den Personenverkehr (mit Ausschluss des Gepäckverkehres) eröffnet werden.

An dem neuen Haltepunkt werden anhalten in der Richtung nach Zeitz die Züge 365, 369, 373 und 373 a (letzterer nur Sonntags), in der Richtung nach Wetterzeube die Züge 366, 368, 370 und 374.

Erfurt, den 18. Juni 1901. (1510)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli 1901 wird der an der Nebenbahnstrecke Zinten-Rothfliess zwischen Heilsberg und Tollnigk gelegene Haltepunkt Blumenau Kreis Heilsberg für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit den Stationen der Strecke Zinten-Rothfliess und der Station Königsberg i/Pr. eröffnet. Die für den neuen Haltepunkt in Betracht kommenden Zugabfahrtzeiten sind in dem Fahrplan vom 1. Mai d. J. bereits enthalten.

Königsberg i/Pr., den 14. Juni 1901. (1511)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Hochwasser war der Gesammtverkehr in der Strecke Jaremcze-Tartarów der Linie Stanislau-Körösmezö vom 7. bis 19. Juni a. c. eingestellt. (1511a)

3. Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt im Gruppenverkehr VIII (Cöln, St. Johann-Saarbrücken) und im rheinischen Nachbarverkehr ein Ausnahmetarif für rohe Braunkohlen in Ladungen von mindestens 10 000 kg im Uebergange von Stationen der Bergheimer Kreisbahnen und der Kleinbahn Mödrath-Liblar-Brühl in Kraft. Durch ihn werden die Tarifsätze der Staatsbahn-Uebergangsstationen Ameln, Bedburg, Horrem und Liblar um 0,02 ℳ für 100 kg ermässigt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Cöln, den 19. Juni 1901. (1512)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 22. Juni d. J. wird im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Tarifheft 2 zwischen Grosscotta und Trebnitz Stadt ein Frachtsatz des Spezialtarifs III in Höhe von 58 ₰ eingeführt.

Dresden, am 20. Juni 1901. (1513)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. Juli 1901 tritt im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande, Heft 1 ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 13 (Kalk) zwischen Weissig und Lobositz (St. E. G.) von 48 ₰ in Kraft.

Dresden, den 20. Juni 1901. (1514)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Die Entfernung für den Verkehr zwischen Oeflingen und Leipzig (Eilenb., Magdeb. u. thür. Bf.) im Tarifheft Nr. 1 vom 1. Juni d. J. wird mit sofortiger Gültigkeit von 636 auf 736 km abgeändert.

Dresden, den 20. Juni 1901. (1515)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 15. Juli 1901 gelangen für die Beförderung von Thon, Schieferthon (Thonschiefer), roh, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken verpackt, folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach den Stationen der								
	k. württembergischen Staatseisenbahnen				gr. badischen Staatseisenbahnen		pfälzischen Eisenbahnen		
	Freudenstadt	Stuttgart Hauptbhf.	Stuttgart Nordbhf.	Stuttgart Westbhf.	Friedrichsfeld B. B.	Mannheim B. B.	Eisenberg i. d. Pf.	Grünstadt	Ludwigshafen a. Rh.
	Frachtsätze in Mark für 100 kg								
Station der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn Rakonitz	1,47	1,27	1,28	1,29	1,42	1,44	1,52	1,50	1,47

Von	nach den Stationen der							
	k. preussischen u. gr. hessischen Eisenbahndirektion Mainz		Main-Neckareisenbahn	k. Eis.-Dir. Frankfurt	k. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken			
	Mannheim (D.-B.Mainz)	Mannheim Neckarvorstadt	Friedrichsfeld M. N. B.	Biebrich (Mosbach) und Biebrich (Rheinbhf.)	Friedrichsthal	Louisenthal	Mettlach	Ottweiler R. N. E.
	Frachtsätze in Mark für 100 kg							
Station der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn Rakonitz	1,44	1,45	1,42	1,39	1,57	1,60	1,65	1,57

Die Frachtsätze gelten bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10 000 kg für den einzelnen Eisenbahnwagen und Frachtbrief.

München, den 15. Juni 1901. (1516)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Die in den Nachträgen II und IV zu Heft 4 des sächsisch-österreichisch-ungarischen und in den Nachträgen X zu Heft 2, sowie IX und X zu Heft 3 des sächsisch-ungarischen Verbandes enthaltenen Frachtsätze für Kleie (auch Grieskleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie) gelten vom 1. Juli d. J. an auch für Reisabfälle aller Art, Reishülsen, Reisfuttermehl und Reiskleie. Vom genannten Zeitpunkte an sind daher die auch für Reisabfälle usw. bisher gültigen Tarifsätze nur noch für Oelkuchen und Oelkuchenmehl usw. anzuwenden.

Dresden, den 20. Juni 1901. (1517)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. treten im Verkehr zwischen der Station Kodersdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. und der Station Heidingsfeld der badischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. Juni 1901. (1518)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 1. Juli d. J. treten an Stelle der bisherigen neue, durchgehends ermässigte Ausnahmetarifsätze für Giessereiroheisen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. Juni 1901. (1519)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Am 1. Juli d. J. treten im Verkehr von Kratzwiek nach mehreren Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie nach Fürstenwalde, Guben, Potsdam, Spandau, Stralsund und Tegel Ausnahmefrachtsätze für Giessereiroheisen in Kraft.

Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Stettin, im Juni 1901. (1520)
Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-ostpreussischer Ausnahmetarif 7 für Getreide.

Zum russisch-ostpreussischen Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. ist der Nachtrag II herausgegeben, gültig vom 18. Juni/1. Juli 1901, soweit darin nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Derselbe enthält ausser Berichtigungen und Ergänzungen zum Haupttarif neue, bereits früher veröffentlichte Frachtsätze von einigen Stationen der Rjäsan-Uralsker Bahn nach Königsberg, sowie neue und ermässigte Frachtsätze nach Pillau von Stationen der Charkow-Nikolajew-, Libau-Romny-, Moskau-Kiew-Woronesch-, Moskau-Kursk-, Rjäsan-Uralsker, Ssamara-Slatoust-, Ssysran-Wjasma-Bahn und Südostbahnen. Ferner werden durch den Nachtrag die Frachtsätze für die Stationen Koslow der Südostbahnen und Tula der Ssysran-Wjasma-Bahn nach Pillau vom 1. August neuen Stils infolge anderweiter Berechnung ausser Kraft gesetzt. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau. Druckexemplare des Nachtrages sind auf unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof zum Stückpreise von 25 ₰ käuflich zu haben. (1521 H&V)

Direktion
der ostpreussischen Südbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899. Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. wird die Station Poremba des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif Nr. 42 A und B (Steine) einbezogen.

Der Theilfrachtsatz der Schnitttafel B beträgt bis Poremba vom Schnittpunkt I: 40 ₰ und vom Schnittpunkt II: 32 ₰ für 100 kg.

Die Theilfrachtsätze für die österreichischen Stationen sind aus der Schnitttafel A des Ausnahmetarifs Nr. 42 zu ersehen.

Breslau, den 15. Juni 1901. (1523)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen

Zu dem vom 1. Mai 1895 gültigen Heft 1 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt vom 20. Juni d. J. der XI. Nachtrag zur Einführung. (Preis 20 ₰.) Derselbe enthält Aenderungen der Vorbemerkungen des Tarifs, die Aufnahme der Stationen Diedenhofen-Beauregard und Strassburg Rheinhafen, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Düngemittel im Versand von Noerdingen und des Ausnahmetarifs 11 für Eisenerze zum Hochofenbetrieb im Verkehr nach Deutsch-Oth, Gross-Moyeuvre und Hayingen.

Der Nachtrag enthält ferner Frachtsätze für die an der Bahnstrecke von Luxemburg nach Petingen gelegenen Stationen der Prinz Heinrichbahn und für den Verkehr im Durchgang über diese Bahnstrecke. Diese Frachtsätze werden erst später durch besondere Bekanntmachung in Geltung gesetzt werden, sobald der Güterdienst zwischen der Station Luxemburg der Wilhelm-Luxemburgbahn und den Stationen der Prinz Heinrichbahn eröffnet sein wird.

Strassburg, den 15. Juni 1901. (1524)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Tarif (Theil II, Abth. A) vom 1. Februar 1898.

Auf Seite 179 bezw. 186/187 des Haupttarifs sind die nachstehenden, ab 10. Juli 1901 gültigen Schnittsätze nachzutragen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr. 7				9		12			23	27	28	
		a	b	c	d	a	b	a	b	c			a	b
		Garne und Gewebe nach Italien					Bleiweiss, Bleizucker, Mennige, Zinkweiss, Zinnsalz	Obst, frisches			Schwefel aus Italien	Glas nach Italien	Glaswaaren, hohle nach Italien	
		Frachtsätze in Francs für 100 kg												
		5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	10 t	10 t	10 t	6 t	10 t
Eger (bayer. St.-B.)	Pino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,52	—	—	—
	Chiasso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,66	—	—	—
	Peri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,06	—	—	—
Lehrberg	Pino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,02	—	—	—
	Chiasso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,16	—	—	—
	Peri	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,88	—	—	—
Lichtenfels (bayer. St.-B.)	Pino	5,95	5,34	5,95	5,34	5,01	4,56	6,31	5,13	5,13	—	3,25	3,96	3,19
	Chiasso	6,32	5,67	6,32	5,67	5,29	4,81	6,59	5,32	5,32	—	3,44	4,18	3,37
	Peri	5,27	4,64	5,01	4,64	4,86	4,34	5,73	4,73	4,35	—	2,92	3,90	3,03

München, den 13. Juni 1901. (1522)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Im sächsischen Binnengüterverkehre (vollspurige Linien) wird am 1. Juli 1901 die Station Lobstädt in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe unter b (Braunkohlen usw.) als Versandstation einbezogen.

Dresden, am 19. Juni 1901. (1525)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Württemb.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt zum Theil II, Heft 1 der württemb.-schweiz. Gütertarife (Verkehr mit der Nordostbahn etc.) vom 1. April 1899 der Nachtrag III in Kraft, welcher neben Ergänzungen des Haupttarifs theilweise erhöhte Frachtsätze der schweiz. Stationen Lenzburg und Luzern, neue Frachtsätze für die württemb. Stationen Kochendorf und Neckarsulm sowie einen Ausnahmetarif für Häute und Felle enthält.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Taxen noch bis 30. September 1901 in Kraft.

Stuttgart, den 16. Juni 1901. (1526)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Getreide etc. des Ausn.-Tarifes Nr. 1 Abthlg. I (Wallwitzhafen-Hamburg), gültig im Rückvergütungswege, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben ent-

haltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Bisenz-Pisek, Bisenz Stadt . .	172 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Bisenz-Pisek, Bisenz Stadt . .	167 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Bisenz-Pisek, Bisenz Stadt	
A. für Getreide etc. .	208 ₰
B. für Kleie etc. . .	194 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 15. Juni 1901. (1527)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mecklenburg-pommersche Schmalspurbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für den Verkehr von Bresewitz Ziegelei nach Friedland i. M. Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Mauersteine, welche nach Stationen der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn weiter befördert werden, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Direktion. (1528)

Friedland i. M., den 18. Juni 1901.
Direktion.
gez. Reuss.

3. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

220 t Repsmaschinenöl und Lampenöl, 1 100 t Mineralschmieröl, 500 t Gasöl, 1 000 t Erdöl, 280 t Putzöl, 25 t feines Terpentinöl, 80 t Leinöl, 18 000 kg Talg, 2 400 kg Kernseife, 25 000 kg Schmierseife und 150 kg Anzündwachs.

Angebote sind schriftlich, verschlossen mit der Aufschrift „Verdingung 4. Juli 1901" portofrei spätestens
am Donnerstag, den 4. Juli 1901,
Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 17. Juni 1901. (1529)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Lieferung von Material für Schwellentränkungen.

Für die Zeit vom 15. 8. 01 bis 31. 3. 02 sind zu beschaffen:

180 000 kg Zinkchlorid in 1 Loose,
240 000 „ 20- bis 25 prozentiges Theeröl in 1 Loose,
1 600 000 „ 10 prozentiges Theeröl in 4 gleichen Loosen.

Die Lieferungsbedingungen werden gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ von uns portopflichtig übersandt.

Die Angebote müssen versiegelt sein und die Aufschrift tragen:
„Angebot von Tränkungsmasse zum Termin am 22. 7. 01."

An diesem Tage, Vormittags 11 Uhr, werden im Zimmer Nr. 9 der unterzeichneten Inspektion in Gegenwart der Anbieter oder ihrer Bevollmächtigten die Angebote eröffnet.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Nordhausen, den 22. Juni 1901. (1530)
Königl. Eisenbahn-Maschineninspektion.

Oeffentliche Ausschreibung von Werkstattsmaterialien für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen für 1901.

Gruppe C IX. 11 480 kg Kupferblech,
37 400 kg Stangenkupfer,
460 kg Kupferdraht und
5 600 kg Kupferröhren.

Verschlossene Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 9. Juli 1901, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen Einsendung von 0,50 ℳ. in baar (nicht Briefmarken) von unserem Rechnungsbüreau portopflichtig bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 28. Juli 1901.

Kattowitz, den 16. Juni 1901. (1531)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung der Arbeiten und theilweisen Lieferungen zum Neubau eines Lokomotivschuppens von 4 Ständen nebst Wasserthurm sowie Abbruch des alten Lokomotivschuppens auf Bahnhof Traben-Trarbach.

Der vorstehenden Ausschreibung werden die Bedingungen „für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" und die „allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten" zu Grunde gelegt.

Die Arbeiten umfassen:

a) den Abbruch eines in Fachwerk erbauten Lokomotivschuppens mit Wasserstation von 119 qm bebauter Fläche,
b) den Neubau eines Lokomotivschuppens in Fachwerk von 278 qm bebauter Fläche aus grösstentheils alten vorhandenen Bauhölzern nebst massivem Wasserthurm von 36 qm bebauter Grundfläche.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude, bei dem Regierungsbaumeister Benner in Cochem und bei dem Bauassistenten Strottner in Traben zur Einsichtnahme aus.

Das Verdingungsheft wird von hier gegen kostenfreie Einsendung von 2,00 ℳ. ohne Zeichnung und von 3,50 ℳ. (in baar) mit Zeichnung abgegeben.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung: „Neubau eines Lokomotivschuppens zu Traben" bis zum 5. Juli d. J., Vormittags 11½ Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 18. Juni 1901. (1532)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 3.

Die Lieferung von eichenen bezw. kiefernen und buchenen Brückenhölzern und Bohlen soll öffentlich verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6 eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ. (durch Postanweisung) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin
Donnerstag, den 4. Juli d. J.,
Vormittags 11 Uhr,
gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1533)

Frankfurt a/M., den 19. Juni 1901.
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Die Lieferung von 1 000 000 kg Portlandcement für die Neubauausführungen an der Nordbahn und an der Berliner Ringbahn zwischen Rixdorf und Ebersstrasse soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 6. Juli 1901, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348 einzureichen.

Angebothefte und Bedingungen sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 420, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zuschlagsfrist 5 Wochen.

Berlin, den 18. Juni 1901. (1534)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn.

Wir beabsichtigen, 12 000 brauchbare flusseiserne Querschwellen mit zugehörigen Hakenplatten, Klemmplatten und einem Theil der Hakenschrauben, System Haarmann, zu verkaufen.

Die Materialien haben 9—10 Jahre in Hauptgleisen mit mässigem Verkehr gelegen, sind gut erhalten und können in Haupt- und Nebengleisen sowie in Anschlussgleisen und dergl. wieder verwandt werden.

Sie lagern auf den Bahnhöfen Zwischenahn und Rastede, wo sie nach Anweisung der betreffenden Bahnmeister besehen werden können.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können von unserem Materialienbüreau hierselbst, Karlstrasse Nr. 8, gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr an uns einzusenden.

Oldenburg, den 11. Juni 1901. (1535)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 49. 26. Juni 1901. XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 18 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Kopfbahnhof oder Durchgangsbahnhof?

In Nr. 42 d. Ztg. versucht Herr Menzner von einem verallgemeinernden Standpunkte aus die Frage zu lösen, ob, wenn es sich darum handelt, an Stelle mehrerer, in einer grösseren Stadt gelegenen Kopfbahnhöfe einen gemeinsamen Bahnhof zu schaffen, es dann zweckmässiger wäre, an der alten Stelle einen neuen Kopfbahnhof zu erbauen oder statt dessen in grösserer Entfernung vom Stadtinneren einen Durchgangsbahnhof anzulegen. Es sei im folgenden versucht, die in diesem Aufsatze ausgesprochenen Ansichten zu widerlegen.

Die Anlage eines Personenbahnhofes muss man, wie es auch in dem zu besprechenden Aufsatz geschehen ist, von drei Gesichtspunkten aus betrachten. Der erste betrifft die Lage des Bahnhofes zur Stadt, der zweite die Abwickelung des Betriebes, der dritte die Bewältigung des Personenverkehres innerhalb des Bahnhofes.

Zunächst die Lage des Bahnhofes zur Stadt.

Für den Stadtverkehr, d. h. den Verkehr nach und von dem Bahnhofe, wird am zweckmässigsten die Lage des Bahnhofes im Mittelpunkte der Stadt sein, weil dann die Summe der Wege von und nach allen Punkten der Stadt die kleinste sein wird. Es wird auch die Linienführung der Strassenbahnen in Bezug auf den Bahnhof sehr erleichtern, wenn die Hauptstrassen strahlenförmig vom Bahnhofe ausgehen. Andererseits gehört aber der Bahnhof in das Geschäftsviertel, nicht in das Wohnviertel, denn der Geschäftsmann hat die wenigste Zeit und das meiste Interesse für kurze Wege zwischen Bahnhof und Arbeitsstätte.

Eine Verlegung des neuen Bahnhofes nach aussen, sei es nun, dass er wieder als Kopf- oder aber als Durchgangsbahnhof angelegt werden soll, hat den schweren Nachtheil der Verschiebung des Stadtschwerpunktes und der daraus folgenden Entwerthung von liegendem Eigenthum (vor allem von Hotels und Läden). Ausserdem lehrt die Erfahrung, dass meistens die Stadt selbst einer derartigen Verschiebung nur unwillig und unvollkommen folgt, und dass es insbesondere sehr fraglich ist, ob sich das freiwerdende Gelände nun wirklich zur Anlage eines neuen vornehmen Geschäftsviertels eignet.

Wenn es gestattet sein soll, zur Beantwortung der Frage, ob ein Hinauslegen der Bahnhöfe bei Umbauten in der Regel als zweckmässig angesehen werden muss, auch das Ausland zum Vergleiche heranzuziehen, so sei an dieser Stelle das Beispiel Philadelphias angeführt, wo die beiden maassgebenden Eisenbahngesellschaften, die Pennsylvania und die Philadelphia und Reading-Eisenbahn, ihre vom Stadtinneren entfernt liegenden Bahnhöfe in den letzten Jahren unter grossen finanziellen Opfern bis zur Stadtmitte vorgeschoben haben, so dass sie heute etwa so liegen, als wenn in Berlin der eine Hauptbahnhof an der Ecke der Leipziger- und Friedrichstrasse, der andere an der Mauerstrasse läge.

Für die Beziehungen zur Stadt ist also ein Bahnhof, der nahe der Stadtmitte gelegen ist, entschieden vorzuziehen; diese Bedingung wird aber ein Kopfbahnhof in den meisten Fällen leichter erfüllen als ein Durchgangsbahnhof.

Im Falle des überwiegenden Durchgangsbetriebes wird man weiter zu unterscheiden haben, ob ein Uebergang — sei es ganzer Züge, sei es einzelner Wagen — von Linie zu Linie stattfindet oder ob nur ein Umsteigen von Personen vorkommt, die Züge dagegen auf jeder Linie für sich ohne Berührung der übrigen Linien durchlaufen. Im ersten Falle, dem vorhandener Uebergänge, wird sich allerdings bei einem Kopfbahnhof die Gleisführung nur schwer oder überhaupt nicht vollkommen lösen lassen und in dieser Hinsicht der Bahnhof in Durchgangsform, in der Regel mit Richtungsbetrieb, den Vorzug verdienen. Handelt es sich dagegen lediglich um einen glatten Durchgangsbetrieb, so zeigt das Beispiel des Altonaer Hauptbahnhofes *), dass auch für einen Kopfbahnhof eine vorzügliche Gleisführung erreicht werden kann. Dieser Bahnhof nimmt zwei Durchgangs-

*) „Centralblatt“ 1899, S. 344.

linien auf, welche jede für sich, ohne gegenseitigen Uebergang, betrieben werden, unter gleichzeitiger Abfertigung zahlreicher daselbst endigender Züge, und es ist bei der Gleisführung nicht nur jede Kreuzung von Hauptgleisen vermieden, sondern es sind auch die zu den Aufstellgleisen und Lokomotivschuppen führenden Verbindungen ohne Gleiskreuzung angeschlossen, so dass der Bahnhof als mindestens ebenso leistungsfähig bezeichnet werden muss, wie ein Durchgangsbahnhof mit derselben Anzahl von Gleisen, da bei diesem eine derartige Vermeidung von Kreuzungen fast nie durchführbar sein wird.

Wir kommen nun zur Abwickelung des Personenverkehres und wollen zunächst den Durchgangs- bezw. Uebergangsverkehr betrachten.

Sobald ein reger Umsteigeverkehr stattfindet, wird man der theoretisch vollkommensten Anlage eines Durchgangsbahnhofes mit Richtungsbetrieb den Vorzug geben, bei der unmittelbar von Zug zu Zug umgestiegen werden kann. Es muss aber dabei bemerkt werden, dass sich in Wirklichkeit eine Lösung, bei der die Benutzung von Treppen zum Umsteigen völlig vermieden wird, eigentlich nie erreichen lässt, beispielsweise wenn der Verkehr in der einen Richtung ein rückkehrender ist (seine Richtung innerhalb des Bahnhofes umkehrt). Eine Benutzung von Bahnsteigtreppen ist aber für einen Handgepäck mit sich führenden Reisenden sehr unbequem, und Rampen oder Aufzüge anzulegen wird sich aus örtlichen Gründen wohl meist verbieten. Die Reisenden werden daher in der Regel einen Umweg vorziehen, wenn sie dadurch Treppensteigen vermeiden können. Die erwähnte Treppenanlage in Frankfurt a/M. an den Enden der Zungensteige wird fast gar nicht benutzt. Die Störung des Umsteigeverkehres durch ein Menschengedränge auf dem Kopfsteige kann man aber einfach dadurch vermeiden, dass man diesen breiter anlegt und zur Hälfte in die Sperre legt.

Für die Abfertigung haben Inselsteige den Nachtheil, dass die auf ihnen nothwendigen Einbauten, Warte- und Erfrischungsräume, Aborte usw. die Uebersicht über den Bahnsteig wesentlich erschweren.

Herr Menzner empfiehlt als eine besonders zweckmässige Anlage die Vereinigung von Durchgangs- und Kopfbahnhof, indem man zwischen den Durchgangsgleisen eine Anzahl von Stumpfgleisen, die besonders dem Lokalverkehr zu dienen haben, beiderseits eines grösseren oder kleineren Inselgebäudes anlegt (ähnlich wie dies u. a. in Köln geschehen ist). Derartige Anlagen bringen aber manche, namentlich bei grösserem Umfange unter Umständen recht empfindliche Nachtheile mit sich. Zunächst ist die Uebersichtlichkeit für den Ortsabgangsverkehr durch das Gebäude erschwert, welches die dahinterliegenden Kopfgleise verdeckt. Ferner ist, falls die Anzahl der endigenden Züge zunimmt, eine Erweiterung der für sie bestimmten Gleisanlage so gut wie ausgeschlossen. Und endlich lässt sich eine Verbindung der Kopfgleise, wenn diese zu beiden Seiten eines Einbaues liegen, mit dem Betriebsbahnhof, den man doch, wenn irgend möglich, an einer Stelle vereinigen wird, ohne Ueberkreuzung der durchgehenden Gleise und ohne grosse Umwege überhaupt nicht schaffen.

Betrachten wir weiter den Ortsverkehr, so wird allerdings in dem Falle, dass der Vorplatz tiefer als die Gleise liegt, beim Kopfbahnhof ebenso wie beim Durchgangsbahnhof ein Treppensteigen sich nicht vermeiden lassen. Der Kopfbahnhof bietet aber einmal den Vorzug, dass man wenigstens die Wartesäle in gleiche Höhe mit den Gleisen legen kann, und erlaubt ferner, die Gepäckfahrten auf dem kürzesten Wege einzurichten, ohne eine Umgehung oder Unterführung von Personentunneln nöthig zu haben.

Ferner ist wohl kein Zweifel, dass eine grosse Halle für den abfahrenden Reisenden übersichtlicher sein muss, als ein enger Tunnel, und dass sich die wegweisenden Anschriften auf dem Kopfsteige besser sichtbar anbringen lassen, als an den Tunneltreppen eines Durchgangsbahnhofes, namentlich wenn man die Schilder senkrecht zur Richtung des Kopfsteiges, beispielsweise an den Eingängen der Sperre, anordnet. Besonders bei vorkommenden Unregelmässigkeiten im Laufe der Züge und Veränderung des Abfahrtbahnsteiges lässt sich die Leitung der Reisenden vom Kopfsteige aus weit besser erreichen. Geschieht der Zugang vom Bahnsteigtunnel, so muss man in diesem Falle an jeden Treppenaufgang einen Beamten stellen, der die Reisenden zurechtweist.

Soviel über die bei uns obwaltenden Verhältnisse.

Im Auslande, namentlich in Frankreich und Nordamerika, sind Kopfbahnhöfe viel zahlreicher als bei uns. Es wäre doch sonderbar, wenn eine Anlage, die sich in fremden Ländern fortdauernd als zweckmässig erweist, bei uns als ein grober Fehler sich darstellen sollte, der im Zeitalter des Verkehres nicht gemacht werden dürfte. Wie sehr man beispielsweise in Nordamerika von den Vorzügen der Kopfbahnhöfe durchdrungen ist, zeigt am besten das Beispiel von St. Louis. Hier hat man einen vorhandenen Durchgangsbahnhof aufgegeben, um rechtwinklig zur Bahnrichtung auf einem für Millionen angekauften Gelände einen Kopfbahnhof zu errichten,*) obwohl der frühere Durchgangsbahnhof etwas näher der Stadtmitte lag, als der neu angelegte Kopfbahnhof. Man hat hier nicht nur aus Verkehrs-, sondern auch aus Betriebsrücksichten dem Kopfbahnhof den Vorzug gegeben, und wenn auch der Betrieb dieses Bahnhofes (vergl. „Deutsche Bauzeitung“ a. a. O.) soviel von unseren Verhältnissen abweichendes hat, dass eine Nutzanwendung für uns daraus nicht abgeleitet werden kann, so dürfen wir doch wohl aus dem Schicksale dieser Bahnhofsanlage das eine folgern, dass die Ingeniöre, welche jetzt zur Anlage des Kopfbahnhofes übergegangen sind, sicherlich ihren Vorgängern, welche vor nicht allzulanger Zeit den Durchgangsbahnhof angelegt hatten, den Vorwurf der Kurzsichtigkeit nicht erspart haben werden.

Altona, im Juni 1901. Schimpff.

*) „Deutsche Bauzeitung“ 1899, Nr. 47.

Publikum und Eisenbahnen.

Von einem hochgeschätzten Freunde unseres Blattes geht uns nachstehende, dem Feuilleton des „Hamb. Korr.“ entnommene sehr zeitgemässe Beschreibung der „Erlebnisse auf einer Eisenbahnfahrt von Hamburg nach Kiel“ zu, die wir mit um so grösserem Vergnügen zum Abdruck bringen, als sich hinter dem fein ironischen Plauderton ein bitterer Ernst verbirgt; die Klagen über die „empörende, nur der unverantwortlichen Nachlässigkeit der Eisenbahnverwaltung, dem Sparsystem Miquel usw. zuzuschreibende Unsauberkeit der Wagen usw.“ werden in den Zeiten der Pfingst- und Sommerausflüge überall mit einer unglaublichen Leichtfertigkeit erhoben und in den verschiedensten Zeitungen wiedergegeben. Hören wir nun die treffliche Antwort unseres Beobachters.

„An einem Maisonntag beschloss ich, zur Auffrischung meiner durch Stubenarbeit angegriffenen körperlichen und geistigen Kräfte sowie zur Befriedigung meiner Vorliebe für die Entwickelung unserer deutschen Flotte einen Ausflug nach Kiel zu machen, dort durch die schöne Düsternbrooker Allee zu wandern, von der Höhe des Gasthauses Bellevue den Anblick des Kieler Hafens mit seinen Kriegsschiffen und der in frischem Grün prangenden herrlichen Ufer der Föhrde zu geniessen, von der Entwickelung der unter Krupp's Midashänden emporwachsenden grossartigen Werftanlagen Kenntniss zu nehmen und nach leiblicher Stärkung in dem neuen Restaurant des ebenfalls

von Krupp erbauten Hauses für den kaiserlichen Yachtklub Abends wieder hierher zurückzukehren.

Es hatte in der Nacht geregnet, wovon der Schmutz der Strassen noch Zeugniss gab; aber die Sonne schien jetzt klar und der Himmel versprach, unterstützt von einem steigenden Barometerstande, einen herrlichen Tag. In fröhlichster Stimmung, ohne jegliches Gepäck, wanderte ich nach dem Bahnhofe am Klosterthor in der schlauen Berechnung, dass ich hier, wo der Kieler Zug beginnt, leicht einen guten Platz in einem noch nicht überfüllten Wagenabtheil finden könnte. Meine Hoffnung wurde nicht getäuscht; ich fand ein Wagenabtheil II. Klasse noch unbesetzt und nahm einen Eckplatz ein, von dem ich unterwegs die Bahnumbauten in Hamburg beobachten und auf der Fahrt nach Kiel mich an dem Anblick der grünen Wiesen und Felder erfreuen konnte. Als ich mich behaglich in meiner Ecke niedergelassen hatte, schweiften meine Augen durch das Wagenabtheil und ich erfreute mich an seinem äusserst sorgsam hergerichteten sauberen Zustande: Wände, Decke, Fussboden, die mit gestreiftem Plüsch überzogenen Polstersitze waren in tadelloser, staubfreier Verfassung, die Fenster blank geputzt, die Vorhänge rein und glatt; alles um mich herum war dazu angethan, die Behaglichkeit meiner Stimmung zu erhöhen, und ich hatte nur noch den einen Wunsch, dass ich entweder allein bleiben oder in gleicher Stimmung befindliche, nicht zu zahlreiche Reisegesellschaft erhalten möchte.

Noch drei Minuten bis zur Abfahrt; schon hoffte ich, dass der Schaffner die Thür schliessen und mein Wunsch in Erfüllung gehen würde; da erschien zuerst ein junger, elegant gekleideter Herr, der das Innere meines Abtheils prüfend musterte und es für sich und seinen neuen hellen Sommeranzug geeignet befand. Ehe er den Wagen bestieg, blies er eine grosse Rauchwolke aus seiner, wie ich mit gewissem Neid bemerken musste, sehr würzig duftenden und mit einer Leibbinde versehenen Cigarre in das Abtheil hinein, und ich konnte die Güte dieser echten Havana auch daran erkennen, dass die auf die halbe Länge der Cigarre sich erstreckende Asche weiss und stramm in die Luft ragte. Jetzt stand der Herr in der Mitte des Abtheils und setzte sich nach kurzer Umschau mit einem gewissen Ruck auf den Platz neben mir; bei diesem Ruck verlor die Cigarrenasche ihren Halt und rollte über die Beine ihres Eigners auf den Fussboden, wo sie in viele Theile zerstob.

Gleich hinter diesem Herrn erschien ein Elternpaar mit zwei Knaben im Alter von 4 und 6 Jahren und nahm auf der anderen Seite des Abtheils Platz. Die beiden Knaben waren aufs beste sonntäglich hergerichtet, wozu — allerdings ohne ihr und der Eltern Verschulden — die kleinen Stiefelchen nicht recht passten, die sich auf dem Wege zum Bahnhof nicht die reinsten Stellen des Strassenpflasters ausgesucht hatten und daher mit einer recht ansehnlichen Schmutzschicht versehen waren.

Die lieben Kleinen erhielten die beiden gegenüberliegenden Fensterplätze, damit sie sich durch Hinaussehen aus dem Fenster die Zeit vertreiben könnten; da dies im Sitzen aber nur sehr schwer möglich war, wurden die Knaben von Vater und Mutter auf die Sitze gestellt, auf denen sie dann während der Fahrt vergnügt herumsprangen und die Polstersitze binnen kurzem in einen erschreckend unsauberen Zustand versetzten. Die Eltern sahen dies wohl nicht oder wollten den lieben Kleinen doch dieses Vergnügen nicht versagen.

Inzwischen war die Wagenthür geschlossen worden; mein Nachbar zündete seine ausgegangene Cigarre wieder an, warf das brennende Streichholz achtlos auf den Fussboden, zog eine Zeitung aus der Rocktasche und setzte, um den Genuss der Cigarre und der Zeitung durch eine recht bequeme Körperlage zu erhöhen, beide Füsse auf die Kante des ihm gegenüber frei gebliebenen Polstersitzes; dass auch seine Stiefel die Spuren des Strassenschmutzes trugen und sich auf dem Plüschbezug abzeichneten, achtete er nicht.

Bahnhof ‚Dammthor' war erreicht; die Wagenthür wurde geöffnet und ein junger Mann im Radleranzug setzte sich als siebente Person mir gegenüber, nachdem er mit turnerischer Gewandtheit über die Beine meines in die Zeitung versenkten Nachbars hinweggeklettert war. Als er Platz genommen, erzählte er uns Mitreisenden, dass er soeben auf dem durch den nächtlichen Regen schlüpfrigen Strassendamm mit seinem Rade ausgeglitten und mit dem Rücken auf das Strassenpflaster gefallen sei; er erbrachte für die Wahrheit dieses Missgeschickes auch sogleich den Beweis, indem er uns seine übel zugerichtete Rückseite zeigte und sich dann erschöpft in die Polster seines Sitzes zurücklehnte.

Die beiden Knaben hatten der erregten Erzählung des Radlers erstaunt zugehört und warfen jetzt liebäugelnde Blicke auf den Korb, den die Mutter auf ihrem Schooss hielt. Die sehnsüchtigen Blicke fanden Erhörung, der Korb wurde geöffnet, die beiden Knaben erhielten jeder ein Butterbrot; der Vater entnahm eine halbe Flasche Rothwein und ein Glas und die Mutter wählte für sich eine Apfelsine. Die Familie musste sehr zeitig aufgestanden sein, denn sie ergab sich der leiblichen Stärkung mit grossem Behagen. Die beiden Knaben untersuchten zunächst die Innenseite der Butterbrote und rückten das darin vorgefundene Wurststück verschiedentlich hin und her, bis es nach ihrer Ansicht die richtige Lage erhalten hatte; mit den hierdurch recht glänzend gewordenen Fingern zeichneten sie dann lachend Figuren auf die Fensterscheiben und wischten, als die auf Reinlichkeit bedachte Mutter ihnen dies verwies, ihre fettigen Fingerchen an den hellen Fenstervorhängen ab. Der Vater hatte beim Einschänken des Weines wenig Glück gehabt: der Rothwein war bei der Bewegung des Zuges weniger in das Glas, als auf den Sitz und den Fussboden, ja sogar auf die hellen Beinkleider des Durstigen geflossen; unmuthig hierüber entnahm er zum Trost aus dem reichen Inhalt des Butterbrotkorbes ein Ei, welches er säuberlich abpellte und mit Behagen verzehrte, nachdem er die Eierschalen auf den Fussboden geworfen hatte. Mein Nachbar, hierüber erschrocken, rückte heftig zur Seite und verlor dabei abermals die kunstvollst lang erhaltene Asche seiner Cigarre. Die Mutter hatte natürlich die Schalen der Apfelsine ebenfalls auf den Fussboden geworfen und ihnen die Papiere, in die die Butterbrote eingewickelt gewesen waren, zugesellt.

‚Altona Hauptbahnhof, nach Blankenese umsteigen!' Dieser Ruf wurde meine Rettung; meine sämmtlichen Reisegefährten verliessen den Wagen, und ich war wieder allein. Was aber war in der Fahrt von 20 Minuten Dauer aus meinem reinlich und gemüthlich vorgefundenen Abtheil geworden! Es sah geradezu erschreckend und ekelerregend aus, und ich bemühte mich, einen der vorübereilenden Schaffner und Stationsbeamten heranzurufen, um ihnen dies Chaos in meinem Wagen zu zeigen. Die Beamten, die des Sonntagsverkehres wegen besonders zahlreich vertreten waren, hatten aber grosse Mühe, in dem kurzen Aufenthalt von 4 Minuten die massenhaft herandrängenden Reisenden in den Wagen unterzubringen und hatten thatsächlich keine Zeit, meinem Rufe zu folgen. Was hätte es auch genutzt? In der kurzen Zeit von 4 Minuten konnte dies von Unsauberkeit strotzende Abtheil unmöglich gereinigt, ein neuer Wagen nicht eingestellt werden; ich musste mich darein ergeben, hier in dieser unsauberen Umgebung zu verbleiben, und hatte nur den Wunsch, keine Reisebegleiter zu bekommen, da diese ja annehmen konnten, dass ich an diesem Zustande nicht ohne Antheil sei.

Viele Reisende sahen in das Abtheil hinein, schraken aber vor seiner Unsauberkeit zurück und suchten anderswo einen besseren und saubereren Platz zu finden. Schon nahte die Abfahrt, da erschienen zwei Damen in tadellosem elegantem Anzuge, die am Zuge entlang vergeblich nach Plätzen gesucht hatten und nun, im letzten Augenblick meines leeren Abtheils ansichtig geworden, athemlos einstiegen, worauf der Zug sich sogleich in Bewegung setzte. Als die Damen nun Platz nehmen wollten und bei dem verwahrlosten Zustand des Abtheils thatsächlich nicht wussten, wo sie sich niederlassen sollten, ohne ihre schönen Sommerkleider arg zu beschmutzen, gaben sie ihrer gerechten Empörung über diesen Zustand unverhohlenen Ausdruck. Ich konnte ihnen, meiner angeborenen Liebenswürdigkeit folgend, zunächst nur meinen sauber gebliebenen Platz anbieten und mich bemühen, die Eier- und Apfelsinenschalen, Papiere und Cigarrenasche mit den Füssen etwas bei Seite zu schieben. Als aber die Damen dann Platz genommen hatten, nachdem sie vorher ihre Taschentücher einigermaassen schützend gegen ihre Kleider auf den Sitzen ausgebreitet hatten, und nun auf die Eisenbahnverwaltung zu schelten begannen, dass diese dem Publikum zumuthe, in so schlecht gereinigten Wagen zu fahren, musste ich, obschon ich sonst nicht abgeneigt bin, der Eisenbahnverwaltung gelegentlich auch etwas anzuhängen, doch energisch ihre Partei ergreifen und sie gegen die erhobenen Vorwürfe in Schutz nehmen. Ich erzählte den Damen, in wie sauberem Zustande ich vor 20 Minuten den Wagen bestiegen, und erklärte ihnen seinen jetzigen Zustand durch Schilderung meiner Reiseerlebnisse. Lächelnd hörten die Damen der drastischen Erzählung meines Missgeschicks zu und in der weiteren Unterhaltung kamen wir übereinstimmend zu der Ansicht, dass die Eisenbahnverwaltung einem so rücksichtslosen Verhalten der Reisenden machtlos gegenüberstehe, dass sie unmöglich für solche Unarten verantwortlich gemacht werden könne, dass vielmehr das reisende Publikum, wenn es auf einen sauberen Zustand der Wagen Werth lege, die Eisenbahnverwaltung unterstützen und zuerst damit beginnen müsse, sich selbst und andere zu erziehen; namentlich die Eltern müssten zu Hause auf ihre Kinder, Lehrer in der Schule auf ihre Schüler in dieser Hinsicht erzieherisch einwirken und ihnen begreiflich machen, wie sie selbst gelegentlich unter solchen Rücksichtslosigkeiten anderer zu leiden haben könnten.

Wir waren eben bei der Erörterung der Frage angelangt, wie weit man das Recht habe und imstande sei, Mitreisende zu einem angemessenen Verhalten zu veranlassen, als wir in Neumünster ankamen und der Zugführer unser Abtheil öffnete, dabei einem älteren Herrn unter dem Bedeuten, dass in der I. Wagenklasse kein Platz mehr frei sei, einen Platz bei uns anbot. Natürlich bemerkte auch dieser Herr den äusserst un-

sauberen Zustand des Abtheils, und ich war genöthigt, auch ihm den Verlauf meiner Reise zu erzählen. Als ich ihm auch von der weiteren Unterhaltung mit den mitreisenden Damen Mittheilung machte, gab er sich als einen höheren Beamten der Eisenbahnverwaltung zu erkennen und erzählte uns nun eingehend, wie die Verwaltung aufs eifrigste bemüht sei und keine Kosten scheue, um die Wagen in peinlichster Sauberkeit in die Züge einzustellen, dass sie aber das gewünschte Ziel nicht erreichen könne, wenn das Publikum sie nicht in diesem Bemühen unterstütze und wenn nicht jeder Reisende aus Rücksicht auf die Mitreisenden sich der Pflicht bewusst sei, sich in einem Eisenbahnwagen genau so zu verhalten wie in seiner eigenen Wohnstube; er gab ferner seinem Erstaunen und seiner Freude darüber Ausdruck, dass ihm durch unsere Begegnung aus den Kreisen der Reisenden selbst solche mit den Bestrebungen der Eisenbahnverwaltung völlig übereinstimmende Ansichten entgegengebracht worden seien.

In Kiel trennten wir uns mit dem Versprechen, dass jeder in seinem Kreise für die thunlichste Verbreitung dieser Ansichten Sorge tragen wolle. Möchte doch uns sowie allen, die dies lesen und mit uns übereinstimmen, die Durchführung dieses Vorhabens und eine Besserung des Verhaltens der Reisenden in den Eisenbahnwagen gelingen."

Die Ergebnisse der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1900.

Das Eisenbahnministerium versendet soeben den „Bericht über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1900". Aus dem reichhaltigen Inhalte dieses Werkes sind folgende Angaben als besonders erwähnenswerth hervorzuheben.

Das von der Staatseisenbahnverwaltung betriebene Bahnnetz, welches mit Ende des Jahres 1899 eine Betriebslänge von rund 10 936 km umfasste, erfuhr im Jahre 1900 einen Zuwachs von 303 km oder 2,77 %. Seine Gesammtbetriebslänge betrug somit am Schlusse des Jahres 1900 ausschliesslich der im Jahre 1894 eröffneten 76 km langen Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf sowie der am 18. Oktober 1900 in den Staatsbetrieb übernommenen 57,6 km langen Mühlkreisbahn Urfahr-Aigen-Schlägl rund 11 239 km. Hiervon entfielen 7 762 km auf Bahnen im Eigenthum und Betriebe des Staates, 602 km auf Privatbahnen, welche für Rechnung des Staates betrieben, und 2 875 km auf Privatbahnen, welche für Rechnung der Eigenthümer betrieben werden. Zum staatlichen Betriebsnetze gehören 75 Lokalbahnen mit einer durchschnittlichen Betriebslänge von 2 828 (+ 485) km; an das Staatsbahnnetz schliessen Schleppbahnen mit einer Gesammtlänge von 508 (+ 20) km an. Der Stand der Fahrbetriebsmittel umfasste 2 620 (+ 99) Lokomotiven = 0,233 für 1 km, 2 106 (+ 75) Tender = 0,187 für 1 km, 5 911 (+ 207) Personenwagen = 0,525 für 1 km, 1 754 (+ 115) Post- und Dienstwagen = 0,156 für 1 km, endlich 44 971 (+ 2 581) Güterwagen = 4,001 für 1 km. Der auf 1 km entfallende Stand an Güterwagen hat sich dank der grossen Nachschaffungen ungeachtet des bedeutenden Linienzuwachses gegen das Vorjahr erhöht.

Es wurden im Jahre 1900 auf dem staatlichen Betriebsnetze von 1 283 945 Zügen 63 970 135 Zugkm zurückgelegt, was einer Mehrleistung von 108 130 Zügen = 9,20 % und von 3 678 607 Zugkm = 6,10 % entspricht. Nach Zuggattungen vertheilt, haben im Berichtsjahre 32 207 Express- und Schnellzüge mit 6 039 250 Zugkm, 787 321 Personenzüge mit 32 665 869 Zugkm und 464 417 Güterzüge mit 25 265 016 Zugkm verkehrt. Diese Züge haben eine Gesammtleistung von rund 14 476 000 000 Rohtonnenkilometern (1 021 000 000 tkm oder 7,59 % mehr als im Vorjahre) bewirkt.

Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge entfallen im Gegenstandsjahre 5 760 (+ 8 = 0,14 %) Zugkilometer und 1 303 510 (+ 19 809 = 1,54 %) Rohtonnenkilometer.

Die Anzahl der beförderten Personen betrug auf den für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen (einschliesslich der Wiener Stadtbahn) 73 552 830 (+ 10 633 502), und zwar entfallen auf Schnellzüge in I. Klasse 179 863, II. Klasse 812 010, III. Klasse 1 105 471, zusammen 2 097 344 = 2,85 %, und auf Personenzüge I. Klasse 85 426, II. Klasse 3 230 423, III. Klasse 68 139 637, zusammen 71 455 486 = 97,15 %. Die Vermehrung des Verkehres gegenüber dem Vorjahre beträgt bei Schnellzügen 5,54 %, bei Personenzügen 17,27 %. Der Verkehr auf Entfernungen bis 10 km hat 53,15 % (1899: 47,49 %) des Gesammtverkehres betragen. Auf Entfernungen bis 20 km betrug die Verkehrsbewegung 69,82 (64,15) %, auf Entfernungen bis 80 km betrug sie 22,13 (26,82) %, auf Entfernungen bis 200 km 5,88 (6,6) %, auf Entfernungen bis 1 100 km endlich 2,17 (2,43) %. Aus vorstehenden Ziffern erhellt, dass der Fernverkehr abermals einen nicht unerheblichen Rückgang erfahren hat. Die Länge des von jedem Reisenden im Durchschnitt zurückgelegten Weges ist dementsprechend von 35,91 km im Jahre 1899 auf 32,93 km im Berichtsjahre, demnach um 8,3 % gesunken.

Das Gesammtgewicht des abgefertigten Reisegepäcks betrug im Jahre 1900: 75 056 t (gegen das Vorjahr + 3,19 %), an Eilgut wurden 271 161 t (+ 7,89 %), an Frachtgut 31 248 715 t (+ 1,14 %) befördert.

Jede Tonne Frachtgut legte durchschnittlich 126,07 km (+ 0,56 %) zurück. Eine wesentliche Steigerung der Beförderungsmenge ist insbesondere eingetreten bei Brenn- und Werkholz (+ 390 465 t), Mühlenfabrikaten (+ 88 487 t), mineralischen Leuchtstoffen (+ 78 220 t), Erzen und Mineralien (+ 72,711 t), Steinkohlen (+ 54 787 t), Fastagen aller Art (+ 52 086 t), Brennmaterialien, ausser Holz, (44 507 t) usw. Dagegen ist der Kohlenverkehr infolge des Ausstandes der Kohlenarbeiter um 120 000 t zurückgegangen.

Was das finanzielle Ergebniss des Jahres 1900 anbelangt, so betrugen die Betriebseinnahmen der für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen und der Wiener Stadtbahn sammt den hiermit verbundenen Nebendiensten rund 262 979 000 Kr., das ist um 14 682 000 Kr. mehr als im Vorjahre.

Diese Einnahmesumme setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

	1900	gegenüber 1899	
Transporteinnahmen, und zwar:	K r o n e n		
Beförderung von Personen	64 904 375	+	5 655 117
„ „ Reisegepäck . . .	2 995 229	+	160 693
„ „ Eilgut	7 575 227	+	235 093
„ „ Frachtgut	160 052 240	+	6 643 840
	235 527 071	+	12 694 743
Vergütung der Auslagen für die staatliche Betriebsführung neuer Lokalbahnen	118 191	+	118 191
Einnahmen aus dem Salzgeschäfte . .	1 696 107	—	52 105
Antheil an dem Reingewinn der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	878 334	—	49 566
verschiedene Einnahmen	24 759 049	+	1 970 833
zusammen	262 978 752	+	14 682 096

Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge zurückgeführt, betrugen die Transporteinnahmen im Jahre 1900: 28 174 Kr. gegen 27 108 Kr. im Jahre 1899, was einer Steigerung von 1 066 Kronen oder 3,93 % entspricht.

Von den Einnahmen aus dem Personenverkehre entfielen 65,77 % auf Reisende III. Klasse in Personenzügen (1899: 66,01 %), 11,26 % auf Reisende II. Klasse in Schnellzügen (1899: 10,6 %), 7,29 % auf Reisende II. Klasse in Personenzügen (1899: 7,2 %), 6,24 % auf Reisende III. Klasse in Schnellzügen (1899: 6,36 %), 4,99 % auf Reisende I. Klasse in Schnellzügen (1899: 5,42 %), 0,80 % auf Reisende I. Klasse in Personenzügen (1899: 0,98 %) und 3,65 % auf Reisende mit Militärkarten (1899: 3,42 %).

Die durchschnittliche Einnahme betrug für die Person und Fahrt 0,88 Kr. (gegen 0,94 Kr. im Vorjahre). Die Einnahme für die Person und 1 km belief sich auf 0,0268 Kr. (gegen 0,0262 Kr. im Vorjahre); für die Person entfällt eine Einnahme von 0,882 Kronen (1899: 0,942 Kr.), für das Betriebskilometer 7,764 Kr. (1899: 7,207 Kr.).

Die Einnahmen für abgefertigtes Reisegepäck ergaben im Betriebsjahre einen Mehrbetrag von 160 693 Kr. oder 5,67 %.

An Einnahmen für Eilgut wurden um 235 093 Kr. oder 3,20 % mehr als im Jahre 1899 erzielt.

Die Einnahmen für Frachtgut ergaben eine Erhöhung um 6 643 840 Kr. oder 4,33 %. Die durchschnittliche Einnahme für 1 t Frachtgut betrug 5,122 Kr. (gegen 4,966 Kr. im Vorjahre). Die durchschnittliche Einnahme für 1 t Frachtgut und 1 km stellte sich auf 0,04 Kr. (gegen 0,039 Kr. im Vorjahre). Auf 1 Betriebskilometer entfällt für Frachtgut eine Einnahme von 19,146 Kr. (gegen 18,662 Kr. im Vorjahre).

Die Betriebsausgaben des Staatseisenbahnbetriebes, ausschliesslich der vertragsmässigen Zahlungen für die Verzinsung und Tilgung und ausschliesslich der Kosten der Gehaltsregelung der Staatseisenbahnbediensteten, betrugen im Jahre 1900 rund 187 352 000 Kr., d. i. um 17 268 000 Kr. mehr als im Vorjahre. Hiervon entfallen auf persönliche Ausgaben 104 300 000 Kr., auf

sachliche Betriebserfordernisse 83 000 000 Kr. An dem Ergebnisse sind die einzelnen Dienstzweige und Ausgabekategorien in nachstehender Weise betheiligt:

	1900	gegenüber 1899
	Kronen	
Centraldienst der Staatsbahndirektionen	12 784 823	+ 915 975
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	40 403 815	+ 4 505 853
Stations- und Fahrdienst	49 386 044	+ 2 969 420
Zugförderungsdienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel	56 958 003	+ 6 254 523
Hilfsanstalten für den Betrieb	4 529 372	+ 212 442
sonstige Betriebsauslagen	20 705 187	+ 2 330 768
sonstige, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben	872 860	+ 19 611
Auslagen für das Salzgeschäft	1 594 521	— 58 602
Pauscherforderniss an Auslagen für die staatliche Betriebführung neuer Lokalbahnen	118 191	+ 118 191
zusammen	187 352 816	+ 17 268 181

Der Betriebskoeffizient des Staatsbahnbetriebes stellt sich für 1900 auf 63,03 % gegen 60,74 % im Jahre 1899, mithin um 3,78 % höher. Auch bei den grossen Privatbahnen ist im Betriebsjahre eine Steigerung des Betriebskoeffizienten eingetreten, welche beispielsweise bei der Buschtêhrader Eisenbahn 14,3 %, bei der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft 4,83 %, beim Ergänzungsnetze der österreichischen Nordwestbahn 4,54 %, bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 3,32 % und bei der Südbahngesellschaft 3,55 % beträgt.

Der für das Jahr 1900 52 084 388 Kr. betragende Ueberschuss der ordentlichen Einnahmen der im Eigenthume des Staates stehenden und von ihm für eigene Rechnung betriebenen Bahnen über deren ordentliche Ausgaben entspricht bei Zugrundelegung eines Anlagekapitals von 2 523 427 936 Kr. einer Kapitalverzinsung von 2,06 % gegen 2,42 % im Jahre 1899.

Der ungünstige Eindruck der das finanzielle Ergebniss darstellenden Ziffern des Berichtes wird jedoch wesentlich abgeschwächt, wenn man bedenkt, dass die durch den Kohlenarbeiterausstand im Frühjahre der Berichtsperiode zahlreichen Bahnunternehmungen unmittelbar und mittelbar zugefügte finanzielle Schädigung bei dem intensiven Einflusse des Kohlentransportes und Kohlenverbrauches auf den Betrieb des so ausgedehnten staatlichen Eisenbahnnetzes in den Betriebsergebnissen des letzteren um so fühlbareren Ausdruck finden musste.

Diese Schädigung war nicht nur mit ein Grund des in den Transporteinnahmen sich ergebenden Ausfalles, sondern verringerte auch die Einnahmen aus dem Antheile zu dem Betriebsgewinne der Aussig-Teplitzer Eisenbahn um 221 000 Kr. sowie die sonstigen verschiedenen Einnahmen um etwa 400 000 Kr., letztere durch die Einbusse an übereinkommengemässer Miethe für 9 000 Wagen der Staatsbahnen, welche durch zwei Monate ausser Betrieb gesetzt waren. Noch stärker als die Einnahmen erscheinen die Betriebsausgaben durch den Kohlenarbeiterausstand ungünstig beeinflusst, indem vor allem dem Zugförderungsdienste Mehrkosten im Betrage von 1 900 000 Kr. dadurch erwuchsen, dass die Behinderung, welche für die Erfüllung der eingegangenen Kohlenlieferungsverträge erwuchs, zur Beschaffung ausländischer Kohle zu hohen Preisen nöthigte und eine weitere Mehrbelastung sich dadurch ergab, dass auch inländische hochwerthige Kohlengattungen zu Zwecken verwendet werden mussten, für welche minderwerthige Kohle vorgesehen war und ausgereicht hätte.

Es dürfte daher die Ziffer von 3 200 000 Kr. als Betrag der dem Staatsbahnbetriebe durch den Kohlenarbeiterstreik erwachsenen Schädigung eher zu niedrig als zu hoch bemessen sein.

Ein weiterer Betrag von 2 300 000 Kr., um welchen sich, und zwar im Kapitel „Bau und Bahnerhaltung“, das Ergebniss der thatsächlichen Ausgaben dem veranschlagten gegenüber erhöht, ist auf die im Gegenstandsjahre eingetretenen Elementarereignisse zurückzuführen, indem die Beseitigung der Hochwasserschäden einen ausserhalb des Rahmens der gewöhnlichen Bahnerhaltung gelegenen Betrag von 1 670 000 Kr. erforderte und infolge des überaus strengen Winters die für die Schneebeseitigung erwachsenen Auslagen die hierfür präliminirte Summe um 650 000 Kr. überstiegen.

Ferner belasteten noch einige andere nicht unbedeutende Einzelbeträge den Ausgabeetat des Staatsbahnbetriebes; so belief sich zum Beispiele die durch die Materialpreissteigerung hervorgerufene Mehrauslage auf 757 000 Kr. und musste eine Summe von 610 000 Kr. für die infolge Rauchbelästigung unabweisbar gewordene Einführung rauchschwacher Kohlen und Koks statt der veranschlagten minderen Sorten beim Betriebe der Wiener Stadtbahn und Verbindungsbahn mehr verausgabt werden.

Aus dem Zusammenhalte der vorstehend begründeten Mindereinnahmen und Mehrausgaben ergibt sich, dass das dem Staatsvoranschlage gegenüber zu Tage tretende Minderergebniss des Staatsbahnbetriebes rücksichtlich eines Betrages von rund 6 900 000 Kr. auf Umstände zurückzuführen ist, welche bei Abfassung des Voranschlages für das Jahr 1900 unmöglich vorausgesehen und von der Staatseisenbahnverwaltung in keiner Weise abgewendet werden konnten. Von dem sonach verbleibenden 6 800 000 Kr. betragenden Reste des in dem vorliegenden Berichte ausgewiesenen, bereits erwähnten ungünstigeren Nettoergebnisses von 13 687 000 Kr. erscheinen 1 900 000 Kr. durch die gegenüber dem Voranschlage bewirkten Mehrleistungen von 5 725 000 Lokomotivkm begründet.

Wenn daher das Gesammtergebniss der etatsmässigen Gebahrung des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1900 im Vergleiche zu dem bezüglichen Staatsvoranschlage zwar nicht als günstiges betrachtet werden kann, so sind doch die vorstehenden Ausführungen geeignet, den ersten Eindruck der Ergebnissziffern wesentlich zu mildern und jenen Schlussfolgerungen, welche aus den letzteren für die Zukunft des Staatsbahnbetriebes etwa abgeleitet werden wollten, dadurch zu begegnen, dass das Jahr 1900 als ein durch das Zusammentreffen widriger Umstände besonders ungünstig beeinflusstes Ausnahmejahr festgestellt erscheint.

Ein entschieden erfreuliches Bild liefert das Ergebniss der staatlichen Betriebsführung auf den Lokalbahnen, indem bei diesen im Berichtsjahre trotz eines Mehraufwandes von 125 000 Kr. für die Beseitigung von Hochwasserschäden und eines solchen von 245 000 Kr. für die unvorhergesehene Preissteigerung der Kohle für Betriebszwecke dem Staatsvoranschlage gegenüber eine Ersparniss von 770 000 Kr. erzielt wurde, wodurch sich eine Herabminderung des bezüglichen Betriebskoeffizienten um etwa 11 % ergab.

Es erübrigt noch ein Rückblick auf die erfreuliche Entwickelung, welche die Wohlfahrtseinrichtungen für die Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung (die Gesammtzahl derselben beläuft sich auf 44 067 gegen 41 115 im Vorjahre) auch im Berichtsjahre genommen hat. Unter den Wohlfahrtseinrichtungen sind zu nennen: das Pensionsinstitut für Beamte und Unterbeamte mit einer Mitgliederzahl von 12 812 und einem Vermögen von 27 300 000 Kr. Die Gebahrung schliesst mit einem Ausfall von über 1 000 000 Kr., welcher vom Betriebe getragen wird. Das Pensionsinstitut für Diener und Hilfsbedienstete zählt 50 615 Mitglieder und besitzt ein Vermögen von 22 060 000 Kr. Dieser Fonds schloss 1900 mit einem Gebahrungsüberschuss von 2 487 740 Kr. Die Zahl der Mitglieder der Krankenkasse belief sich Ende 1900 auf mehr als 93 000. Die Einnahmen betrugen 2 496 610 Kr., die Ausgaben 2 394 741 Kr.

Was die Versicherung gegen Unfälle betrifft, so ist das gesammte, bei der staatlichen Eisenbahnverwaltung auf der Strecke und in den Büros verwendete Personal bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen gegen die Folgen von Betriebsunfällen versichert. Die Zahl der versicherten Bediensteten der staatlichen Eisenbahnverwaltung belief sich im Jahre 1900 auf 142 867 Personen. Die durchschnittliche Jahresrente für dauernd erwerbsunfähige Bedienstete ist von 777 Kr. im Jahre 1899 auf 781 Kr. im Jahre 1900 gestiegen. Die Spar- und Vorschusskasse verzinst Einlagen mit etwa 4,75 % und gewährt Vorschüsse mit etwa 5,5 prozentiger Verzinsung. Aus den Einnahmen des Schulfondsvereins, welcher ein Vermögen von 352 000 Kr. besitzt, werden zahlreiche Handstipendien (1900: 145 zu 200 Kr.) zur Ermöglichung der Ausbildung der Söhne von Bediensteten in Gymnasien und anderen Mittelschulen verliehen. Der Jubiläums-Wohlthätigkeitsverein für Töchter von Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung gewährt Heirathsausstattungen (15 zu 500 Kr.), ferner Stipendien und Stiftungsplätze behufs wissenschaftlicher und sonstiger Ausbildung an Töchter von Staatseisenbahnbediensteten. Ausserdem bestehen ein Weihnachtsbescheerungs- und Ferienkolonieverein, eine Jubiläumsstiftung der Staatsbahndirektion Lemberg für Ferienkolonien usw. Ueberdies sind an Wohlfahrtseinrichtungen zu erwähnen: Schulen für Kinder von Bahnbediensteten (in Lemberg mit fünf Klassen), Arbeiterhäuser, Lesehallen, Bäder, Speiseräume und Lebensmittelmagazine mit mehr als 21 000 Mitgliedern und einem Waarenumsatz von 4 300 000 Kr. usw. Zum Schlusse mag als Zeichen der wohlwollenden Gesinnungen der Staatseisenbahnverwaltung gegenüber ihren Bediensteten hervorgehoben werden, dass mit 1. November 1899 eine Gehaltsregelung für die Staatseisenbahnbediensteten durchgeführt wurde, deren Kosten sich nach dem vorliegenden Bericht für das Jahr 1900 auf nahezu 5 000 000 Kr. belaufen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Die Einnahmen im Monat Mai d. J. stellen sich auf 111 188 000 ℳ. und waren um 6 567 000 ℳ. höher als im gleichen Monat des Vorjahres. Der Personenverkehr brachte 38 005 000 (+ 7 013 000) ℳ., der Güterverkehr 73 183 000 (– 446 000) ℳ. und aus sonstigen Quellen flossen 6 616 000 (+ 33 000) ℳ. Die Gesammteinnahme seit dem 1. April d. J. stellt sich auf 228 026 000 ℳ. und ist um 8 013 000 ℳ. höher als im Vorjahre. Der Personen- und Gepäckverkehr ergab ein Mehr von 7 296 000 Mark, der Güterverkehr ein solches von 676 000 ℳ. und aus sonstigen Quellen flossen 41 000 ℳ. mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— Nothstandstarife für die Provinzen Posen und Westpreussen. Die Schäden, welche der Landwirthschaft in verschiedenen Theilen Preussens durch das Auswintern von Weizen, Roggen und Futterpflanzen infolge des schneearmen Winters erwachsen sind, haben in den Provinzen Westpreussen und Posen dadurch einen bedrohlichen Grad erreicht, dass diese Provinzen bereits im letzten Jahre infolge der anhaltenden Dürre von einer Missernte betroffen und infolge dessen weite Kreise der landwirthschaftlichen, namentlich der kleinbäuerlichen Bevölkerung in ihrer Widerstandskraft geschwächt worden sind.

Um einen Ueberblick über die einschlägigen Verhältnisse zu gewinnen, haben unter dem Vorsitze des Finanzministers und unter Betheiligung des Ministers für Landwirthschaft, Domänen und Forsten und des Ministers des Innern am 19. und 20. d. Mts. in Bromberg und Danzig Berathungen darüber stattgefunden, in welcher Weise ein helfendes Eintreten zur Ueberwindung der Schäden zu erfolgen hat. An den Berathungen haben die Oberpräsidenten und Regierungspräsidenten, die Landräthe der betroffenen Kreise sowie Vertreter der Provinzialverbände, der Landschaften, Landwirthschaftskammern und Genossenschaftsverbände theilgenommen.

Bei diesem Anlass ist mitgetheilt, dass u. a. folgende Maassnahmen inzwischen bereits im Verwaltungswege getroffen sind.

Zur Erleichterung der Beschaffung von Saatgut, Futter- und Streumitteln im Eisenbahnwege ist für die Provinzen Posen und Westpreussen eine wesentliche Herabsetzung der Tarife angeordnet worden, dergestalt, dass für Futtermittel in der Zeit vom 1. Juli d. J. bis zum 1. Juli 1902 der Spezialtarif III mit einer Ermässigung von 50 %, für Streumittel innerhalb desselben Zeitraumes der Rohstofftarif mit einer Ermässigung von 50 % zur Anwendung gelangen wird und dass für Saatgut in der Zeit vom 1. Juli bis 15. Oktober d. J. eine Ermässigung des Wagenladungstarifs Platz greift.

— Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft. In dem soeben im Druck erschienenen Bericht über die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft, der namens des Finanzausschusses der I. Kammer der Stände des Grossherzogthums Hessen von Freiherr Heyl zu Herrnsheim erstattet worden ist, werden, wie die „Berl. N. Nachr.“ mittheilen, gleich zu Anfang die für Hessen aus der Gemeinschaft erwachsenen Vortheile in den Satz zusammengefasst: „Es steht heute fest, dass nur mit Hilfe der Eisenbahngemeinschaft die sozialpolitische Steuerreform durchgeführt, die Abhängigkeit des Staates von einer Aktiengesellschaft beseitigt, die Verzinsung der Eisenbahnschuld, die weitere Entwickelung des Voll- und Nebenbahnwesens, die Förderung der Interessen der Eisenbahnbeamten und die glänzende Vermehrung der Staatseinnahmen herbeigeführt werden konnten, politische und wirthschaftliche Ergebnisse, welche uns das freudige Bekenntniss abnöthigen, dass dieser Staatsvertrag von den segensreichsten Folgen begleitet gewesen ist.“

— Petroleum- und Benzinmotoren. Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind gegenwärtig 71 Petroleummotoren und 36 Benzinmotoren im Gebrauch, die mit wenigen Ausnahmen zur Wasserförderung dienen. Ob eine der beiden Motorarten den Vorzug vor der anderen verdient, lässt sich, wie der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse ausspricht, auf Grund der vorliegenden Erfahrungen nicht völlig sicher entscheiden, weil jährliche Benutzungsdauer, Nutzleistung, Bauart, Herkunft und Alter bei den einzelnen Motoren verschieden und daher die auf die gleiche Arbeitseinheit bezogenen Aufwendungen für Brenn- und Schmiermaterial, Wartung und Unterhaltung vielfach nicht unmittelbar vergleichbar sind. Immerhin ist ersichtlich, dass Unterschiede von Belang nicht bestehen, vielmehr beide Motorarten ungefähr gleichwerthig und bei kleinen und mittleren Wasserstationen im allgemeinen vortheilhafter als Dampfbetrieb sind. Selbstverständlich dürfen nur solche Firmen zur Lieferung von Petroleum- und Benzinmotoren herangezogen werden, die als durchaus vertrauenswürdig und im Motorbau erfahren bekannt sind.

— Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier. Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. Mts. in 12½ Arbeitstagen 202 144 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 172 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 175 465 und auf den Arbeitstag 15 258 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 11½ Arbeitstagen. Es wurden sonach vom 1. bis 15. d. Mts. auf den Arbeitstag 914 und im ganzen 26 679 Doppelwagen oder 15,2 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. — Im Saarbezirk beträgt der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. Mts. 27 360 Doppelwagen gegen 25 561, in Oberschlesien 69 891 Doppelwagen gegen 60 394 und in den drei Bezirken zusammen 299 395 gegen 261 420 Doppelwagen und war demnach im Saarbezirk 1 799 Doppelwagen oder 7 %, in Oberschlesien 9 497 Doppelwagen oder 15,7 % und in den drei Bezirken zusammen 37 975 Doppelwagen oder 14,5 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1900.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk betrug in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte am 14. d. Mts. 17 095 und am 15. d. Mts. 17 106 Wagen, an welch' letzterem Tage diejenige des Vorjahres um 1 780 Doppelwagen überschritten wurde. Die Gestellung der Wagen ist stets rechtzeitig und den Anforderungen entsprechend vollzählig ausgeführt.

— Eisenbahn Treuenbrietzen-Wildpark-Nauen und Nauen-Kremmen-Oranienburg. Nachdem die Bahnstrecke Wildpark-Nauen ziemlich vollendet ist, werden jetzt die Pläne in den betheiligten Gemeinden ausgelegt und es soll mit dem Weiterbau innerhalb eines Vierteljahres begonnen werden. Der Bahnbau wird es nach seiner Vollendung dem Kaiser ermöglichen, ohne über Berlin fahren zu müssen, mittelst Hofzuges nach Kiel, Hamburg, Bremen usw. einerseits und nach dem Südwesten andererseits zu gelangen. Die neue Bahnstrecke nach Treuenbrietzen zweigt sich bei der Wildparkstation von der Potsdamer Stammbahn ab, berührt im Bogen Ländereien, welche der Stadtgemeinde Potsdam in der Brandenburger Vorstadt gehören, durchquert dann die hinter dem Wildpark des Kaisers belegene Pirschhaide bis zur Havel gegenüber von Caputh. Hier, auf dem sog. Wentorf, dessen sumpfige Wiesen zugeschüttet werden, wird der Bahnhof der Station Caputh errichtet, und zwar mit einem grossen Güterbahnhof, der ein Bollwerk an der Havel für Umladezwecke erhält. Die Dörfer Alt- und Neu-Geltow sowie die Villenkolonie Franzensberg mit Baumgartenbrück erhalten dadurch ebenfalls Bahnanschluss. Das grosse Dorf Caputh erreicht die neue Bahn vermittelst einer Brücke, welche über den Havelstrom erbaut und auch zugleich für Fussgänger und Wagen eingerichtet wird. Vorbei an den Krähenbergen und bei Flottstelle, geht die Bahn alsdann durch den Wald nach Forsthaus Schmerberg, wo eine Haltestelle errichtet wird, von der aus das romantische Dorf Ferch am Schwielowsee bald zu erreichen ist. Dann geht die Bahn über Beelitz (Wetzlarer Bahn) vorüber nach Treuenbrietzen.

Auch für die Verlängerung dieser Linie, die Eisenbahn Nauen-Kremmen-Oranienburg, welche ein weiteres Glied in dem Schienenring bilden soll, der in weiterer Entfernung um Berlin gelegt wird, sollen demnächst die Vorarbeiten beginnen. Die Bahnstrecke führt in ihrer ganzen Länge durch ausgedehnte Waldgebiete, die dadurch dem Verkehr erschlossen werden. Der Bezirksausschuss in Potsdam hat nun auf Grund des Enteignungsgesetzes auf der ganzen Linie der neuen Bahn jetzt die Erlaubniss zum Fällen der Bäume behufs Freilegung und Herstellung des Bahnkörpers ertheilt.

— Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft. Der Aufsichtsrath hat nach einer Mittheilung der „Berl. B.-Ztg.“ vor einigen Tagen zwecks Berichterstattung des Vorstandes über die Lage des Unternehmens eine Sitzung abgehalten, über welche folgender Bericht vorliegt: Seit der letzten Generalversammlung haben sich die Anlagen und Betheiligungen der Gesellschaft nur unwesentlich erhöht. Neubauten sind seitdem nicht übernommen und sonstige neue Geschäfte nicht abgeschlossen worden. Bei der jetzigen Wirthschafts- und Börsenlage sind jedoch für die Gesellschaft ausserordentliche Gewinne

einstweilen nicht in Aussicht zu nehmen. Verluste an den in Ausführung begriffenen Bauten oder Beleihungen sind nicht eingetreten, auch nicht zu erwarten. Für die Fertigstellung der bereits übernommenen Bauten, die Erfüllung der abgeschlossenen Beleihungsgeschäfte, den gesammten Obligationendienst und die sonstigen laufenden Bedürfnisse stehen der Gesellschaft auf Jahre hinaus die Mittel zur Verfügung, ohne dass dabei auf Baugewinne oder sonstige Gewinne Rücksicht genommen ist.

— Fahrpreisermässigung auf den bayerischen Staatsbahnen zum Zwecke der Arbeitsvermittelung. Auf Grund der seiner Zeit der Generaldirektion der Staatsbahnen ertheilten Ermächtigung (vergl. Nr. 35 S. 556 d. Ztg.), diese Einrichtung auf sämmtlichen Strecken zur Durchführung zu bringen, hat sie nunmehr die entsprechenden Vorschriften an ihre äusseren Stellen erlassen, welchen wir nachstehendes entnehmen: Personen, denen durch Vermittelung der von Gemeindebehörden errichteten Arbeitsämter Gelegenheit zur Erlangung einer auswärtigen Arbeitsstelle verschafft werden soll, wird hierzu für die III. Wagenklasse der Personenzüge, also mit Ausschluss der Schnellzüge, eine Fahrpreisermässigung durch Einräumung der halben einfachen Fahrtaxe nach Maassgabe folgender Bestimmungen gewährt: a) der Preis der Fahrkarte wird auf eine durch 5 theilbare Zahl aufgerundet; b) die Verabfolgung solcher Fahrkarten geschieht nur gegen Vorlage des vom Arbeitsamte ausgefertigten Ausweises, in welchem die Person, der Reisetag und die vom Arbeitsuchenden zu befahrende Bahnstrecke bezeichnet sein muss; c) dieser Ausweis wird von der Fahrkartenausgabestelle bei Lösung der Fahrkarte abgestempelt und mit dieser zurückgegeben, da er mit der Fahrkarte selbst bei der Fahrkartenprüfung dem Zugbegleitungspersonal vorzuzeigen ist und mit der Karte bei Beendigung der Fahrt eingezogen werden muss; d) der Ausweis berechtigt nur für den darin angegebenen Reisetag zur Erlangung der Fahrpreisermässigung; e) eine Fahrpreisermässigung für Reisen auf Strecken von weniger als 25 km wird nicht bewilligt.

— Monatsnebenfahrkarten für Angehörige des Personals der bayerischen Staatseisenbahnen. Vor kurzem ist im Personenverkehr der genannten Staatseisenbahnen die Einführung von Monatsnebenkarten in Wirksamkeit getreten (vergl. Nr. 45 S. 720 d. Ztg.), wonach dem Inhaber einer zum vollen Preise bezahlten Stammkarte bezw. dem Haushaltungsvorstande die Begünstigung zugestanden worden ist, für die übrigen, dem gleichen Haushalte Angehörigen Monatskarten zum halben Preise — Nebenkarten genannt — lösen zu können. Um nun dem Eisenbahnpersonal, dem ausserhalb des Amtssitzes zu wohnen gestattet ist und welchem hierzu freie Eisenbahnfahrt zugestanden wurde, die gleiche Begünstigung zu Theil werden zu lassen, hat das Staatsministerium auf Antrag der Generaldirektion bewilligt, dass diese Freifahrtvorweise als Stammkarten im gedachten Sinne zu betrachten seien, auf Grund welcher an Inhaber solcher, und zwar unter Einhaltung der für Nichtangehörige der Staatseisenbahnen vorgeschriebenen, in oben angegebener Nummer näher bezeichneten Bedingungen, nunmehr gleichfalls Monatsnebenkarten zum halben Preise ausgefolgt werden dürfen; dieser neuerliche Beweis des Wohlwollens der vorgesetzten Stellen für das unterstellte Personal wurde von ihm mit lebhaftestem Dank begrüsst.

— Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen. Im Mai d. J. wurden bei einer Betriebslänge von 5785 (1900: 5651) km befördert: 3405448 Personen und 1554712 t Güter. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 4730480 *M.*, aus dem Güterverkehr 8512950 *M.*, aus dem Gepäckverkehr 273369 *M.* und aus dem Thiertransport 270883 *M.*, zusammen 13787682 *M.*, gegen 13427781 *M.* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. bezifferten sich auf 56879338 *M.*, weniger gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes um 596605 *M.*

— Vollbahnprojekt Treuchtlingen-Donauwörth. Der von den Stadtmagistraten Augsburg und Nürnberg bei dem zuständigen Staatsministerium gestellte gemeinschaftliche Antrag auf Erbauung vorgenannter Bahn fand auch seitens der Handels- und Gewerbekammer Oberfrankens warme Unterstützung. Sie führte u. a. an, dass durch die Einschaltung dieser Linie nicht nur eine innigere Verbindung der fränkischen Provinzen mit Augsburg geschaffen werde, sondern dass auch der Verkehr aus dem Norden überhaupt seine Richtung in voraussichtlich grösserem Maassstabe auf gedachter Linie und über Augsburg und Lindau nach dem Süden hin nehmen werde, was hinsichtlich der bayerischen wirthschaftlichen und Handelsinteressen lebhaft zu begrüssen sei.

— Bezug von Feuerungsmaterial seitens des bayerischen Eisenbahnpersonals. Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen ist ermächtigt worden, den Einkaufsverbänden des Eisenbahnpersonals, welchen im vergangenen Jahre in widerruflicher Weise Lagerplätze für Brennmaterialien unentgeltlich und zwar vorerst nur für den Winter 1900/01 zur Verfügung gestellt werden durften, diese Vergünstigungen, insoweit sie ohne Schädigung dienstlicher Interessen möglich ist, auch für den kommenden Winter zuzugestehen.

— Sächsischer Eisenbahnrath. Am Donnerstag, 4. Juli, Vormittags 10 Uhr, findet im Generaldirektionsgebäude zu Dresden die 42. Sitzung des der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen beigeordneten Eisenbahnrathes statt. Zur Verhandlung kommen die folgenden Angelegenheiten: a) Mittheilungen über Tarifirungsfragen, und zwar: 1. Aufnahme eines Verzeichnisses der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter in den deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, Abtheilung B; 2. Tarifirung von Rauchwaaren; 3. Tarifirung von zusammengesetzten Mühlsteinen; 4. Ausnahmetarife für Zucker. — b) Erörterung, betreffend Versetzung des zur Denaturirung bestimmten Spiritus nach Spezialtarif III. — c) Besprechung des Winterfahrplans für 1901/02.

— Ueber den Lloydexpress, über den wir in Nr. 45 S. 719 d. Ztg. kurz berichteten, entnehmen wir dem Bremer „Leuchtthurm" folgendes: Die neue Luxus-Schnellzugverbindung Hamburg-Bremen-Genua, welche die Internationale Schlafwagengesellschaft nach den Vorschlägen des Generaldirektors Dr. Wiegand vom Norddeutschen Lloyd plant, wird unter dem Namen „Lloydexpress" ein überaus wichtiges Verbindungsglied in dem grossen internationalen Eisenbahn- und Schifffahrtsverkehr bilden. Die in Aussicht genommene dreimal wöchentliche Verbindung wird im unmittelbaren Anschluss an die in Bremen und Hamburg eintreffenden und von dort abgehenden grossen transatlantischen Schnell- und Passagierdampfer des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikalinie erfolgen und wiederum in Genua einen gleichen Anschluss an die Schnelldampfer und die Reichspostdampfer der beiden deutschen Gesellschaften bieten. Im Verkehr von Norden nach dem Süden sollen die Züge um 8 Uhr früh von Hamburg, zwischen 9 und 10 Uhr von Bremen abgehen, um 2 Uhr Nachmittags in Köln, um 10 Uhr Abends in Basel und am anderen Vormittag zwischen 8 und 9 Uhr in Genua eintreffen, während in umgekehrter Richtung die Züge um die Mittagszeit von Genua, etwa 11 Uhr Abends von Basel abgehen und am folgenden Tage um 1 Uhr in Bremen bezw. gegen 3 Uhr in Hamburg eintreffen werden. Eine zweite Linie wird von Berlin über Frankfurt an diese Zugverbindung herangeführt werden, während direkte Anschlüsse von Amsterdam sowie von London über Ostende auch auf den von Holland und England kommenden Reiseverkehr Rücksicht nehmen werden. In Aussicht genommen ist ferner ein Anschluss an die von den nordischen Ländern über Kopenhagen-Korsör-Kiel nach Hamburg bestehende Schnellzugverbindung sowie auf der anderen Seite über Genua hinaus Anschlüsse nach der Riviera und nach Rom und Neapel.

Beabsichtigt wird, die neue Zugverbindung am Montag, Mittwoch und Sonnabend von Hamburg und Bremen, am Sonntag, Dienstag und Donnerstag von Genua abgehen zu lassen, so dass dieselbe Anschluss erhält an die am Dienstag und Donnerstag in Bremen und Hamburg eintreffenden bezw. von dort abgehenden Schnelldampfer der beiden deutschen Gesellschaften und gleichzeitig an die am Dienstag von Genua nach Ostasien und Australien abgehenden Reichspostdampfer sowie an die am Donnerstag von Genua abgehenden Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikalinie.

Der Zug wird nur I. Klasse führen und mit allen Bequemlichkeiten ausgestattet sein, wie sie die modernen Luxuszüge, welche in Europa und in den Vereinigten Staaten zur Zeit verkehren, enthalten.

Besonders glücklich dürfte die zur Unterscheidung von den bestehenden Luxusverbindungen von der Schlafwagengesellschaft gewählte Bezeichnung des Zuges als „Lloydexpress" sein, welche in knapper Form die enge Verbindung dieser Zugverbindung mit den grossen Seeinteressen zum Ausdruck bringt. Hat doch das Wort „Lloyd" in seiner Verbindung mit einer Reihe erstklassiger, dem Seeverkehr dienender Institute (English Lloyds, Norddeutscher Lloyd, Deutsch-nordischer Lloyd, Oesterreichischer Lloyd usw.) im internationalen Verkehr bereits die nahe Beziehung zu der Seefahrt vielfach zum Ausdruck gebracht. In dem „Lloydexpress" wird die enge Verbindung der grossen Verkehrsmittel der Eisenbahnen und der Seeschifffahrt in besonders deutlicher Weise zu Tage treten.

— Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. Am 1. Juli d. J. wird der vierte Nachtrag zur fünften Ausgabe der Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auflieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben werden.

— **Preisaufgaben des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Der Verein hat die folgenden beiden Preisaufgaben zur Bearbeitung bis 1. August 1902 gestellt: I. Für den Verschiebedienst sind unter Würdigung der bekannten Mittel zur Regelung der Geschwindigkeit ablaufender Wagen Vorschläge zur Verbesserung der Einrichtungen zu machen. II. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen ist eine wissenschaftliche Darstellung der Grundzüge sowie der Vor- und Nachtheile für die Anordnung von Bahnen mit gemischtem Betrieb — Reibungsstrecken und Zahnstangenstrecken — gegenüber reinen Reibungsbahnen zu geben, wobei sowohl die Betriebsweise durch Dampf wie durch Elektrizität zu erörtern ist.

Für die erste Aufgabe ist ein Preis von 500 ℳ, für die zweite ein erster Preis von 1 500 ℳ und ein zweiter Preis von 500 ℳ ausgesetzt. Bewerber erhalten die Programme der Aufgaben mit den näheren Bedingungen auf Wunsch von der Geschäftsstelle des Vereins, Berlin W. 66, Wilhelmstrasse 92/93, frei zugesandt.

— **Deutsche Lokomotiven für Aegypten.** Nach einer Meldung der „Kreuzzeitung“ aus Cassel hat die ägyptische Regierung der dortigen Maschinenfabrik von Henschel & Sohn den Auftrag ertheilt, 25 grosse Personenzuglokomotiven für Rechnung der ägyptischen Staatseisenbahn anzufertigen. Vor kurzem erst erhielt die Firma den Auftrag, einige Schnellzuglokomotiven für Rechnung der ägyptischen Staatseisenbahn zu liefern, da einige vorher in Arbeit gegebene sehr gut abgeliefert wurden. Bisher hatten ausschliesslich englische Fabriken für die Staatsbahnen Aegyptens gearbeitet.

— **Baugenossenschaften des bayerischen Eisenbahnpersonals.** Bekanntlich sind im Vororte Laim bei München von den Baugenossenschaften der Verkehrsbeamten, des Eisenbahnerverbandes und des Lokomotivführervereins in den letzten zwei Jahren eine Anzahl Wohnhäuser erbaut worden, von denen ein Theil auch bereits bewohnt ist und ein weiterer im nächsten Monate bezogen wird. Am 22. d. Mts. wurde nun diese neu erstandene Kolonie vom Staatsminister Grafen v. Crailsheim, in Begleitung des Generaldirektors der Staatseisenbahnen v. Ebermayer, des Referenten der Generaldirektion über die Baugenossenschaften sowie mehreren höheren Beamten des Oberbahnamtes München einer eingehenden Besichtigung unterzogen. Die Vorstände der einzelnen Verbände standen am Eingange der Kolonie, welche Flaggenschmuck angelegt hatte, zum Empfange und zur Führung bereit, und wurde von Sr. Excellenz mit ihnen über die verschiedenen Verhältnisse der Bauanlagen, über die seitens des Staates gewährten Baudarlehen und sonst Einschlägiges eingehende Rücksprache gepflogen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Dank der Industriellen an den Kaiser für die grossen Verkehrsvorlagen.** Der Kaiser empfing dieser Tage aus Anlass der Verlautbarung der Gesetze über Eisenbahninvestitionen und Wasserstrassen eine Abordnung wirthschaftlicher Körperschaften (niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer, Industriellenklub, Centralverband der Industriellen Oesterreichs, niederösterreichischer Gewerbeverein, Bund der österreichischen Industriellen, Centralverein für Fluss- und Kanalschifffahrt in Oesterreich) sowie des österreichischen Ingeniör- und Architektenvereins (vertreten durch den Präsidenten Gerstel, Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen) und nahm den Dank dieser Körperschaften für das Zustandekommen der erwähnten Gesetze entgegen, deren Durchführung Industrie, Handel und Verkehr zur Förderung gereiche. Der Kaiser nahm die Dankeskundgebung huldvollst entgegen und gab seiner Freude darüber Ausdruck, dass die in Rede stehenden Gesetze durch die hingebungsvolle Arbeit des Reichsraths zu Stande gekommen seien.

— **Bau von drei grossen Alpentunneln.** In den letzten Tagen wurde mit dem Baue der drei grossen Tunnel für die Karawanken-, Pyhrn- und Tauernbahn begonnen. Der Karawankentunnel erhält eine Länge von 8 016 m, der Pyhrntunnel eine solche von 4 340 m und der Tauerntunnel eine Länge von 8 470 m. Alle drei Tunnel werden also an Länge dem 10 250 m langen Arlbergtunnel nachstehen. Der Tauerntunnel wird zweigleisig und in gerader Linie gebaut und durchbricht den Hauptstock der Tauern unter der Gamskaarlspitze in der Richtung von Norden nach Süden. Er beginnt unmittelbar hinter der Station Böckstein oberhalb von Bad Gastein in der Seehöhe von 1 172 m; die Bahn steigt dann bis zur Mitte des Tunnels, wo sie eine Seehöhe von 1 225,2 m erreicht, und fällt dann zu einer Seehöhe von 1 216,8 m am Südausgange des Tunnels ab. Der Tunnel wird durch Centralgneiss und Gneissgranit gebohrt. Beim Bau ist eine Gesteinswärme von 26 bis 27 Grad Celsius zu gewärtigen, während beim Arlbergtunnel die Gesteinswärme 20 Grad Celsius nicht überschritt. Es wird deshalb zur Erhaltung des Gesundheitszustandes der Arbeiter die thunlichste Herabminderung der Wärme durch reichliche Lüftung der Arbeitsstellen vorgesorgt werden müssen. Der Bohrbetrieb, die Lüftung und elektrische Beleuchtung wird mit Hilfe der an beiden Tunneleingängen vorhandenen Wasserkräfte erfolgen. Eine Beeinträchtigung des Kurortes Gastein durch die Benutzung des Wassers der Gasteiner Ache ist, wie der dem Reichsrathe vorgelegte technische Bericht versichert, nicht zu besorgen. Für den Bau des Tauerntunnels ist die Zeit von 2 150 Arbeitstagen oder rund $7^1/_4$ Jahren in Aussicht genommen. — Der 4 340 m lange Pyhrntunnel durchbricht etwa 3 km oberhalb der Station Spital am Pyhrn den Stock des grossen Bosruck, und die Bahn überschreitet in der Mitte des Tunnels den Scheitelpunkt in der Meereshöhe von 733 m. Der Tunnel wird eingleisig hergestellt, und zwar mit maschineller Arbeit unter Benutzung der Wasserkräfte an beiden Tunneleingängen. Der Bau wird im ganzen die Zeit von drei Jahren erfordern. — Der 8 016 m lange Karawankentunnel beginnt nach Vereinigung der beiden von Villach und Klagenfurt kommenden Bahnlinien in der 613,6 m hoch gelegenen Station Bärengraben und endigt nächst dem Orte Birnbaum im Thale der Wurzener Save. Der Tunnel wird zweigleisig angelegt und soll in vier Jahren und zwei Monaten vollendet werden, wobei für die Herstellung des Richtstollens maschinelle Arbeit in Aussicht genommen ist. Dabei müssen 4 120 m des Stollens durch Gestein von ungünstiger Beschaffenheit gebohrt werden.

— **Die Länderbeiträge für die Tauern- und Karawankenbahn.** Ein Bericht des Kärntner Landesausschusses enthält nähere Mittheilungen über die Länderbeiträge für die grossen Eisenbahnbauten. Danach erklärt der Krainer Landesausschuss, er finde sich nicht veranlasst, einen Beitrag behufs Förderung des Tunnelbaues im Bärengraben oder im Wocheiner Thale in Anschlag zu bringen, da die Karawanken- und Wocheiner Bahn als Hauptbahn ersten Ranges in erster Linie gesammtstaatlichen Zwecken zu dienen bestimmt sei. Die Landesausschüsse von Triest und Görz haben ebenfalls eine Beitragsleistung abgelehnt. Hingegen leistet das Land Salzburg auf Grund des Landtagsbeschlusses vom 5. März 1897 zum Bau der Tauernbahn einen Beitrag von 200 000 Kr., zahlbar in 10 Jahresraten. Der Kärntner Landesausschuss hat einen Antrag vorgelegt, wonach zur sofortigen Durchführung der Pläne für die Strecke Klagenfurt-Schärfling der Karawankenbahn und insbesondere zur baldigsten Inangriffnahme der Draubrücke bei Hollenburg und des Tunnels in Bärengraben ein Landesbeitrag von 200 000 Kr. unter der Bedingung bewilligt werden soll, dass das Land Kärnten anlässlich des Baues der Karawankenbahn zu keiner weiteren Beitragsleistung herangezogen werde.

— **Prioritätenrücklage und Aktienverloosung der Südbahn.** In der diesjährigen Generalversammlung der Südbahn sind seitens des Präsidenten wichtige Erklärungen abgegeben worden, die sich auf die beiden von den deutschen Aktionärgruppen geäusserten Wünsche bezogen haben, dass die Dotirung der Reserve für die 3 prozentigen Obligationen verringert und die seit dem Jahre 1898 unterbliebene Verloosung der Aktien zum Theile wieder aufgenommen werde. Der im Jahre 1896 aufgestellte Plan, eine Reserve für die 3 prozentigen Obligationen zu schaffen, beruhte auf einer Rechnung, nach welcher die Rücklage auf 23 Jahre (bis zum Jahre 1919) vertheilt werden sollte. Vom Jahre 1896 bis einschliesslich 1905 sollte diese jährlich 1 100 000 Fr. betragen und vom Jahre 1905 bis 1919 jährlich sinken, um im Jahre 1919 aufzuhören. Diese Berechnung beruhte auf der Grundlage von 4 prozentigen Zinseszinsen. Die Rücklage hatte Ende des Jahres 1900 die Höhe von 4 639 000 Kr. erreicht. Heuer wird sie wieder um 1 000 000 Kr. erhöht werden, wozu noch Zinseszinsen kommen, so dass sich die Rücklage am Ende des Jahre 1901 auf etwa 6 000 000 Kr. stellen wird. Mit Rücksicht auf diesen nicht unbeträchtlichen Fonds, der sich überdies, auf Zinseszinsen berechnet, in etwa 20 Jahren verdoppelt, kann, wie von der Verwaltung erklärt wurde, thatsächlich in Zukunft eine Verringerung der Rücklage eintreten, indem die Belastung für diese auf mehr als 23 Jahre aufgetheilt wird. Um wie viel Jahre man die Auftheilung verlängern wird, steht noch nicht fest. Was die Tilgung der Aktien anbelangt, so sollte nach dem Wunsche der deutschen Aktionäre die eine Hälfte im Wege des freihändigen Rückkaufes, die andere durch Verloosung erfolgen. Nach der Bilanz des Jahres 1900 wäre die Wirkung dieser beiden Maassnahmen folgende: Wenn die Rücklage für die Obligationen jährlich von 1 000 000 Kr. auf 300 000 Kr. herabgemindert würde, wäre die Ersparniss 700 000 Kronen. Die im Jahre 1900 aus dem Titel des Aktienrückkaufes wirklich erzielte Ersparniss betrug 400 000 Kr. Würde die Hälfte der Aktien verloost, die Hälfte zurückgekauft worden sein, wären blos 200 000 Kr. erspart worden. Die Summe von 700 000 Kr. hätte sich mithin auf 500 000 Kr. vermindert.

— **Bozen-Meraner Bahn.** Nach dem für das Jahr 1900 erstatteten Berichte lassen die Geschäftsergebnisse des abgelaufenen Betriebsjahres der Gesellschaftsbahn eine weitere, wenn auch mässige Steigerung des Verkehres und der daraus fliessenden Einnahmen erkennen. Die Gesammteinnahmen betragen 900 682 Kr., denen Auslagen in der Höhe von 458 951 Kr., das ist 50,95 % der Einnahmen, gegenüberstehen. Die letzteren erfuhren eine Steigerung um 28 235 Kr., die Ausgaben erhöhten sich dagegen um 26 061 Kr., so dass das Endergebniss nur um 2 174 Kr. günstiger ist als im Vorjahre. Die Erhöhung der Ausgaben beruht hauptsächlich auf wesentlich grösseren Personalauslagen. Die Betriebsrechnung für das Jahr 1900 weist einen Ueberschuss von 441 730 Kr. aus und stehen zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre im ganzen 505 705 Kr. zur Verfügung der Generalversammlung. Der Aktienkupon für das Jahr 1900 wird mit 18 Kr. eingelöst. Wie im Bericht mitgetheilt wird, wurden in Betreff des Ausbaues der Vintschgaubahn seit Januar d. J. wiederholte Verhandlungen mit dem Eisenbahnministerium geführt und dürfte die Sicherstellung dieses Baues nunmehr bald erfolgen.

— **Eisenbahn Wien-Aspang.** Nach dem für das Jahr 1900 erstatteten Geschäftsbericht hat der Verkehr in allen Zweigen eine Steigerung erfahren, welche in der Erhöhung der Betriebseinnahmen um 30 640 Kr. = 1,64 % ihren Ausdruck findet. Der Bericht spricht die Zuversicht aus, dass durch die im abgelaufenen Jahre dem öffentlichen Verkehr übergebene unmittelbare Schienenverbindung zwischen Wien und dem Schneeberge über die Station Sollenau der Gesellschaftsbahn sowohl der Personen- wie auch der Frachtenverkehr eine weitere Steigerung erfahren werde. Aber auch die Ausgaben sind gegenüber dem Vorjahre, und zwar um 13,9 % = 156 257 Kr. gestiegen. Im Entgegengehalt der in der Betriebsrechnung eingestellten Ausgaben von 1 279 776 Kr. zu den Betriebseinnahmen (ausschliesslich Zinsenerträgnisse) mit 1 904 333 Kr. ergibt sich ein Betriebskoeffizient von 67,20 % (gegen 59,91 % im Vorjahre). Von dem Reinerträgniss mit 625 984 Kr. werden an die Aktionäre 2,75 % Dividende vertheilt.

— **Trienter Lokalbahnen.** Neben der in der neuesten Lokalbahnvorlage gesetzlich sichergestellten, schmalspurig herzustellenden elektrischen Bahn von Trient über San Michele nach Malé ist der Bau einer vollspurigen Lokalbahn von San Michele nach Mezzolombardo geplant. Eine von der Innsbrucker Statthalterei im Auftrage des Eisenbahnministeriums demnächst abzuhaltende Lokalkommission soll erheben, ob eine Verwirklichung der beiden Lokalbahnprojekte durch Einbeziehung von Mezzolombardo in die bereits sichergestellte Verbindung möglich sei.

— **Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub.** Dem Vernehmen nach sind die seit einiger Zeit mit der Brünner Lokal-Eisenbahngesellschaft in Betreff des Baues einer vollspurigen Lokalbahn von der Nordbahnstation Lundenburg nach Eisgrub gepflogenen Konzessionsverhandlungen vor kurzem zum Abschlusse gelangt. Die Kosten dieser rund 10 km langen Lokalbahn sind mit 1 000 000 Kr. veranschlagt und dank der Betheiligung des regierenden Fürsten Liechtenstein ohne jede Beihilfe des Staates oder des Landes gesichert. Die Bahn wird eine Theilstrecke der Nordbahnstrecke Lundenburg-Grussbach benutzen und sodann auf eigenem Bahngrunde nach Eisgrub führen. Die Bahn durchzieht ein Gelände mit entwickelter Landwirthschaft und Industrie; es ist daher anzunehmen, dass sie einen angemessenen Ertrag abwerfen werde. Der Bau dürfte noch im laufenden Jahre vollendet werden.

— **Rückerstattung von Uebergebühren im Frachtenverkehre der Eisenbahnen.** Im Dezember v. J. ist auf Grund von Vereinbarungen zwischen den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen eine gemeinsame Dienstanweisung an alle Stationen erlassen worden, welche im wesentlichen anordnet, dass in jenen Fällen, in welchen infolge von Rechenfehlern, Anwendung unrichtiger Tarife oder Annahme eines unrichtigen Gewichtes oder einer unrichtigen Ladefläche die Gebühren zu hoch berechnet wurden und die Partei die bezügliche Rückvergütung unmittelbar bei der Station beansprucht, der Stationsvorstand diese Vergütung nach Prüfung der betreffenden von der Partei vorzulegenden Belege, ohne Rücksicht auf die Höhe des Betrages, unter persönlicher Haftung sofort selbst zur Auszahlung anzuweisen hat. Durch diese Verfügung wird die Nothwendigkeit schriftlicher Reklamationen seitens des Publikums wesentlich eingeschränkt und die rasche Vergütung von Uebergebühren in zahlreichen Fällen gesichert. In der letzten Sitzung des Staatseisenbahnrathes wurde dem österreichischen Eisenbahnminister für die in dieser Beziehung von dem Eisenbahnministerium bethätigten erfolgreichen Bemühungen der wärmste Dank ausgesprochen und anerkannt, dass diese Maassregel schon während der kurzen Dauer ihrer Geltung sich als wirksam erwiesen und durch diese den Wünschen weiter Interessentenkreise in dankenswerther Weise Rechnung getragen worden sei.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Nach dem für das Jahr 1900 veröffentlichten Geschäftsbericht wirkte auf den Betrieb des abgelaufenen Jahres ausser den allgemeinen ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnissen insbesondere der Kohlenarbeiterstreik und die ausserordentliche Preissteigerung der Kohle, ferner der Umstand ungünstig ein, dass die Betriebseinrichtungen dem in ausserordentlichem Maasse angewachsenen Verkehre nicht mehr entsprechen. Es betrugen die Einnahmen 17 827 066 Kr. (gegen 17 417 907 Kr. im Vorjahre), die Ausgaben 11 200 895 (9 744 048) Kr. Es beträgt daher der Ueberschuss 6 306 470 (7 673 948) Kr. Im abgelaufenen Jahre ist sonach infolge der erwähnten ungünstigen Verhältnisse ein um 1 307 477 Kr. geringerer Betriebsüberschuss als im Jahre 1899 erzielt worden. Ueber die Anleiheverhandlungen enthält der Bericht folgende Mittheilung: Da die Gesellschaft nicht in der Lage war, die Kosten aller nothwendigen Bauten und Investitionen zu decken, verhandelte sie mit beiden Regierungen, damit sie gegen staatliche Zinsengarantie Anlehen in entsprechender Höhe aufnehmen könne. Diese Anlehen sollen es der Gesellschaft ermöglichen, ausser der Rückzahlung der schwebenden Schulden die Kosten der Legung des zweiten Gleises auf der ganzen Strecke Oderberg-Sillein, dann die Kosten der Stationserweiterung und Sicherungsanlagen sowie der Anschaffung der nothwendigen Fahrbetriebsmittel zu bestreiten, um nicht zu ausserordentlichen Mitteln greifen zu müssen, welche die Betriebsausgaben in unverhältnissmässiger Weise erhöhen.

— **Elektrische Eisenbahn Wien-Pressburg.** Am 17. d. Mts. hat im ungarischen Handelsministerium die Konzessionsverhandlung rücksichtlich der elektrischen Bahn Wien-Pressburg stattgefunden. Die Linie soll vom Pressburger Krönungshügelplatze ausgehend über die Pressburger Franz-Josefbrücke mit Berührung von Hainburg und Fischamend bis Wien geführt werden, wobei ein Flügelgleise mit Berührung der Station Ligetfalu der transdanubischen Lokalbahnen zur Abwickelung des Lastenverkehrs gebaut wurde. Die Linie soll als vollspurige Lokalbahn erstellt werden. Bei der Konzessionsverhandlung konnten bezüglich der ungarischen Strecke keine endgültigen Vereinbarungen betreffend die Konzessions-, Bau und Betriebseinrichtungen getroffen werden, weil die Kommission den Standpunkt einnahm, dass ohne Kenntniss der Konzessionsbedingungen der österreichischen Strecke ein endgültiger Beschluss nicht gefasst werden könne. Uebrigens wurde das Bau- und Betriebseinrichtungskapital der ungarischen Strecke mit 1 250 000 Kr. festgestellt, in welcher Summe jedoch die Kosten des elektrischen Kraftwerks nicht enthalten sind, weil dieses auf österreichischem Gebiet geplant wird. Auch ist der Voranschlag für die Verkehrsmittel in diesem Kapital nicht enthalten, weil der Verkehr auf der nur 7 ½ km langen ungarischen Strecke mit den aus dem Kapital der österreichischen Linie zu beschaffenden Fahrzeugen abgewickelt werden kann. In Pressburg und Wien selbst soll als Betriebskraft elektrischer Gleichstrom verwendet werden, während auf der übrigen Strecke ein anderes Stromsystem zur Anwendung kommen dürfte. Zum einheitlichen Bau und Betrieb der in Oesterreich und Ungarn besonders zu konzessionirenden Eisenbahn soll eine gemeinsame Aktiengesellschaft gebildet werden. Was den Stand der Verhandlungen bezüglich der österreichischen Theilstrecke betrifft, so hat sich bekanntlich der österreichische Eisenbahnminister im Abgeordnetenhause in wohlwollender Weise über das Projekt geäussert und ist auch mit der Stadt Wien bereits eine Einigung erfolgt. Es erübrigt nur noch die Genehmigung eines Landesbeitrages, um das Unternehmen als gesichert zu betrachten. Dem niederösterreichischen Landtage ist seitens der Gemeinden des von der geplanten elektrischen Bahn Wien-Pressburg zu durchziehenden Gebietes eine Eingabe überreicht worden, in welcher unter Hinweis auf den sonst unvermeidlichen Niedergang der am rechten Donauufer gelegenen Ortsgebiete die Bewilligung eines Beitrages von 600 000 Kr. für Stammaktien der zu bildenden Gesellschaft noch in dieser Tagung erbeten wird.

Uebrige europäische Länder.

— **Das grosse Programm öffentlicher Arbeiten in Frankreich.** Es ist kein erfreulicher Vergleich, wenn man an das Schicksal der nun schon zweimal vorläufig gescheiterten preussischen Kanalvorlage denkt, und sieht, wie zugleich grosse wasserwirthschaftliche Pläne bei unseren Nachbarn, in Oesterreich und Frankreich, von der Regierung vorgelegt und vom Parlament sympathisch begrüsst bezw. angenommen sind, ja wie man sich dabei besonders auf die deutsche Anregung und

den deutschen Aufschwung berief. So that es wieder Minister Baudin dieser Tage auf einem Kongress für die Loire-Schifffahrt in Orleans. Nachdem er in höchst schwungvollen Worten die allgemeine Bedeutung des Verkehrs und der modernen Aufgabe auf diesem Gebiet, die grosse Gesichtspunkte erheischen, hervorgehoben, wies er darauf hin, dass Deutschland seit 1870 Frankreich wirthschaftlich, namentlich im Aussenhandel, weit überflügelt, und dass schon vor 13 Jahren ein deutscher Minister den Grundsatz aufgestellt habe: es sei heutzutage müssig, von dem Wettbewerb der Wasserwege mit den Eisenbahnen zu reden. Minister Baudin ertheilte den Deutschen, angesichts des einstweiligen Schicksals der preussischen Kanalvorlage, nur zu viel Lob, indem er sagte: „Unsere Nachbarn, welche nicht mehr mit dieser Frage rechnen, haben gleichzeitig die schiffbaren Wasserstrassen und die Eisenbahnen entwickelt. Und was war das Ergebniss? Dass dieser Wettbewerb neue Mittel des Schaffens hervorgerufen, einen mächtigen, ich möchte sagen ‚formidablen' Antrieb der nationalen Thätigkeit bewirkt und den Eisenbahnen einen Zuwachs von Gedeihen verschafft hat, der dem Staat in den Eisenbahneinnahmen zu Gute kommt." Allerdings ist in Deutschland für die Schiffbarmachung und -haltung der natürlichen Ströme viel geschehen und das deutsche Eisenbahnwesen dem französischen wohl überlegen, aber im Ausbau künstlicher Wasserstrassen stehen wir thatsächlich noch weit hinter den Franzosen zurück.

— **Die Kohlenvorräthe der französischen Eisenbahnen.** Der Abg. Bourrat, bekanntlich ein eifriger Kritiker und Gegner des französischen Privatbahnsystems, der auch vor anderthalb Jahren vergeblich die sofortige Verstaatlichung beantragte, interpellirte in der Abgeordnetenkammer die Regierung, weil die Kohlenvorräthe auf den Bahnhöfen durchaus ungenügend seien. Wenn ein Krieg ausbräche, so würde der grösste Theil des Fahrmaterials und alle Lokomotiven zu militärischen Transporten verwendet und die Versorgung könnte mangeln. Die Eisenbahngesellschaften sollten mindestens auf ein Jahr hinaus versorgt sein. Kriegsminister General André beseitigte diese Besorgnisse vollständig. Allerdings spiele in Kriegszeiten die Kohle eine beinahe ebenso bedeutende Rolle wie das Pulver. Er könne nicht in öffentlicher Sitzung weitere Auskunft geben und werde das in der Heeres- und der Budgetkommission thun. Er könne aber versichern, dass nach den Angaben des Oberkriegsraths und des Generalstabs die Kohlenvorräthe auf den Bahnhöfen höher seien, als die Gesellschaften verpflichtet worden. Der Fragesteller erwiderte, diese Kontrole sei gar nichts werth. Damit war der Zwischenfall geschlossen.

— **Dividenden schweizerischer Bergbahnen.** Bei der Arth-Rigibahn erhalten die Prioritätsaktionäre für 1900 4,5 % Dividende; die Gornergratbahn vertheilt 3 %, die Gurtenbahn 4 %.

— **Direkte Eisenbahn Bern-Neuenburg.** Die Betriebseröffnung ist für den 28. Juni in Aussicht genommen. Im Winterfahrplan sind 7 Züge nach jeder Richtung, darunter 2 Schnellzüge, vorgesehen.

— **Schweizerische Nordostbahn.** Dem Anschein nach ist auch in der Schweiz die besonders von ausländischen Aktionären geschürte Bewegung gegen die Annahme des Angebots der Eidgenossenschaft im Wachsen. Indessen hat die allerdings für das ganze Schweizer Volk beleidigende, übertriebene Kritik der bekannten Berliner „Woche" geradezu einen Entrüstungssturm in der Schweiz herbeigeführt; in Zürich kam es deshalb zu einem Strassenauflauf und das betreffende Blatt wird in der ganzen Schweiz in Bann und Acht gethan.

— **Neue Verbindung Genua-Giovitunnel.** Nach einer der „B. B.-Ztg." aus Mailand zugehenden Depesche unterzeichnete der König das Gesetz, betr. Herstellung der direkten Verbindungslinie zwischen dem Hafen von Genua und dem Giovitunnel, sowie Errichtung eines grossen, 2000 Wagen umfassenden Güterbahnhofes. Die Bauausführung übernimmt die Mittelmeerbahn gegen einen Staatszuschuss von 7½ Millionen Lire, während ausserdem 12½ Millionen der Kasse zur Aufbesserung des Vermögensstandes der Eisenbahnen entnommen werden.

— **Ueber den Gütertransport auf elektrischen Bahnen in England** schreibt „Railroad Gazette" folgendes: Die Frage, ob die sich rasch entwickelnden elektrischen Bahnen bald einen grossen Theil des Stückgut- und Eilgutverkehres der Dampfeisenbahnen übernehmen werden, beschäftigt viele Eisenbahnmänner. Die Pläne für die Entwickelung eines solchen Verkehres in der Nachbarschaft grosser Städte sind zahlreich und einige sind thatsächlich in der Verwirklichung begriffen; über den Ausgang lässt sich vorläufig noch nicht urtheilen. Die Frage ist nun auch in England vielfach aufgetaucht, und die neue Londoner Zeitschrift „Traction and Transmission" enthält einen Aufsatz von Herrn Gibbings über Projekte, um den Güterverkehr der Umgegend von Manchester und die Gegend zwischen Manchester und Liverpool mit elektrischen Bahnen zu bedienen. Da diese Gegend ungeheure Massen von Fabrikerzeugnissen zu verladen hat, ist sie seit langer Zeit einer der Hauptverkehrsmittelpunkte Grossbritanniens gewesen. Die Bevölkerung ist so dicht, und der Verbrauch an Material so gross, dass die Gegend besonders geeignet für die Entwickelung des elektrischen Gütertransportes zu sein scheint. Herr Gibbings geht in seinem Aufsatz davon aus, dass weder die Eisenbahn, noch der Kanal je imstande sein werden, der Hilfe von Lastfuhrwerken oder anderen Gefährten bei der Sammlung und Vertheilung von Gütern ganz entrathen zu können, und gerade diese Transporte vermehren die Kosten sehr bedeutend. Ein kürzlich unternommener Versuch, um die Kosten für den Gütertransport zwischen den Bahnhöfen der Eisenbahn und Kanalabladestellen einerseits und den Mühlen, Speichern usw. andererseits durch Einführung von Kraftwagen (Automobilen) zu vermindern, hat sich, trotz der Vorzüglichkeit dieses Betriebes im Vergleiche zum Pferdebetrieb, deshalb als ungenügend erwiesen, weil dieser Ersatz nicht weit genug geht und die Transportkosten für grössere Gütermengen über ein weitverzweigtes Gebiet dadurch nicht verringert werden. Ein neues Verfahren, welches es möglich machen wird, den Transport von Gütern über einen sehr grossen Theil von South-Lancashire zu bewerkstelligen, ist dasjenige der Anwendung von elektrischen Trolleywagen, eine Art elektrischen Kleinbahnsystems.

Bisher ist in Grossbritannien wenig gethan, um die Güterbeförderung durch Zuhilfenahme des elektrischen Betriebes zu vervollkommnen. Es werden wohl Stückgüter und Packete (parcels) auf elektrischen Bahnen befördert, aber besonders eingerichtete Güterwagen sind auf den Linien mit oberirdischem Trolleysystem bisher nicht gebaut worden. Die einzige Ausnahme hiervon macht die Douglas and Laxey Light Railway auf der Insel Man und die Bessbrook and Newry Line. Aber hier handelt es sich um den Transport von besonders gearteten Gütern. Fast alle Strassenbahnen in England, welche auf Grund eines Parlamentsbeschlusses oder auf vorläufige Verfügung seitens des Handelsamtes gebaut worden sind, haben zwar das Recht, Güter zu befördern, und jede Genehmigung enthält ein Verzeichniss der Gebühren und Lasten, welche die Gesellschaft erheben darf. Die Städte Liverpool und Manchester sind in glänzender Weise durch treffliche Personen- und Güterverkehrseinrichtungen verbunden. Von der ersten Liverpool and Manchester Railway an, bei welcher viele schwierige technische Aufgaben gelöst werden mussten, bis auf die jüngsten Entwickelungen des Schiffkanals und der elektrischen Strassenbahnen hat der gesunde Wetteifer zwischen den beiden Städten diesem Bezirk mit seiner ungeheuer grossen industriellen Bevölkerung eine weltberühmte Bedeutung gegeben. Alle diese Verkehrseinrichtungen haben aber hauptsächlich nur den einen Zweck, Verbindungsglieder zwischen den beiden grossen Endpunkten Liverpool und Manchester und für einige dazwischen liegende grössere Städte zu schaffen und aufrecht zu erhalten. Man möchte sagen, dass sie auch kaum beabsichtigen, darüber hinaus zu gehen. Aber das System des elektrischen Betriebes hat einen breiteren Zweck und Nutzen: es soll nicht nur alle grossen Städte über weite Landstriche hinüber verbinden, sondern es soll auch die ländlichen Ortschaften rings umher mit allen ihren Bedürfnissen versorgen und bedienen. Es soll die Absender und Empfänger von Gütern möglichst vor ihrer eigenen Thür aufsuchen.

Ein System solcher elektrischer Zufuhrlinien ist in einer der „Railroad Gazette" beigefügten Skizze, welche die bestehenden und die vorgeschlagenen elektrischen Bahnen um Liverpool und Manchester wiedergibt, erläutert. Man sieht daraus, dass dieses ausgedehnte Netz ein vollkommenes Mittel für den Zwischenverkehr von einem Bezirk zum anderen bildet, mit Ausnahme einiger weniger Orte Wigan, Darwen und darüber hinaus, wo die elektrischen Linien Schmalspur haben und wo daher bei Gütertransporten von Liverpool und Manchester dorthin eine Umladung nöthig wäre. Der Erfolg, welcher die Einführung des elektrischen Betriebes für den Personenverkehr stets begleitet hat, wird, so hofft unsere Quelle, zur schnellen Ausbreitung auch des Güterverkehres auf elektrischen Bahnen beitragen. Wird der Güterbeförderung auf diesen Bahnen ernsthaft näher getreten, so wird es voraussichtlich bald nothwendig werden, das Netz der elektrischen Bahnen für diesen Zweck allein zu erweitern. Es kommt, so meint Herr Gibbings, vor allem darauf an, zu zeigen, dass die elektrische Zugkraft in der Güterbeförderung besser, zweckmässiger und billiger das leisten kann, was bisher nur die Dampfbahnen thaten. Ueber die wirthschaftliche Seite der Güterbeförderung auf elektrischen Kleinbahnen stellt unsere Quelle eine weitere Erörterung in Aussicht.

Fremde Welttheile.

— **Bagdadbahn.** Im englischen Unterhause erwiderte Lord Cranborne auf eine Anfrage, betreffend die Frage der Konzessionsertheilung zum Bau einer Eisenbahn von Konia nach dem persischen Meerbusen an ein deutsches Syndikat, wie man glaube, sei im Jahre 1899 ein vorläufiges Abkommen zwischen der Pforte und einem deutschen Syndikat in Bezug auf die Konzession abgeschlossen worden. Es sei jedoch keine Mittheilung eingegangen, dass die Konzession endgültig ertheilt oder die Einzelheiten derselben festgestellt worden seien. Eine kilometrische Bürgschaft werde, wie verlaute, als eine der Bedingungen geplant, aber es sei nicht bekannt geworden, ob irgend ein Fortschritt in der Regelung dieses Punktes gemacht worden sei. Der Regierung sei nicht bekannt, dass die Pforte die Absicht hege, den Einfuhrtarif zu erhöhen, auch habe sie keine Mittheilung darüber erhalten, dass diese Maassregel jene Bürgschaftssumme aufzubringen bestimmt sei. Die Verwaltung der Dette publique habe jedoch den ersten Anspruch auf alle erhöhten Einkünfte, die auf diese Weise zu Stande kommen. — Viel klüger ist man durch diese Auskunft auch nicht geworden.

— **Usambarabahn.** Wie dem „Hamb. Korr." aus zuverlässiger Quelle mitgetheilt worden ist, wird die Usambarabahn bis Korogwe erst Ende dieses Jahres oder Anfang nächsten Jahres fertiggestellt sein, so dass wohl nicht vor April 1902 die Eröffnung des Betriebes auf der neuen Strecke von Muhesa ab zu erwarten steht.

— **Mittelafrikanische Bahnen.** Aus Brüssel meldet das „W. T.-B." vom 22. d. Mts.: Der König empfing heute den Ingeniör Empain, mit welchem er Verhandlungen pflog über ein Abkommen zwischen der Regierung des Kongostaates einerseits und Empain im Namen einer französisch-belgischen Gruppe andererseits zum Bau einer Eisenbahn von Stanley-Pool zum Tanganykasee mit Abzweigung nach Lado.

— **Ausstand auf der kanadischen Pacificbahn.** Am 17. d. Mts. früh stellten etwa 3000 Bahnwärter auf Anregung der Arbeiterorganisation die Arbeit ein. Die Leitung der Bahn erklärt, das Publikum brauche wegen der Fahrt auf der kanadischen Pacificbahn keine Befürchtungen zu hegen, da sie für ausreichenden Ersatz der Ausständischen gesorgt habe.

— **Ein Eisenbahntunnel unter dem Hafen von Boston** ist durch das Wachsen des Verkehrs zwischen der alten Stadt und der Vorstadt Ostboston nothwendig geworden und im Mai 1900 in Angriff genommen. Die „Zeitschr. d. V. d. Ing." bringt in Nr. 24 eine durch Abbildungen erläuterte Beschreibung des Bauvorganges nach amerikanischen Quellen. Der Tunnel wird mittelst eines nur die obere Hälfte des Profils ausfüllenden Vortreibeschildes gebaut. Für die Lüftung während des demnächstigen Betriebes werden besondere bauliche Vorkehrungen getroffen.

Allgemeines.

— Die **Versuchsfahrten der Studiengesellschaft für Schnellbahnen** auf der Strecke Marienfelde-Zossen der Militärbahn sind laut „Zeitschr. d. V. d. Ing." No. 25 soweit vorbereitet, dass sie voraussichtlich im August d. J. beginnen können. Die Strecke hat Krümmungshalbmesser nicht unter 2000 m und Steigungen höchstens 1:200. Gekrümmte Weichengleise sind nicht zu durchfahren. Der Oberbau wird verstärkt. Den Drehstrom wird das Kraftwerk Oberspree der Berliner Elektrizitätswerke liefern. 2 Versuchswagen zu je 40 bis 50 Personen kommen von van der Zypen & Charlier. Die Geschwindigkeit soll auf 200 km/St. gebracht werden. (Vgl. unsere ausführlichere Mittheilung in No. 29 S. 461 d. Ztg.)

— Einen **elektrisch zu betreibenden Kohlenkipper** für den Hafen von Rotterdam beschreibt eingehend unter Beigabe zahlreicher Abbildungen die „Zeitschr. d. V. d. Ing." in ihren Nummern 23 und 24. In Rotterdam sind 2 hydraulische Kohlenkipper von Armstrong vorhanden, mit denen im Jahre 1893 114000 t verfrachtet wurden. Im Jahre 1896 mussten sie bereits auf 214000 t angespannt werden. Sie waren damit an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen. Da die Kohlenverladung im Hafen in stetigem Steigen begriffen war, so musste man zum Bau eines dritten Kippers schreiten, dessen Grössenverhältnisse und Leistung ähnlich dem zweiten (neueren) Armstrong-Krahn gewählt wurden. Aus Zweckmässigkeitsgründen ging man zu elektrischem Antrieb über.

— **Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen.** Im zweiten Vierteljahrsheft des Jahrgangs 1901 zur Statistik des Deutschen Reichs befinden sich Zusammenstellungen über den Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen in den Jahren 1872 bis 1899, welche zwar eine vollständige Darstellung dieses Verkehrs nicht geben, aber doch die Entwickelung der Binnenschifffahrt an den Hauptverkehrspunkten der deutschen Ströme innerhalb dieses Zeitraumes klarlegen. Das Jahr 1899 ist für den Schiffs- und Güterverkehr auf fast allen deutschen Wasserstrassen günstig gewesen. Günstige Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse sowie der andauernd zufriedenstellende Stand von Handel und Industrie haben gegen das Vorjahr theilweise noch eine Steigerung des Schiffs- und Güterverkehrs bewirkt. In Breslau ist der gesammte Güterverkehr auf der Oder (d. h. Eingang, Abgang und Durchgang zusammengerechnet) von 2019000 t im Jahre 1898 auf 2287000 t im Jahre 1899 gestiegen. Im Jahre 1890 betrug dieser Verkehr nur 1240000 t. In Hamburg sind auf der Oberelbe bei Entenwärder 1899 zu Berg durchgegangen 2959000 t gegen 1940000 t im Jahre 1895 und 1550000 t im Jahre 1891. An der deutsch-österreichischen Zollgrenze bei Schandau sind auf der Elbe durchgegangen zu Berg (Ausfuhr nach Oesterreich) 1899: 431000 t gegen 323000 t im Jahre 1895, zu Thal (Einfuhr aus Oesterreich) 1899: 2898000 t gegen 2208000 t im Jahre 1895. In Berlin sind auf der Spree angekommen zu Berg 1899: 2901000 t gegen 2753000 t im Jahre 1895, zu Thal 1899: 2131000 t (1895: 1888000 t). Diese Zahlen beziehen sich nur auf den Wasserverkehr innerhalb des Weichbildes der Stadt Berlin, während Anschreibungen über den weit grösseren Schiffsverkehr der Vororte nicht nachgewiesen sind. In Emmerich an der holländischen Grenze betrug der Güterverkehr auf dem Rhein beim Durchgang zu Berg (Einfuhr aus Holland) 1899: 8409000 t (1895: 4880000 t), beim Durchgang zu Thal (Ausfuhr nach Holland) 1899: 3648000 t (1895: 3048000 t). In Ruhrort sind auf dem Rhein abgegangen zu Berg 1899: 2478000 t, zu Thal 1936000 t, während für das Jahr 1895 die entsprechenden Mengen 1964000 t bezw. 1737000 t betrugen; hier gelangen fast nur Steinkohlen zur Verladung. In Mannheim, dem bedeutendsten Hafenplatz für den Güterverkehr zwischen dem unteren Rhein einerseits und Süddeutschland und Oesterreich andererseits, sind auf dem Rhein angekommen zu Berg 1899: 3462000 t (1895: 2436000 t) und zu Thal abgegangen 1899: 443000 t (1895: 365000 t). In vorstehenden Angaben ist das Flossholz ausser Betracht gelassen.

— **Eine neue Wagenbauart für Strassenbahnen.** In Amerika sind die auf den Strassenbahnen benutzten Wagen seit einigen Jahren zum Theil so eingerichtet, dass sie sowohl für den Sommer- wie für den Winterbetrieb geeignet sind und in wenigen Minuten aus der einen Form in die andere umgestaltet werden können. Die betreffende Einrichtung ist einer Gesellschaft, der Duplex-Car-Company, patentirt, und die Umgestaltung eines „Duplexwagens" aus einem geschlossenen in einen offenen — und umgekehrt — ermöglicht sich, wie die „Schweiz. Bauztg." berichtet, dadurch, dass sein Gestell aus einer Reihe gebogener Rippen gebildet ist, welche auf dem Wagenboden befestigt und in ihrem oberen Theile durch das Dach überdeckt sind. Zwischen ihnen bilden die in eingefrästen Nuten verschiebbaren Fenster und Füllungen die Seitenwände. Die Fenster bestehen aus gebogenem Glas und sind in Metallrahmen gefasst, die Füllungen unter den Fenstern dagegen sind aus einzelnen Stäben nach Art von Jalousien hergestellt. Auf diese Weise vermögen sie die unter den Fenstern befindlichen geraden Flächen der Wagenwände herzustellen, sodann aber auch sich in die gewölbte Form des oberen Theils der Wagenrippen einzufügen. Damit nun beide Seitenwände und sowohl das Fenster als die untere Füllwand in das Wagendach eingeschoben werden können, ist für jeden Seitentheil eine besondere Nute im oberen Theil der Rippen vorhanden. Neuerdings hat die Elektrizitäts-Aktiengesellschaft Helios zu Köln auf ihrer Versuchsbahn zu Ehrenfeld verschiedene Probefahrten mit „Duplexwagen" veranstaltet und nach deren günstigem Ausfall das alleinige Ausführungsrecht für derartige Wagen in Europa (mit Ausnahme Englands) erworben. Die Vortheile dieser Wagen bestehen darin, dass man bei ihrer Anwendung keine besonderen Wagen für Sommer- und Winterbetrieb braucht und auch im Sommer bei eintretendem Unwetter die im Betriebe befindlichen Wagen rasch schliessen kann.

Bücherschau.

— **Taschenbuch zur Ermittelung der Eisenbahnfracht** für Getreide, Mühlenfabrikate, Düngemittel, Oele, Heu, Stroh u. a. m. im Verkehr zwischen 1. Berlin einerseits und deutschen sowie einigen wichtigeren österreichisch-ungarischen Stationen, 2. den bedeutenderen ost- bezw. norddeutschen Eisenbahnknoten-

punkten und sächsischen sowie thüringischen Eisenbahnknotenpunkten usw. andererseits. Im Auftrage der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin bearbeitet von J. Hoffmann. Berlin 1901. Selbstverlag der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft. Preis 1,50 *M.*

Das zweckmässig eingerichtete Büchlein enthält auf 167 Seiten das gesammte für die Bedürfnisse des Berliner Getreide- und Produktenhandels erforderliche Tarifmaterial in übersichtlicher Zusammenstellung. Es verdankt seine Entstehung dem dringenden Wunsche der betheiligten Kreise nach einem brauchbaren Leitfaden, der die Möglichkeit bietet, ohne ein jedesmaliges Zurückgehen auf die von den Eisenbahnverwaltungen ausgegebenen Tarifhefte diejenigen Frachtsätze, welche für den Berliner Grosshandel vorwiegend in Frage kommen, zu ermitteln und festzustellen. Dem Verfasser, der als Sekretär im Verkehrsbüro der Berliner Kaufmannschaft mit den einschlägigen Verhältnissen nach jeder Richtung hin vertraut war, ist es nun gelungen, durch eine sinnreiche und zweckmässige Anordnung des umfangreichen Stoffs einen Wegweiser zu liefern, nach dem sich ein jeder leicht in derartigen Fragen zurechtzufinden vermag. Wenngleich das Werkchen seiner Bestimmung gemäss ausschliesslich oder doch vorwiegend Berliner Verhältnisse berücksichtigt, so können wir es auch weiteren Kreisen zur Beachtung dringend empfehlen. Sollte dieses Buch, wie dies bei seiner hohen Brauchbarkeit und seinem billigen Preise nicht zu bezweifeln steht, genügenden Absatz finden, so würde es sich u. E. empfehlen, auch für andere wichtige Verkehrsplätze mit der Ausarbeitung und Veröffentlichung derartiger Handbücher vorzugehen. Es wird so vielfach und gewiss mit gutem Grunde über das endlose Anschwellen unserer Gütertarife geklagt; jedenfalls aber ist hier ein Mittel gegeben, diesem Uebel, wenn auch nicht abzuhelfen, so doch die damit verbundenen Missstände wesentlich abzumildern und einzuschränken.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 10,293 km lange Strecke Unter-Hetzendorf-Wien K. F. N. B. (Wiener Verbindungsbahn), welche am 1. Juni 1899 in den Betrieb der k. k. österreichischen Staatsbahnen übernommen worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 20,33 km lange Strecke Busendorf-Dillingen (Saar) der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. Am 1. Juli d. J. wird der an der Strecke Zinten-Rothfliess zwischen Heilsberg und Tollnigk gelegene Haltepunkt Blumenau Kr. Heilsberg für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit den Stationen der Strecke Zinten-Rothfliess und der Station Königsberg i/Pr. eröffnet.

Abänderung des Fahrgelderstattungsübereinkommens.

Der Beschluss des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, der Ziffer I 3 (1) des Fahrgelderstattungsübereinkommens folgende Fassung zu geben:

„3 (1). Die Erstattung wird von derjenigen Verwaltung geregelt, welche den ganz oder theilweise unausgenutzt gebliebenen Fahrtausweis verkauft hat. Ein bei einer anderen Verwaltung angebrachter Erstattungsantrag ist an jene zur Erledigung zu übersenden, jedoch sind vor der Uebersendung die im eigenen Bezirk etwa erforderlichen Erhebungen zu pflegen und in dem Uebersendungsschreiben die nach Lage des Falles erforderlichen Erklärungen (vergl. II Ziffer 2, 3, IV) sogleich abzugeben, nöthigenfalls unter Bezifferung des Erstattungsantheils der übersendenden Verwaltung. Ist . . . . .“ (usw. wie bisher)

ist für bindend erklärt und der Zeitpunkt des Inkrafttretens desselben auf den

1. Juli d. J.

festgesetzt worden.

Alphabetisches Fahrscheinverzeichniss vom 1. Juni 1901.

Die für Juli bestellten alphabetischen Fahrscheinverzeichnisse sind in der Zeit vom 19. bis 22. Juni d. J. versandt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2404 vom 15. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abänderung des Fahrgelderstattungsübereinkommens (abgesandt am 21. Juni d. J.).

Nr. 2404 vom 15. Juni d. J. an die am Vereins-Reiseverkehr theilnehmenden vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Abänderung des Fahrgelderstattungsübereinkommens (abgesandt am 21. Juni d. J.).

Nr. 2487 vom 19. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Ueberprüfung der Bremsbestimmungen in den technischen Vereinbarungen, Begleitschreiben zum Protokoll der in Nürnberg am 4. Juni d. J. abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 22. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Juli d. J. ab wird der Stationsname Grefrath in „Grefrath bei Crefeld“ abgeändert.

Cöln, den 21. Juni 1901. (1536)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Infolge Bahnbeschädigung durch Hochwasser musste in der Strecke Auer-San Michele am 16. d. Mts. der Gesammtverkehr eingestellt werden.

Die Behebung der Verkehrsunterbrechung dürfte voraussichtlich in 14 Tagen erfolgen.

Wien, am 19. Juni 1901. (1537)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

3. Güterverkehr.

Der nach unserer Bekanntmachung vom 6. d. Mts. am 15. d. Mts. eingeführte Nachtrag II zum Heft 4 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs enthält geringe Tariferhöhungen. Letztere treten erst am 10. August d. J. in Kraft.

Strassburg, den 21. Juni 1901. (1538)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif für Steinschrotten (Steinschotter) wird mit sofortiger Wirksamkeit auf weitere Verkehrsbeziehungen ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 19. Juni 1901. (1539)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.

Am 1. August 1901 tritt der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält die Aufnahme weiterer Stationen in den Klassengütertarif und Ergänzungen bezw. Abänderungen der Ausnahmetarife.

München, den 18. Juni 1901. (1540)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof.

Am 15. Juli d. J. gelangt der Tarifnachtrag IV zur Einführung, der ein neues, zum Theil erweitertes Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs 1 für Eisen- und Stahlwaaren enthält. Der Nachtrag kann

zum Preise von 0,05 ℳ von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.
Breslau, am 15. Juni 1901. (1541)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juli 1901 kommt der Nachtrag 2 zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr zur Einführung, welcher u. a. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen unter II B und D, des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält.

Die für die Stationen Neuenkirchen (Kr. Sulingen) und Schwaförden angegebenen Entfernungen gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung für den Güterverkehr auf diesen Stationen. Die gekürzten Entfernungen der Stationen Barenburg, Bieren-Rödinghausen, Bruchmühlen, Bünde (Westf.), Gestringen, Hannov.-Ströhen, Holzhausen-Heddinghausen, Lübbecke, Rahden, Ströhen-Wagenfeld, Sulingen und Varrel sind erst vom Tage der Betriebseröffnung auf der ganzen Strecke Bünde-Sulingen-Bassum gültig.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Hannover, den 21. Juni 1901. (1542)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1 Juli d. J. treten für die Beförderung von Giessereiroheisen von rheinisch-westfälischen Stationen anderweite, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 in Kraft. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 20. Juni 1901. (1543)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII).

Die im Nachtrag XIII vom 1. Juni 1901 auf Seite 20 bezw. 22 aufgeführten Entfernungen und Frachtsätze für Düsseldorf Hafen treten mit dem 1. Juli d. J. in Kraft.

Essen, den 19. Juni 1901. (1544)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. treten für die Beförderung von Giessereiroheisen von rheinisch-westfälischen Stationen zum Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 in Kraft. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 20. Juni 1901. (1545)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird der im obigen Verbande bestehende Ausnahmetarif 6 a für Braunkohlendarrsteine (Briketts) in Sendungen von mindestens 20 000 kg unter den in demselben angegebenen Bedingungen auf den Verkehr von den Stationen Costebrau-Friedrichsthal und Römerkeller der Kleinbahn Sallgast - Lauchhammer nach Station Friedland der Neubrandenburg - Friedländer Eisenbahn ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Hannover, den 21. Juni 1901. (1546)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsass - lothringisch - luxemburgisch - württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1901 kommt der Nachtrag V zur Ausgabe, welcher insbesondere die infolge des Ausbaus der württ. Bahnstrecke Marbach a. N. - Heilbronn Hauptbahnhof eintretenden Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs sowie die Neuaufnahme verschiedener elsass-lothr. Stationen enthält. Die durch Umwandlung der für die Stationen der Strecke Marbach a. N. - Beilstein bisher eingerechneten Taxzuschläge in Kilometerzuschläge eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen gelten erst ab 15. August 1901 und sind bei den betreffenden Güterstellen zu erfahren.

Stuttgart, den 21. Juni 1901. (1547)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Kohlentarif zwischen belgischen Stationen und den Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.

Am 1. Juli d. J. tritt zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. zwischen belgischen Stationen und Terneuzen einerseits und den Stationen der Linie Ehrang-Saargemünd sowie Friedrichsthal (Saar) und Malstatt des Direktionsbezirks St. Johann - Saarbrücken andererseits vom 1. April 1900 der Nachtrag I in Kraft.

Er enthält u. a. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen der Mosellinie und Rhein-Nahe-Bahnstrecke nebst Abzweigungen des Direktionsbezirks St. Johann - Saarbrücken, anderweite zum Theil erhöhte, zum Theil ermässigte Frachtsätze für einzelne belgische Grubenstationen, ferner Frachtsätze für einzelne neu aufgenommene Stationen der belgischen Bahnen, sowie Aufhebung von Frachtsätzen und Aenderungen von Stationsnamen.

Die Frachterhöhungen treten erst am 15. August 1901 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion. (1548)

St. Johann-Saarbrücken, 26. Juni 1901.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Karlsruhe Hafen der gr. badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 23 des Tarifhefts 6 (Verkehr Baden-Main-Neckarbahn) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 21. Juni 1901. (1549)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Gütertarif der Gruppe V, Berlin-Stettin-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe III/V) und ostdeutsch - mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. treten für Giesserei-Roheisen, und zwar für die Stationsverbindungen Vienenburg - Muskau und Vienenburg - Niesky im Ausnahmetarif 8 a des Gruppentarifs V, für die Stationsverbindungen Vienenburg-Guben und Vienenburg - Prenzlau im Ausnahmetarif 8 des Gruppentarifs III/V (Berlin - Stettin - mitteldeutscher Verkehr), für den Verkehr von sämmtlichen oberschlesischen Stationen nach den Stationen Gernrode a. Harz, Plagwitz - Lindenau (preuss. Staatsb.), Rosslau (Anhalt), Sandersleben i. Anhalt, für die Stationsverbindung Rosenberg O. S. - Magdeburg-Buckau und für den Verkehr von Vienenburg im Ausnahmetarif 8 des Gruppentarifs I, II/V (ostdeutsch-mitteldeutscher Verkehr) zum Theil erheblich ermässigte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Magdeburg, den 19. Juni 1901. (1550)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - dänischer Verband über Vamdrup und Hvidding-Vedsted.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Artikel Kohlenwasserstoffe, leichte, in den Spezialtarif I aufgenommen.

Altona, den 18. Juni 1901. (1551)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juli d. J. tritt im Tarife Theil II, Heft 1 ein neuer Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Aussig A. T. E., Oe. N. W. B. und St. E. G., sowie Schreckenstein Oe. N. W. B. einerseits, Unterwellenborn K. E. D. E. andererseits in Höhe von 82 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 22. Juni 1901. (1552)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Tarifheft 2 treten mit Gültigkeit vom 26. Juni 1901 Frachtsätze des Spezialtarifs III für Sendungen zwischen Obercrottendorf (S. St. B.) und Kupferberg, Schmiedeberg und Sonnenberg, Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, in Kraft. Das nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 24. Juni 1901. (1553)
Königl. Generaldirektion
der sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Lokal - Gütertarif vom 1. August 1899 kommt der Nachtrag 4 vom 1. Juli d. J. zur Ausgabe. Der Nachtrag enthält einige Aenderungen und Ergänzungen, namentlich aber neue Frachtsätze für einen beschränkten Stückgutverkehr mit dem Haltepunkte Kirch-Jesar und einen neuen Ausnahmetarif 11 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr.

Schwerin, den 17. Juni 1901. (1554)
Grossherzogliche
General-Eisenbahn-Direktion.

Grenztarif für russisches Petroleum.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 wird die Station Mocker i/Westpr. als Versandstation in den Grenzausnahmetarif für raffinirtes russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 16. Juni 1901. (1555)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Stationen Basdorf, Blankenfelde (Niederbarnim), Gross-Schönebeck, Klandorf, Klosterfelde, Kreuzbruch, Liebenwalde, Mühlenbeck, Reinickendorf-Rosenthal, Rosenthal (Niederbarnim), Schildow, Schönwalde (Niederbarnim), Wandlitz, Wensickendorf, Zehlendorf (Niederbarnim) und Zerpenschleuse der Reinickendorf-Liebenwalde-Gross-Schönebecker Eisenbahn für den direkten Verkehr mit den Stationen der preussischen Staatseisenbahnen in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Die Stationen der Nebenbahn besitzen unbeschränkte Abfertigungsbefugnisse, jedoch ist die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, sowie die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ausgeschlossen.

Ferner treten mit dem gedachten Tage Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine von Station Oberklinge der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld nach den Berliner Bahnhöfen, Ringbahnstationen und Schöneberg, Militärbahnhof b/Berlin in Kraft.

Nähere Auskunft, insbesondere über die Höhe der Frachtsätze, ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 24. Juni 1901. (1556)

Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab treten im Verkehr zwischen den Stationen der Eutin-Lübecker, der mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Kiel-Eckernförde-Flensburger, der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker, der Lübeck-Büchener, der Neubrandenburg-Friedländer, der Prignitzer und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Münster, Cassel, Erfurt, Halle und Magdeburg, der oldenburgischen Staatseisenbahn, der braunschweigischen Landeseisenbahn, der Farge-Vegesacker, der Georgsmarienhütten-, der Halberstadt-Blankenburger, der Niederlausitzer, der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn und der westfälischen Landeseisenbahn andererseits folgende Ausnahmetarife in Kraft:

1. für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landesgrenze,
2. für Rohzucker jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen,
3. für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern, einschliesslich der deutschen überseeischen Kolonien.

Nähere Auskunft, auch hinsichtlich der in Frage kommenden Anwendungsbedingungen, ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Hannover, den 20. Juni 1901. (1557)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Uebergangstarif mit der Kleinbahn Landeshut-Albendorf (Ziederthalbahn).

Vom 1. Juli dieses Jahres ab werden für Holz der Spezialtarife II und III, Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, Wegebaumaterialien und Steinkohlen die im Gruppentarif II und in den besonderen Tarifen für den oberschlesischen und niederschlesischen Steinkohlenverkehr zwischen der Uebergangsstation Landeshut i/Schl. und den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II) für Ladungen von 5 000 und 10 000 kg bestehenden Frachtsätze bei Umkartirung dieser Sendungen von und nach der Ziederthalbahn um 2 ₰ für 100 kg ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Breslau, den 19. Juni 1901. (1558)

Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Am 1. Juli d. J. gelangt an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs 8 für Giessereiroheisen ein neuer Tarif mit ermässigten Frachtsätzen zur Einführung. Derselbe enthält auch Ausnahmesätze von Kratzwiek nach den schlesischen und Posener Giessereistationen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 18. Juni 1901. (1559)

Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 bis 1. Oktober 1902 werden für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenkoksasche, Steinkohlenbriketts, Braunkohlen (auch pulverisirt), Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks), Braunkohlenbriketts (auch Nasspresssteine) von den Wasser-Umschlagsplätzen Ludwigshafen am Rhein und Speyer Hafen der pfälzischen Eisenbahnen nach den Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III berechnet.

Auf die mit der Eisenbahn nach den Umschlagsstationen beförderten Sendungen findet der Ausnahmetarif keine Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (1560)

St. Johann-Saarbrücken, 20. Juni 1901.

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, vom 1. April 1901.

Im deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Theil I, Abtheilung B, werden folgende Aenderungen mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 eingeführt:

1. in der Position 4 des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter ist hinter den Worten „geräucherte Fische“ einzufügen: „frische Fische, auch zerkleinert“;
2. im § 39 Abs. 1 der Allgemeinen Tarifvorschriften ist hinter den Worten „geräucherte Fische“ einzuschalten: „zerkleinerte frische Fische“;
3. im § 39 der Allgemeinen Tarifvorschriften ist folgender neue Absatz 3 nachzutragen: „Die Beförderung von zerkleinerten frischen Fischen zu den Sätzen des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter sowie ihre Beförderung als Schnellzugsgut nach Maassgabe des Abs. 1 ist davon abhängig, dass sie in festen, dicht verschlossenen Fässern verpackt sind.“

Berlin, den 21. Juni 1901. (1561)

Namens sämmtlicher deutscher
Eisenbahnverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juli treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen den Stationen Neumühler Weiche, Pöglitz, Reckentin und Siemersdorf der Eisenbahn Stralsund-Tribsees und einigen Stationen der mecklenburgischen Friedrich Franz- sowie der Lübeck-Büchener Eisenbahn in Kraft. Bei den übrigen Stationen der Eisenbahn Stralsund-Tribsees tritt theilweis eine Ermässigung der bereits bestehenden Frachtsätze ein.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Juni 1901. (1562)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1901 werden die pfälzischen Stationen Albersweiler-St. Johann, Alsenz, Bayerfeld-Cölln, Insweiler, Kirchheimbolanden, Mannweiler, Rockenhausen und Winnweiler im Verkehr mit Mannheim in den Ausnahmetarif Nr. 24 für Pflastersteine und Strassendeckmaterial des Tarifhefts 8 (Verkehr Baden-Pfalz) einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 21. Juni 1901. (1563

Namens der betheiligten Verwaltungen
grossh. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.

Mit dem 1. August l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag IV in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. neu einbezogene Stationen sowie Tarifänderungen. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 ₰ oder 6 Heller zu haben.

Breslau, den 20. Juni 1901. (1564

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hamburg-mecklenburgischer Eisenbahnverband.

Zum Verbandsgütertarif vom 1. Janua 1896 erscheint der Nachtrag 7 vom 1. Ju d. J., der ausser einigen Aenderunge und Ergänzungen neue Ausnahmetarife und D für Zucker (Rübenzucker) jede Art zur Ausfuhr enthält.

Schwerin, den 18. Juni 1901. (156

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Mit dem 1. August l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag IV i

Kraft. Der Nachtrag enthält unter anderem neu einbezogene Stationen, Aufhebung der direkten Frachtsätze von den Lokalbahnstationen Borsczów, Grzymałów, Skalat, Wolkowce-Turylcze sowie ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für Tangermünde. Soweit infolge der Verkehrsbeschränkung Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis zum 14. August l. J. einschliesslich. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 ₰ oder 6 Heller zu haben.

Breslau, den 19. Juni 1901. (1566)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz des Aus.-Tar. Nr. 3 a im Rückvergütungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Bednarów	197 ₰
„ Ławoczne	195 „
„ Skole	190 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Bednarów	192 ₰
„ Ławoczne	190 „
„ Skole	185 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Bednarów	222 ₰
„ Ławoczne	220 „
„ Skole	215 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Oesterreich. Nordwestbahn, (1567) als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreich.-ungarisch-schweizerisch-südbadischer Güterverkehr bezw. Tirol-Vorarlberg-schweizerisch-südbadischer Güterverkehr.

Verlängerung der Gültigkeit von Tarifen.

Unter Hinweis auf die Kundmachungen (704 und 1128) in Nr. 23 vom 20. März 1901 und Nr. 35 vom 4. Mai 1901 dieser Zeitung wird bekannt gegeben, dass

1. der Tarif, Theil I vom 1. August 1886 sammt Nachtrag I und
2. der Tarif, Theil II, Tarifheft Nr. 2 vom 1. September 1886 sammt den Nachträgen I–VII

bis auf weiteres noch in Gültigkeit bleiben.

Wien, am 20. Juni 1901. (1568)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung ermässigter Frachtsätze für Eisen- und Stahlwaaren aller Art, Maschinen etc. und Lokomotive.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1901 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1901 gelangen für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren aller Art, Maschinen, Maschinentheilen, laut Nomenklatur des Ausnahmetarifes 1/B für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg etc., ferner für Lokomotive, welche auf Wagen der Eisenbahn oder auf gewöhnlichen Güterwagen der Absender befördert werden, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 }
b) 10 000 } kg für den Frachtbrief und Wagen

nachstehende ermässigte Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung:

Von	nach	Eisen- und Stahlwaaren etc. a	Eisen- und Stahlwaaren etc. b	Lokomotive a	Lokomotive b
		Centimes pro 100 kg			
Baden	Granica trs. bezw. Szczakowa trs. für das im Grenzverkehr Russland-Vorarlberg etc. für die Uebergangspunkte Granica und Szczakowa festgesetzte russische Verkehrsgebiet	426	366	321	276
Oerlikon		415	357	301	259
Rüti (Zch.)		441	378	316	273
Toess		406	349	282	243
Winterthur		404	347	281	242
Zürich Hauptbhf. . .		421	362	305	263

Die näheren Bedingnisse hinsichtlich der Anwendung der Frachtsätze und der Liquidirung des Frachtunterschiedes sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfragen.

Hierdurch tritt die in diesem Blatte Nr. 21 vom 13. März 1901 sub Pos. 636 enthaltene Frachtbegünstigung ausser Kraft.

Wien, am 11. Juni 1901. (1569)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 treten für die Beförderung von Holzstoffpackpapier, sowie von Cellulosepackpapier (Holzzellstoffpackpapier) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg bezw. 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre von Hallein, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Hallein nach — bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens — Centimes für 100 kg

	Bregenz transit, Lindau transit 5 t	10 t	Buchs transit 5 t	10 t	St. Margrethen transit 5 t	10 t	Basel (N. O. B. und Bad. B.) 5 t	10 t	Biel 5 t	10 t	Reinach-Menziken 5 t	10 t	Romanshorn 5 t	10 t	St. Gallen 5 t	10 t	Schaffhausen (N. O. B. und Bad. B.) 5 t	10 t	Zürich (Hauptbahnhof) 5 t	10 t	Zürich-Tiefenbrunnen 5 t	10 t
1. für Holzstoffpackpapier	236	169	236	165	241	169	354	252	452	344	393	294	266	189	282	206	295	211	351	260	358	266
2. für Cellulosepackpapier (Holzzellstoffpackpapier)	236	169	236	165	241	169	354	252	489	380	417	318	266	189	291	218	295	211	370	279	380	288

Die Frachtsätze nach Bregenz transit, Lindau transit, Buchs transit und St. Margrethen transit finden Anwendung:

1. auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter;
2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten.

Wien, am 18. Juni 1901. (1570)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Ausgabe des Nachtrages VI zum Kilometerzeiger.

Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Haltestelle Santa Croce bezw. vom 1. September 1901 gelangt der Nachtrag VI zu der vom 1. Oktober 1899 gültigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft (vom 1. April 1893), enthaltend Aenderungen und Ergänzungen, zur Ausgabe.

Preis: 30 Heller pro Exemplar.

Wien, am 21. Juni 1901. (1571)

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Verlängerung der Gültigkeit von Tarifen.

Unter Bezugnahme auf die Kundmachungen (703 und 1129) in Nr. 23 vom 20. März 1901 und Nr. 35 vom 4. Mai 1901 dieser Zeitung wird bekannt gegeben, dass die nachstehend angeführten Tarife bis auf weiteres noch in Gültigkeit bleiben, u. zw.:

1. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. Februar 1893 sammt Nachtrag I und Anhang,
2. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht vom 1. Dezember 1893 sammt Nachtrag I,
3. der Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln vom 1. Februar 1895 sammt Anhang und
4. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem, und Pflaumenmus vom 1. November 1896 sammt Nachtrag I.

Wien, am 20. Juni 1901. (1572)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

220 t Repsmaschinenöl und Lampenöl, 1 100 t Mineralschmieröl, 500 t Gasöl, 1 000 t Erdöl, 280 t Putzöl, 25 t feines Terpentinöl, 80 t Leinöl, 18 000 kg Talg, 2 400 kg Kernseife, 25 000 kg Schmierseife und 150 kg Anzündwachs.

Angebote sind schriftlich, verschlossen mit der Aufschrift „Verdingung 4. Juli 1901“ portofrei spätestens am Donnerstag, den 4. Juli 1901, Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 17. Juni 1901. (1573)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Ausschreibung der Arbeiten und theilweisen Lieferungen zum Neubau eines Lokomotivschuppens von 4 Ständen nebst Wasserthurm sowie Abbruch des alten Lokomotivschuppens auf Bahnhof Traben-Trarbach.

Der vorstehenden Ausschreibung werden die Bedingungen „für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ und die „allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten“ zu Grunde gelegt.

Die Arbeiten umfassen:
a) den Abbruch eines in Fachwerk erbauten Lokomotivschuppens mit Wasserstation von 119 qm bebauter Fläche,
b) den Neubau eines Lokomotivschuppens in Fachwerk von 278 qm bebauter Fläche aus grösstentheils alten vorhandenen Bauhölzern nebst massivem Wasserthurm von 36 qm bebauter Grundfläche.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude, bei dem Regierungsbaumeister Benner in Cochem und bei dem Bauassistenten Strottner in Traben zur Einsichtnahme aus.

Das Verdingungsheft wird von hier gegen kostenfreie Einsendung von 2,00 ℳ ohne Zeichnung und von 3,50 ℳ (in baar) mit Zeichnung abgegeben.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung: „Neubau eines Lokomotivschuppens zu Traben“ bis zum 5. Juli d. J., Vormittags 11½ Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Trier, den 18. Juni 1901. (1574)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 3.

Verdingung von Oberbaumaterialien für sämmtliche Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A. 2 192 000 Stück Hakenplatten für Holzschwellen, 6 637 000 Stück Klemmplatten, 18 533 t Laschen, 8 500 Stück Uebergangslaschen, 3 054 t Stemmlaschen, 250 000 Stück Spurplättchen, 2 186 900 Stück Unterlagsplatten, 1 539 t Radlenker, 3 399 t Weichenplatten, 121 t Unterlagsplatten für Weichen, 193 000 Stück Schraubenunterlagsplättchen, 9 000 Stück Zungendrehstühle, 100 000 Stück Gleitstühle, 8 000 Stück Zungenkloben, 67 t Seitenbleche für Weichenschwellen.

Gruppe B. 1 189 t Hakennägel, 2 790 t Hakenschrauben, 4 196 t Laschenschrauben, 4 730 t Schwellenschrauben, 231 t Weichenschrauben, 14 t Stützknaggen.

Gruppe C. 17 000 Stück gusseiserne Hakenplatten, 25 000 Stück Mutternstellkappen, 1 968 300 Stück verzinkte Schwellen-Bezeichnungsnägel, 796 500 Stück Federringe, 3 000 Stück Weichenböcke.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3,50 ℳ für Gruppe A, 1,50 ℳ für Gruppe B, 1 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin, am 11. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 8. August d. J.

Essen-Ruhr, den 15. Juni 1901. (1575)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Anfertigung, Lieferung und Aufstellung eines Wasserbottichs von 200 cbm Fassungsraum nach System Intze mit Umhüllung des Bottichs und Dachdeckung für Bahnhof Graudenz am 9. Juli 1901, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 14 Tage. Angebotbogen, die allgemeinen Bedingungen für Staatsbauten, die besonderen Bedingungen für Bottiche und für zusammengesetzte Eisenkonstruktionen sowie Zeichnung und Verdingungsanschlag sind gegen Einsendung von 1,50 ℳ bei unserem technischen Büreau anzufordern.

Danzig, den 19. Juni 1901. (1576)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von präparirten Holzkohlen für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermine, Sonnabend, den 6. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen liegen im Rechnungsbüreau B (Zimmer 2 des Empfangsgebäudes) aus, können auch von dort gegen Einsendung von 0,50 ℳ portopflichtig bezogen werden. (Briefmarken werden nicht angenommen.) Eröffnung der Angebote im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes.

Zuschlagsfrist 4 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Kattowitz, den 17. Juni 1901. (1577)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Wir verdingen die Lieferung von
300 t Anthrazitnusskohlen,
1 200 „ Schmiedekohlen.

Angebote mit der Aufschrift „Nusskohlen“ versehen, sind längstens bis Montag, den 8. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, von welcher auch die Bedingungen und Angebotsbogen zu beziehen sind.

Zuschlagsfrist bis 31. Juli d. J.

Karlsruhe, den 21. Juni 1901. (1578)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Oldenburgische Staatseisenbahnen.
600 t alte Eisenschienen,
50 „ „ Stahlschienen,
50 „ „ Weichentheile,
40 „ „ Laschen,
120 „ altes Oberbauschrott,
32 „ alte Weichenschwellen, flusseiserne usw.
sind zu verkaufen.

Bedingungen können für 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind bis zum 15. Juli d. J., Vorm. 11 Uhr, an uns einzureichen.

Oldenburg, den 19. Juni 1901. (1579)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 20. Juni Vorm. gemeldet.

Nr. 18. | Berlin, am 26. Juni 1901. | Jahrgang 1901

Dieser Anzeiger erscheint 3 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	3476	1	Korb	Korbwaaren	16	1	Kleinschmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
2	A C C	11581	1	Kiste	Seife	62	2	Hohenbocka	K. E.-D. Halle a/S.	
3	A N	814	1	„	Gaslampe	14	3	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
4	A S	4717/18	2	Fässer	gefüllt	55	4	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
5	B	I	1	Kbl.	ger. Aale	27	5	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
6	B	1930	1	Bund	Bleirohr	86	6	Wirges	„	
7	B	7247	1	Fass	Karbolineum	255	7	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
8	B B	9681	1	Kiste	Zündhölzer	20	8	Türkismühle	St. Johann=Saarbr.	
9	B C F	2585	1	Fass	gefüllt	264	9	Mannheim	Badische Stsb.	
10	BuG	336	1	Kiste	Harzkäse	6	10	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
11	B S	4437	1	„	?	—	11	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
12	C A A C	3772	3	Kisten	Teppichkehrer	88	12	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
13	C A H	15754	1	Kiste	Porzellan	28	13	Artern	K. E.-D. Erfurt	
14	C H	901	1	„	?	30	14	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
15	C M	—	1	Hutschachtel	Hüte	30	15	Gep.-A. Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
16	C M	310	1	Kiste	Zündhölzer	20	16	Düren	„	
17	C P	—	1	Bund	4 Stangen Rundeisen	32	17	Rheine	K. E.-D. Münster	
18	C P	4564	1	Pck.	gr. Packpapier	18	18	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
19	C R	1197	1	Kiste	Schuhwaaren	68	19	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	
20	D	1	1	Rolle	Leinen	31	20	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
21	D	8738	8	Ringe in Leinen	Draht	100	21	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
22	D A G	8571	1	Kiste	Zuckerw.	16,5	22	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
23	D E	40	1	Sack	Leim	24,5	23	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
24	D O	1	1	„	Kleie	45	24	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
25	D S (od. J)	20	1	Korb	leb. Krebse	2,5	25	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
26	E	—	10	Stück	Gussrahmen	38	26	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
27	E	9393	1	Kiste	?	85	27	Militsch	K. E.-D. Posen	
28	E B	—	1	Reisekorb	2 Pack Nägel und einige Bankeisen	15	28	Lauscha	K. E.-D. Erfurt	
29	E B V	1	1	—	Maschinentheil	3,5	29	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
30	E D S / B L	—	1	Bll.	l. Säcke	26	30	Uerdingen	„	
31	E K	3608	1	Bund	4 Eisenrohre	53	31	Essen H.	K. E.-D. Essen	
32	E V	—	1	Fass	leer	40	32	Mainz	Direktion Mainz	
33	E V E	50	1	„	gefüllt	188	33	Hamm	K. E.-D. Essen	
34	F	28	1	Kiste	?	12	34	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
35	F C L	8858½	1	Fass	Säurealizarinbraun	59	35	Neisse	K. E.-D. Breslau	
36	F H	34	1	Sck.	Kaffee	26	36	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
37	F R	4060	1	Fass	anscheinend Farbe	210	37	Altendorf	K. E.-D. Essen	
38	F S	1/3	3	Pck.	Säcke	?	38	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
39	F S	9	1	—	Privat-Wagendecke	—	39	Villingen	Badische Stsb.	
40	F Z	1996	1	Stück	Achse	25	40	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
41	G	13	1	—	eis. Rohr	?	41	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
42	G A	—	1	—	Nähmaschine	—	42	„	„	
43	G & Co.	145	1	Korb	Eisenwaaren	52	43	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
44	G G T	5672	2	Kisten	voll	84	44	Moabit	K. E.-D. Berlin	
45	G K	21991	1	Pack	Schaufeln	21	45	Barmen=R.	K. E.-D. Elberfeld	
46	G S	2316/21	6	„	Eisentheile	82	46	Bottrop Süd	K. E.-D. Essen	
47	G S	2393	1	Kiste	Eisentheile	82	47	„	„	
48	H	15	1	Pack	6 Stück Bretter	15	48	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
49	H A E	52	1	Kollo	Eisentheil	0,5	49	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
50	H B C	315	1	„	Radfelgen	19	50	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
51	H C	5376	1	Fass	Oel	182	51	Cöln=Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
52	H G	77	1	Ballen	Eisen	22	52	Hamburg	K. E.-D. Altona	
53	H H	1/9	9	Gebindekisten	eingekochtes Obst in Glasbüchsen	114	53	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
54	H H	5029	1	Kiste	Spirituslack in Krügen	27	54	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
55	H K	—	1	Stück	Stahl —	8	55	Wetter R.	K. E.-D. Elberfeld	Eisenbahnlaschenform.
56	H L	45	1	Ballot	gefüllt —	75	56	Mannheim	Badische Stsb.	
57	H P	—	1	Sack	geschmied. Schuhnägel	5	57	Neunkirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
58	H R	136	1	Kiste	? —	47	58	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
59	H S	—	1	Fass	anscheinend Kraut —	129	59	Orzesche	K. E.-D. Kattowitz	
60	H W	3419	1	Bund	4 Stangen Flachstahl	28	60	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	beschrieben: Vogelsang.
61	J & C	3633	1	Stück	Schneidemaschine —	6,5	61	Altefähr	K. E.-D. Stettin	
62	J H A	—	2	Körbe	Salat —	65	62	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
63	J J	—	1	Korb	fr. Kirschen —	7	63	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
64	J R	—	1	—	Pumpenrohr —	17,5	64	Mayen Ost	St. Johann=Saarbr.	v. etwa 1,20 m Länge.
65	J R u. Co.	8662	1	Kiste	Blechbüchse mit Lederfett	32	65	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
66	J S	—	2	—	Radbuchsen —	8	66	Traben=Trarbach	St. Johann=Saarbr.	
67	J S	7638	1	Fass	Branntwein —	81	67	Rheine	K. E.-D. Münster	
68	J W K	12303	1	Bll.	Packtuch —	19	68	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
69	K	26652	1	Bund	4 kantige Ketten —	42	69	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	Anschrift: Knape & Würk, Leipzig.
70	K H W	6932	1	Kiste	Lampentheile —	15	70	Schmiedeberg i/R.	K. E.-D. Breslau	
71	K J	—	1	„	Tischlerwerkzeug —	40	71	Schüttorf	Holländische E.	
72	K J	4589	1	„	leer —	22	72	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
73	K K St B	—	2	—	Lagerkasten —	37	73	Dortmund	K. E.-D. Essen	
74	K R	5433	1	Kiste	Schirmschienen —	53	74	Cassel Eilgut	K. E.-D. Cassel	
75	K V	3	1	Verschlag	Fahrrad —	—	75	Hannover	K. E.-D. Hannover	
76	K W	4/5	2	Fässer	Petroleum —	372	76	Magdeburg=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
77	L	III	1	Koffer	Kleider —	75	77	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
78	L	2142	1	Kollo	Ofentheil —	5,5	78	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
79	L M W	4740	1	Kiste	? —	—	79	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
80	L P O	—	1	Fass	Benzol —	17	80	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
81	L R Giessen	—	4	Stäbe	Rundeisen —	94	81	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
82	M	10. 2. 00	1	—	grosses Cementrohr	138	82	Elbing	K. E.-D. Danzig	Streckenfund.
83	M	1813	1	Kiste	Butter —	47	83	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
84	M B	29 b	1	Korb	Löthzinn —	14	84	Weitmar	K. E.-D. Essen	
85	M & C	1773	1	Kiste	? —	36	85	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	Anschrift: Roma.
86	M D L	23429	1	„	Glaswaaren —	44	86	Rotterdam Maas	Holländische E.	
87	M F	—	1	Sack	? —	21	87	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
88	M H	1900	1	Stange	Flacheisen —	14	88	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
89	M M	160	1	Kiste	Nägel —	54,5	89	Schneidlingen	K. E.-D. Magdeburg	
90	M W	18	1 1	Stg. „	Rundeisen — Stahl —	21 25,5	90	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
91	N	3049	1	Kiste	Cigarren —	54	91	Loewen	K. E.-D. Kattowitz	
92	N S	4	1	—	Viehgitter —	—	92	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
93	O K	435	1	—	Sportwagen —	5	93	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
94	O Z	905,6	2	Kisten	Hohlglas —	112	94	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
95	P	2490	1	Bll.	Tabak —	80	95	Bremen	K. E.-D. Hannover	
96	P	4450	1	Kiste	leer —	22	96	Wesel	K. E.-D. Essen	
97	P B	—	1	„	Sägeblätter —	—	97	Zella=St. Bl.	K. E.-D. Erfurt	
98	v P G	7711	1	„	leer —	25	98	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
99	P K	2275	1	„	? —	—	99	Schiessplatz Cummersdorf	Königl. Militär-E.	
100	P R	6024	1	„	leere gebr. Cigarrenkistchen	31	100	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
101	P T	2859	1	„	Flaschen —	34	101	Herne	K. E.-D. Essen	
102	R	9926	1	Fass	Wein —	29	102	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
103	R A	55693	1	„	Karbolineum —	162	103	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
104	R B	10	1	Kiste	? —	18	104	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
105	R D	5	1	—	Kette —	37	105	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
106	R H	3	1	Fass	Butter —	56	106	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
107	R R	2518/29	12	Fässer	leer —	?	107	Berlin Anh. Bhf.	„	
108	R S	293/2	1	Kiste	? —	22	108	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
109	S	—	6	Kolli	Eisenguss —	66	109	Achern	Badische Stsb.	
110	S	1123	1	Kollo	Reis —	24	110	Isenburg	Main-Neckarb.	
111	S G F	362	1	—	eis. Maschinentheil —	10	111	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
112	S & K	2 6	2	Lattenkisten	leer —	42	112	Bremen	K. E.-D. Hannover	
113	St	—	1	Korb	frische Erbsen —	16	113	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
114	St B P M B	12	1	—	Dienstkette —	15	114	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
115	T J	136928	1	Kiste	Wurstwaaren —	52	115	Schönholz	K. E.-D. Berlin	
116	T v E	238	1	„	? —	63	116	Berlin H. u. L.	„	
117	T M & T	3907	1	Holzgerüst	Fahrrad —	—	117	Schiessplatz Cummersdorf	Königl. Militär-E.	
118	T Sch	3087	1	Kiste	? —	89	118	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
119	V	4	1	Stück	Heerdfuss —	0,5	119	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
120	W E	—	1	Korb	leere Blechkannen —	23	120	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
121	W O	4096	1	Kiste	Wein —	92	121	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
122	W W	15638	1	Ballen	Manufakturwaaren —	14	122	Essen N.	K. E.-D. Essen	
123	Z	3	1	—	Rundeisen —	7	123	Freising	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
					B. Güter m. Adr. bez.:					
124	L. S. & C. Anvers	162356 1008 B.	1	in Papier	Puppenwagen —	3	124	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
125	Archimedes	—	4	Stg.	Flachstahl —	36	125	Moabit	K. E.-D. Berlin	
	—	—	1	„	Flachstahl —	15				
	Gebr. Bohler & Co. dto. und G. B. C.	1123 R	1	„	❑ Stahl —	39,5				
			1	„	❑ Stahl —					
126	Augustiner-Bräu (München)	—	24	Bierfässer	leer —	?	126	Aachen	K. E.-D. Cöln	
127	Behrend Sonnenberg	—	1	—	Plan —	—	127	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	
128	Bichel Langendembach	—	1	Sack	leere Säcke —	15	128	Hof	Bayerische Stsb.	
129	Bocholt	—	1	—	eiserner Gartentisch	—	129	Bocholt	K. E.-D. Essen	
130	F. Frick	—	1	Sack	Holzwaaren —	—	130	Röbel	Grhzl. Meckl. Stsb.	
131	E. Geier Linienstr. 61a	—	1	—	Holzrouleaux —	—	131	Barth	K. E.-D. Stettin	
132	Karrer	1094	1	Fass	gefüllt —	81	132	Waldhof	Direktion Mainz	
133	Kräuser	—	1	Kl.	Eisen und Holz —	12	133	den Haag	Niederl. Stsb.	beklebt: Leipzig-den Haag
134	Lagele	—	1	Kiste	leere Weinflaschen —	60	134	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
135	Lüders u. Stange Lübeck	—	1	Verschlag	Fahrrad —	32	135	Lübeck	Lübeck-Büchener	
136	Mülheim Ruhr	—	1	Korb	Blechflasche —	9	136	Münster (Westf.)	K. E.-D. Münster	
137	Nord Tourgsing	108	1	—	Bindetau mit 2 Kloben, 14,5 m lang	—	137	Schafstädt	K. E.-D. Halle a/S.	
138	Oppermann	—	1	Sack	Stachelbeeren —	34	138	Berlin Alex.	K. E.-D. Berlin	
139	R. B. Moers	10	1	in Leinewand	Stuhl —	11	139	Moers	K. E.-D. Cöln	
140	Speer	—	1	(mit 2 Schlössern) Korb	Kleidung —	45	140	Gep.-Abf. Berlin, Friedrichstr.	K. E.-D. Berlin	
141	Wesel	—	1	—	Kälberverschlag —	—	141	Wesel	K. E.-D. Essen	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
142	—	4	1	Koffer	Auswanderergut —	—	142	Gep.-Abf. Rheine	K. E.-D. Münster	
143	—	11 Gera	1	Pack	Säcke —	12	143	Gera	K. E.-D. Erfurt	
144	—	12 O 295	1	Kiste	? —	4	144	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
145	—	24	1	Koffer	Auswanderergut —	40	145	Gep.-Abf. Rheine	K. E.-D. Münster	
146	—	25	1	Bll.	Auswanderergut —	30	146	„	„	
147	—	126	1	Cylinder	Kohlensäure —	35	147	Utrecht C. S.	Holländische Eisenb.	
148	—	151	1	grüner Koffer mit Eisenbeschlag (2 Schlösser)	? —	50	148	Gep.-Abf. Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
149	—	187	1	Handkoffer	1 lein. Herrenhemd, 1 alte Reisedecke, Taschentücher usw.	7	149	Gep.-Abf. Stotternheim	K. E.-D. Erfurt	
150	—	344	1	Kinderwagen	Kleider —	35	150	Gep.-Abf. Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
151	—	396	1	—	Kette, 23 m lang —	—	151	Kettwig	K. E.-D. Essen	
152	—	461	1	Packet in grauem Papier	2 Langschilder zu Thürschlössern	0,5	152	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
153	—	936	1	Pack	2 Stühle —	9	153	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
154	—	1012	1	Fass	leer —	72	154	Berlin Potsbf.	K. E.-D. Berlin	
155	—	2126	1	Sack	Holzkohlen —	—	155	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
156	—	3242	1	—	Privatplan —	20	156	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
157	—	9273	1	—	Eisenplatte —	85	157	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
158	—	11552	1	Ballen	Felle —	4	158	Hamburg	K. E.-D. Altona	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
159	R	494	1	Bll.	Wollwaaren —	14,5	159	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
160	B F	28621/2	2	Kisten	? —	33	160	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
161	K K (KK) (KK) (KK)	3445	1	Stange	Stahl —	7	161	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
162	+ (blau) L	4226	1	Pack	12 in einander gesetzte Spahnkörbchen	2,5	162	Warburg	„	
163	blauer Strich	—	1	Bund	Schilfrohr —	7,5	163	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
164	grün ><	—	1	Stück	Rost-Eisenplatte —	6	164	Neisse	K. E.-D. Breslau	
165	roth	4	4	Kolli	Eisentheile —	?	165	Anklam	K. E.-D. Stettin	
166	roth	III	1	Stg.	Winkeleisen —	26	166	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	5,20 m lang, 6 cm breit.
167	weiss	—	1	„	Walzeisen —	30	167	Rokietnice	K. E.-D. Bromberg	
168	weiss	16 29	2	—	gusseis. Wasserschiffe	14	168	Neustadt a. Orla	K. E.-D. Erfurt	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
169	—	—	2	Bund	Bandeisen —	16	169	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
170	—	—	1	Gestell	2 Dosen Bratschellfische, 2 Dosen russ. Kronsardinen, 1 Dose Rollmops	22,5	170	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
171	—	—	1	—	Brett, anscheinend zur Bettstelle geh.	4,5	171	Bochum	K. E.-D. Essen	
172	—	—	1	—	eiserner Buffer —		172	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
173	—	—	1	Pack	Dachpappe —	7	173	Cues-Berncastel	St. Johann-Saarbr.	
174	—	—	1	Papier	Damenstrohhut —	—	174	Stettin Gep.-A.	K. E.-D. Stettin	
175	—	—	1	—	eis. Deckel —	8	175	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
176	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	10,5	176	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
177	—	—	1	Ballen	dünnes Drahtgewebe	20	177	Cöln	K. E.-D. Cöln	grün angestrichen.
178	—	—	1	Sack	Drehspähne aus Zink	5	178	Hattingen a/R.	K. E.-D. Essen	
179	—	—	3	—	Eichenbohlen, 2,4 m lang, 0,28 m breit, 0,08 dick	154	179	Bonn	K. E.-D. Cöln	Streckenfund.
180	—	—	1	Stg.	Eisen —	14,5	180	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
181	—	—	1	„	Eisen —	16,5	181	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	mit 2 Bolzen zum Einmauern.
182	—	—	1	Stück	Eisen —	11	182	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
183	—	—	5	Stäbe	⊐-Eisen —	13,5	183	Neunkirchen-Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
184	—	—	1	—	⊔-Eisen —	30	184	Dortmund	K. E.-D. Essen	103 cm lang, 0,4 cm stark.
185	—	—	3	Stg.	Eisendraht —	0,5	185	Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
186	—	—	1	—	Eisenplatte —	11	186	Goch	K. E.-D. Cöln	
187	—	—	1	—	Eisenring, 20 cm, anscheinend Stück einer Maschine	2,5	187	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
188	—	—	1	—	verzinntes Eisenrohr	7	188	Posen	K. E.-D. Posen	
189	—	—	1	Gebund	Eisenstäbe —	47	189	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
190	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	8	190	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	mit Gewinden und angeschraubten Muttern.
191	—	—	3	Stück	Eisenstangen —	6	191	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
192	—	—	9	—	Eisentheile, anscheinend Stackettheile aus Bandeisen	230	192	Braunschweig	Braunschweig. L.-E.	
193	—	—	1	Wagen	Eisentheile —	12800	193	Wanne	K. E.-D. Essen	Esn. 75632.
194	—	—	1	Korb	Eisenw. (Hacken) —	23,5	194	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
195	—	—	1	„	Eisenwaaren —	73	195	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
196	—	—	1	„	fr. Erbsen —	—	196	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
197	—	—	1	Kollo	Fahrradpedale —	—	197	Hannover	K. E.-D. Hannover	
198	—	—	1 / 2	Pack / „	Fassreifen — / Fassholz —	56	198	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
199	—	—	1	Bund	Fensterbeschläge —	16	199	Kahl	K. E.-D. Frankf. a/M.	
200	—	—	1	—	grün gestrichener Fensterladen, 83 cm lang, 31 cm breit (zum Künstlerwagen geh.)	—	200	Gustavsburg	Direktion Mainz	Streckenfund.
201	—	—	1	Gestell	5 Dosen marinirte Fische	22,5	201	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
202	—	—	1	Bund	Flacheisen —	37	202	Znin	K. E.-D. Bromberg	
203	—	—	2	—	Flacheisen —	25	203	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
204	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	22	204	Honnef Rh.	K. E.-D. Cöln	mit umgebogenen Köpfen.
205	—	—	1	Korb	leere Flasche —	12	205	Emden	K. E.-D. Münster	
206	—	—	1	„	3 leere Flaschen —	7	206	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
207	S F	5	1	—	Gartenstuhl —	—	207	Aachen	K. E.-D. Cöln	
208	—	—	1	—	eis. Gasrohr —	7	208	Krotoschin	K. E.-D. Posen	4,30 m lang.
209	—	—	1	—	Gasuhrkasten —	15	209	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	alt u. defekt.
210	—	—	1	Sack	Gemüse —	37	210	Düren	K. E.-D. Cöln	
211	—	—	2	—	Giesskannenbrausen	0,5	211	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
212	—	—	1	—	Gussplatte —	1	212	Straubing	Bayerische Stsb.	
213	—	—	1	Stück	Gusstheil —	10	213	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
214	—	—	1	Pack	6 Hacken —	17	214	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
215	—	—	1	Kollo	4 Stück Häckselmesser	4	215	Wittenburg i. M.	K. E.-D. Altona	
216	—	—	11	—	Häute, roh —	312	216	München Südbf.	Bayerische Stsb.	
217	—	—	1	Handkoffer	? —	8	217	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
218	—	—	1	Pack	Handwerkszeug —	9	218	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	Zollgut.
219	—	—	1	Bund	Heugabeln	29	219	Bodenwöhr	Bayerische Stsb.	
220	—	—	1	„	13 Heugabeln —	6	220	Gera	K. E.-D. Erfurt	
221	—	—	1	„	Holzleisten, 2,12 m lang	2	221	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
222	—	—	30	Stück	Holzstäbe, 50 cm lang	9,5	222	Lübeck	Lübeck-Büchener	
223	—	—	1	—	Holzstiel, polirt —	1,5	223	Bremerhafen Zollinland	K. E.-D. Hannover	
224	—	—	1	—	lebender Hund —	—	224	Züssow	K. E.-D. Stettin	
225	—	—	1	Karton	1 Faltenhemd, Kragen, Manschetten und Handschuhe	—	225	Gep.-Abf. Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
226	—	—	1	„	2 Oberhemden, 1 Vorhemd, 2 Kragen	—	226	Gep.-Abf. Braunschweig	„	
227	—	—	3	—	eiserne Ketten —	5	227	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
228	—	—	1	Kiepe	leer —	6	228	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
229	—	—	1	Sack	Kienruss? —	51	229	Geestemünde Fischereihafen	K. E.-D. Hannover	
230	S	1	1	—	Kinderwagen, gefüllt mit alten Kleidern	25	230	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
231	—	—	1	Korb	Kleider —	25	231	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
232	—	—	1	Reisekorb	Kleider und Bücher —	35	232	den Haag	Holländische E.	
233	—	—	1 1	Korb Ballen	Kleidung u. Bücher — Betten, Kochgeschirr, Leuchter	74	233	Gep.-Abf. Berlin, Friedrichstr.	K. E.-D. Berlin	
234	—	—	1	—	eis., gebogenes Knierohr	4	234	Niederselters	K. E. D. Frankf. a/M.	
235	—	—	1	Sack	Knochen —	50	235	München Centr.	Bayerische Stsb.	
236	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	236	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	Esn. 60143.
237	—	—	1	—	Kopflehne zum Rasierstuhl	2	237	Breslau	K. E.-D. Breslau	
238	—	—	1	Pack	Korbdeckel —	5	238	Alzey	Direktion Mainz	
239	—	—	1	„	2 leere Körbe —	9	239	Münster (Eil)	K. E.-D. Münster	
240	—	—	1	Korb mit Vorlegestange und 1 Schloss	? —	24	240	Gep.-Abf. Kiel	K. E.-D. Altona	
241	—	—	1	—	leere Korbflasche —	3	241	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
242	—	—	1	—	Kutschwagendecke —	—	242	Gera	K. E.-D. Erfurt	
243	—	—	1	Pack	Lederwaaren —	19	243	Güstrow	Meckl. Friedr.Franzb.	
244	—	—	1	—	Maschinentheil —	9	244	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	in Form einer Schaufel, grauer Oelstrich.
245	—	—	1	—	Maschinentheil —	0,5	245	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
246	—	—	1	Kiste	Maschinentheile —	35	246	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
247	—	—	1	Packet	Messinglager —	2,5	247	Niederlauer	Bayerische Stsb.	
248	—	—	2	Stück	hölz. Muschelaufsätze, zu Bettstellen geh.	4	248	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
249	—	—	1	—	Musterpacket —	—	249	Berlin Alex. Gep.-Abf.	K. E.-D. Berlin	
250	—	—	1	Fass	Ochsenmaulsalat —	5	250	Gemünden	Bayerische Stsb.	
251	—	—	1	Oelfass	leer —	?	251	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
252	—	—	1	Verschlag	leere Pappschachteln	17	252	Mainz	Direktion Mainz	
253	—	—	2 4	— —	eis. Pflugschaare — eis. Pflugsohlen —	28	253	Danzig H.	K. E.-D. Danzig	
254	—	—	1	Korb	Reiseeffekten —	67	254	Goch	K. E.-D. Cöln	Besitzer: A. Hochborn, Puchholz.
255	—	—	1	—	gr. weisser Reisekorb mit Vorlegeschloss	27	255	Malchin	Meckl. Friedr.Franzb.	(Rad zu einer landw. Maschine), Durchmesser 1,35 m.
256	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	28	256	Hünfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
257	—	—	1	Pack	eis. Rohrschieber —	11	257	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
258	—	—	1	—	Roststab —	4	258	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
259	—	—	1	Kollo in Tapetenpapier	Rouleaux mit eis. Stangen	7	259	Dömitz	Grhzl. Meckl. Stsb.	
260	—	—	1	Bund	13 Stück eis. Rouleauxstäbe	9,5	260	Marburg	K. E.-D. Cassel	
261	—	—	1	Pack	12 Stück Rüben- oder Mistgabeln	17	261	Sagan	K. E.-D. Breslau	
262	—	—	1	Bund	5 Stäbe Rundeisen —	52	262	Littfeld	K. E.-D. Elberfeld	
263	—	—	1	Ballen	alte Säcke —	18	263	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
264	—	—	1	Pack	Säcke —	5	264	Havelberg	K. E.-D. Altona	
265	—	—	1	—	rother Sammetvorhang	—	265	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
266	—	—	4	Stück	eis. Sargfüsse —	3,5	266	Lübtheen	Meckl. Friedr.Franzb.	
267	—	—	1	Ballen	Sattlerleder —	36	267	Rotterdam D. P.	Holländische E.	
268	—	—	1	Schliesskorb	leer —	3	268	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
269	—	—	1	Schliesskorb	leer —	7	269	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
270	—	—	1	Schliesskorb	? —	28	270	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
271	—	—	1	—	Schmalspurgleis, 4 m	?	271	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
272	—	—	1	—	Schornsteinaufsatz aus Eisenblech	8	272	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
273	—	—	1	—	Schraubenschlüssel, alt	1,5	273	Lübeck	Lübeck-Büchener	
274	—	—	1	—	Schwungrad —	40	274	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
275	—	—	1	Pack	Sensen —	—	275	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
276	—	—	1	Stück	Sohlenleder —	1,75	276	Pless	K. E.-D. Kattowitz	
277	—	—	1	—	Sophagestell —	15	277	Oberglogau	"	
278	—	—	1	—	Sportwagen —	13	278	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
279	—	—	1	Gebund	Sprungfedern —	25	279	"	"	
280	—	—	1	Pack	Sprungfedern —	25	280	Geseke	K. E.-D. Cassel	
281	—	—	1	Bund	20 halbrunde Stäbchen	?	281	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	von 1,5 m Länge, an beiden Enden mit Löchern versehen.
282	—	—	3	Stg.	Stahl —	39	282	Werden	K. E.-D. Essen	
283	—	—	1	Bund	Stahl —	48	283	Eberbach	Badische Stsb.	
284	—	—	1	"	Stahl —	52	484	Pforzheim	"	
285	—	—	1	"	5 eis. Stangen —	7	285	Blumenhagen	K. E.-D. Stettin	
286	—	—	1	"	Stangendraht, sechskantig	68	286	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	enthaltend 14 Stangen ⌬ 11 mm Durchmesser.
287	—	—	1	Pack	2 Stühle —	—	287	Wanne	K. E.-D. Essen	
288	—	—	1	"	2 alte Stühle —	10	288	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
289	—	—	2	Pack in Papier	4 Wiener Stühle —	17	289	Herne	K. E.-D. Essen	
290	—	—	1	—	kleiner Tisch —	7	290	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
291	—	—	1	—	Viehgitter —	35	291	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
292	—	—	1	—	Viehgitter mit Kette	—	292	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
293	—	—	1	Blechbüchse	anscheinend Wagenschmiere	12,5	293	Mayen	St. Johann-Saarbr.	
294	—	—	1	Waschkorb	leer —	5	294	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
295	—	—	1	Ballen	Watte —	26	295	Cöln Eilgut	"	
296	—	—	2	Pack	8 weisse Weidenkörbe	10	296	Bonn	"	
297	—	—	1	Holzkasten	eis. Welle —	—	297	Camin i/Po.	K. E.-D. Posen	
298	—	—	1	Ballen	ungewaschene Wolle	162	298	Stade	K. E.-D. Altona	
299	—	—	1 1	in einem verknoteten Jutesack	Zahnrad — Getriebe —	23	299	Oels	K. E.-D. Breslau	
300	—	—	2	—	eis. Zugstangen, alt	12	300	Unna	K. E.-D. Elberfeld	

II. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A M	3823	1	Korb	Eisenwaare —	13	1	Györ	Ungarische Stsb.	von Prag St. E. G.
2	CK	7660	1	Kiste	Paraffinkerzen —	47	2	Moór	Südbahn	
3	G B C	16336	2	Bund	Stahl —	110	3	Budapest nyugoti p. u.	Ungarische Stsb.	
4	J F	2645	1	Kiste	? —	40	4	Pozsony	"	von Herzogenburg.
5	J F S	164	1	"	alte Kleider —	30	5	Sziszek	Südbahn	
6	J J	23036	1	Bund	Barchent —	13	6	Kaposvár	Ungarische Stsb.	von Matzleinsdorf.
7	K	3304	1	Ballen	Kaffee —	80	7	Debreczen	"	von Triest Süd.
8	K M	6812	1	Koffer	alte Lumpen und Kleider	11	8	N. Kanizsa	Südbahn	
9	L S	800	1	Fass	leer —	12	9	Fiume	Máv./Südbahn	
10	M	1	10	Bund	Strohmatten —	128	10	Budapest nyugoti p. u.	Ungarische Stsb.	
11	N W K	2534	1	Kiste	Manufaktur —	19	11	Léva	"	
12	P B	898	1	Ballen	Peitschenstiele —	13	12	Töke Terebes Gálszécs	"	von Prag St E. G.
13	R	2653	1	Fass	Branntwein —	156	13	Ruttka	"	von Zsolna Esod.
14	R H	5676	1	Kiste	Manufaktur —	161	14	Budapest nyugoti p. u.	"	von Georgswalde-Ebersbach.
15	S B S	2352	1	Sack	Gips —	96	15	Bodajk	Südbahn	
16	Export-Compass 1895	—	1	Stück	Buch —	—	16	N. Kanizsa	"	
17	Hermann Pollák	—	1	Bund	Manufaktur —	1	17	Zimony	Ungarische Stsb.	von Wien St. E. B.
18	gróf Károlyi József Csurgó	—	1	Stück	leere Milchkanne —	6	18	Székesfehérvár	Südbahn	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
19	Máv.	—	1	Stück	Laterne	—	—	19	Zágráb	Südbahn	
20	Máv.	19	1	„	Kette	—	30	20	Barcs	„	
21	Weiner Beck	—	4	„	Säcke	—	116	21	Kistelek	Ungarische Stsb.	von Brünn.
22	—	11 35	1	Kollo	Reifeisen	—	25	22	N. Kanizsa	Südbahn	
23	—	113	1	Kiste	Peronospora-Spritzen		10	23	Zágráb	Ungarische Stsb.	von K. Zdenci.
24	—	237	1	„	Seife	—	40	24	Bród	„	von Wien St. E. G.
25	—	2788	1	Bund	Rollsessel	—	15	25	Budapest nyugoti p. u.	„	von Teschen.
26	—	—	2	Pack	Betttheile	—	37	26	Sziszek	Südbahn	
27	—	—	1	Fass	leer, 63 l	—	106	27	N. Cenk	„	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C K	2	1	Koffer	Kleider	—	50	1	Fiume	Ungarische Stsb.	von Bucarest filaret.
2	G	344	1	Ballen	Sohlenleder	—	111	2	Nagy-Szeben	„	von Wien Donauuferbahnhof.
3	G K	410 1209	1	Kiste	Sensen	—	28	3	Uj-Gradiska	„	von Mondsee.
4	J G H H L	202 2620	1	Koffer	Zollgut	—	70	4	Pozsony	„	von Hamburg nach Mária Sasvár.
5	K L	1250	1	Stück	Getreidereuter	—	143	5	Bruck a/L.	„	von Lettovitz.
6	ℛ	5805 5806	2	Ballen	Hutstumpfen	—	47	6	Pozsony	„	von Raigern.
7	Kön. Dir. Köln	438 65	2	—	Leinen	—	—	7	Nymegen	Niederländ. Stsb.	
8	Kön. Dir. Köln	5152 5156	2	—	Decken	—	—	8	„	„	
9	S B Reutlingen	35242	1	Kiste	?	—	12	9	Helmond	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S. W.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 50. | 29. Juni 1901. | XLI. Jahrgang.

Inhalt:

Zwei französische Rangirbahnhöfe mit Umladehallen.

In der „Revue générale des chemins de fer" von 1897 finden wir Mittheilungen über zwei französische Rangirbahnhöfe, denjenigen von Condren, welcher von dem Betriebsinspektor Delaunay der französischen Nordbahn, und denjenigen von Le Bourget-Triage, welcher von dem Ingeniör und Inspektor derselben Bahn, Mathieu, beschrieben wird. Beide Bahnhöfe gelten nach den Ausführungen der genannten Verfasser als Muster derartiger Anlagen in Frankreich. Die Veröffentlichung über den Bahnhof Condren ist veranlasst durch die Beschreibungen des neuen Rangirbahnhofes Dresden, welche kurz vorher in den technischen Blättern Deutschlands und Frankreichs erschienen waren.

Delaunay bedauert in seinem Aufsatze über Condren, dass die den Bahnhof Dresden betreffenden Veröffentlichungen sich auf die Darstellung der technischen Einrichtungen beschränken ohne Erörterung der Betriebsweise und der Betriebskosten, kurz der wirthschaftlichen Wirkung der Anlagen. Wir dürfen annehmen, dass es zur ausgiebigen Beleuchtung der von Delaunay berührten Fragen damals an genügender Erfahrung fehlte, welche für den 1895 in Betrieb genommenen Bahnhof Condren im Jahre 1897, also nach zweijähriger Benutzung, bereits vorlagen. Delaunay zählt den Rangirbahnhof Condren zu den wichtigsten des Nordbahnnetzes und nennt ihn „une gare de triage bien moderne". Die Entstehung des Bahnhofes Le Bourget-Triage liegt zwar weiter zurück. Derselbe wurde schon 1883 eröffnet. Die Anlage ist aber derjenigen von Condren so ähnlich, dass wir beide als nach französischen Anschauungen mustergültig erachten dürfen. Le Bourget-Triage bietet ausserdem in den Einrichtungen für den Umladeverkehr eine beachtenswerthe Besonderheit.

Da die Veröffentlichungen der „Revue générale" etwa 3½ Jahre zurückliegen, so wird es einer kurzen Erklärung bedürfen, weshalb wir erst jetzt auf dieselben eingehen. Wir meinen zunächst, dass die Aufsätze der „Revue" wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung auch heute noch vollen Werth haben. Sodann ist unter allen Umständen die Kenntniss von Nutzen, zu welchen Ergebnissen die Erfahrungen geführt haben, die im Eisenbahnwesen des Auslandes auf irgend einem Gebiete unabhängig von den unserigen gemacht und in völlig selbstständiger Weise verwerthet worden sind. Schliesslich bietet die umfassende Darstellung deutscher Anschauungen, welche wir in dem Bande „Bahnhöfe" des Werkes „Eisenbahntechnik der Gegenwart" und dem vorjährigen „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" (s. Blum: Ueber Verschiebebahnhöfe) finden, gerade gegenwärtig zu Vergleichen einen günstigen Zeitpunkt.

A. Der Rangirbahnhof Condren

liegt am Kreuzungspunkt der Strecke Paris-belgische Grenze (über St. Quentin) mit der Linie Amiens-Reims (über Laon).

Beide kreuzenden Strecken sind zweigleisig und der Knotenpunkt ist nach Abbildung 1 ausgestaltet. Wir sehen, dass nur an einem von den entstehenden sechs Schnittpunkten (*o*) der Gleise die Kreuzung in gleicher Höhenlage der Schienen durch Unterführung des einen Gleises umgangen ist.

Condren gehört zu dem Trennungsbahnhofe Tergnier und gewinnt durch seine Lage am Knotenpunkt zweier wichtiger Linien sowie auf halbem Wege zwischen Paris und der belgischen Grenze um so mehr Bedeutung, als die letztgenannte Linie die gewaltige Verbrauchsstätte Paris mit Kohlen aus Nordfrankreich und Belgien versorgt. Diese Lage machte schon früher, das heisst vor Erbauung des besonderen Rangirbahnhofes Condren, den Bahnhof Tergnier besonders geeignet zur Ausbildung als Maschinenwechselstation und zur Anlage von Reparaturwerkstätten, rief auch selbstverständlich das Bedürfnis zur Umformung der Güterzüge hervor. Zu letzterem Zwecke waren in Tergnier zu beiden Seiten der Hauptgleise zwei stumpf endigende Rangirgruppen von 21 bezw. 14 Gleisen mit zugehörigen waagerechten Ausziehgleisen angelegt, die eine Zeit lang zwar genügten, bei wachsendem Verkehr aber, namentlich in verkehrsreicher Zeit, die bekannten Missstände — Stockungen im Wagenumlauf und unleidliche Verschiebungen in der Zugfolge — zeitigten. Man entschloss sich daher, auf Vorschlag des Ingeniörs Sartiaux und nach dessen Plänen 1 km südlich von Tergnier den besonderen Rangirbahnhof Condren anzulegen, während Tergnier dem Personen- und Ortsgüterverkehr verblieb.

Ueber die Verkehrsbedeutung des neuen Rangirbahnhofes Condren mögen einige Zahlen Aufschluss geben: Im November 1896, einem Monat mit mittlerem Verkehr, sind in Condren 3 449 Güterzüge, also rund 115 während 24 Stunden, angekommen und abgefertigt worden. Die einzelnen Stunden sind selbstverständlich sehr verschieden belastet. Für den Güterverkehr verbleiben auf dem bildlichen Fahrplan nur die Lücken übrig, welche der nicht unbedeutende Personenverkehr freilässt. So kommt es vor, dass während einer Stunde zu gewissen besonders bedrängten Zeiten 12 und selbst 15 Güterzüge in Condren aufgenommen oder abgesandt werden müssen.

Was die Zahl der täglich durchlaufenden Wagen anbetrifft, so stellt sich diese bei mittlerem Verkehr auf etwa 2 400, von denen 23,6 % nach Belgien, 20,4 % in das nordfranzösische Kohlenrevier, 40,7 % nach Paris und nur 9,4 beziehungsweise 5,9 % nach Laon beziehungsweise Amiens abgehen. Fragen wir nach der Herkunft der Wagen, so finden wir, dass viele Stationen Wagen in grosser Zahl nach demselben Bestimmungsort senden. Diesen Stationen ist die Verpflichtung auferlegt, aus solchen Wagen geschlossene Züge zu bilden, welche den Bahnhof Condren ohne Umbildung und nur mit dem durch Maschinenwechsel und Wagenuntersuchung gebotenen Aufenthalt durchfahren. Man macht sich also die Vortheile der Bildung von Ferngüterzügen in Frankreich wie bei uns zu nutze und ist namentlich bezüglich des Bahnhofes Condren zu der Ueberzeugung gekommen, dass er die doppelte und dreifache Ausdehnung und Personalbesetzung haben müsste, wenn jeder zugbildenden Station gestattet wäre, die Züge nach Belieben zusammenzustellen. Auf diese Weise ist erreicht, dass von den 115 täglichen Zügen 39, also etwa ein Drittel, den Bahnhof Condren ohne jede Behandlung durchfahren. Auf die Wagen bezogen, ergeben sich von 2 400 täglich verkehrenden 1 000 als durchgehende, das ist 43 %, und 1 400 als auf andere Züge überzuführende. Die letztere Zahl gibt demnach für die auf dem Bahnhofe Condren zu leistende Rangirarbeit einen Anhalt. Mit etwa 2 400 täglich zu behandelnden Wagen ist die Grenze der Leistungsfähigkeit des Bahnhofes gegeben. Die mit Gleisen belegte Fläche desselben hat etwa 1,2 km Länge und 150 m Breite. Für spätere Erweiterungen ist in reichlichem Maasse Vorsorge getroffen. Die Gesammtlänge der Gleise beträgt etwa 16 km mit 63 Weichen. An denjenigen Stellen, wo die Gütergleise von den Hauptgleisen abzweigen oder in sie einmünden, sind zwei Signal- und Weichenstellwerke angelegt.

Rangirbahnhof Condren.

A Uebernachtungsgebäude für Zugpersonal, *B* Wasserthürme, *C* Lampenraum, *D* Wagenmeisterwerkstatt, *E* Uebernachtungsgebäude für Lokomotivpersonal, *F* Sandbehälter, F_1 Kohlenhof, *G* Lokomotivdienstgebäude, *H* Elektrizitätswerk, *J* Umladehalle, *K* Lokomotivschuppen, *L* Schuppen für Militärbänke

Der Bahnhof weist im wesentlichen 5 Gleisgruppen auf (s. Abbildung 2), nämlich die Ein- und Ausfahrtgleise für durchgehende Züge (Gleis 2—7), Ausfahrtgleise für umgebildete Züge (8—17), die Einfahrtgleise für umzubildende Züge (19—22), die Rangirgleise (24—39), endlich die Gleise an der Umladehalle (40—43). Die Gleise 1, 18 und 23 sind Verkehrsgleise. Ueber die weitere Bedeutung der Gleise und Anlagen gibt der Plan Aufschluss. Die Ein- und Ausfahrtgleise haben die für unsere Güterzugstärken zu geringe Durchschnittslänge von 400 m, die indessen für die auf der Nordbahn zugelassenen längsten Güterzüge ausreichen soll. Die Ausfahrtgleise 8—17 dienen zugleich zur Ordnung der Züge nach der geographischen Folge der Stationen, während die Zusammenstellung der Wagen nach Rich-

tungen in den Rangirgleisen 24—39 vor sich geht. An die ersten 3 Gleisgruppen schliessen sich beiderseits Ausziehgleise an. Die Weichen werden durch Drahtzug bewegt von Stellwerken aus. Die Einfahrtgleise 19—22 für solche Züge, welche auf dem Bahnhofe Condren umgebildet werden sollen, sind mit Neigung nach der Rangirgruppe 24—39 hin angelegt. Die Rangirgleise haben eine mittlere Länge von 280 m. Die Behandlung der Züge ist die folgende: Alsbald nach Einfahrt eines Zuges in eines der Gleise 19—22 (19 und 20 für Züge von Süden, 21 und 22 für Züge von Norden) wird er durch Ablauf in die Rangirgleise nach Richtungen zerlegt. Zur Bildung eines abzulassenden Zuges werden die für ihn bestimmten Wagen aus den zugehörigen Richtungsgleisen hervorgeholt und über ein Verkehrsgleis (18 oder 23) nach dem nördlichen oder einem der südlichen Ausziehgleise gebracht, von wo aus in den Ausfahrtgruppen die Zugbildung nach Stationen stattfindet.

In Condren laufen jeden Abend 4 Stückgutzüge (aus jeder Richtung einer) mit im ganzen durchschnittlich 120 Wagen ein, von denen 80 auf die am nächsten Morgen abgehenden Züge ohne weitere Behandlung übergehen, während 40 behufs Umladung und Zuladung der Umladehalle zugeführt werden. Eine Werkstatt für kleine Instandsetzungen, d. h. solche, die besondere Werkzeugmaschinen nicht erfordern, steht durch das Gleis 1 mit den beiderseitigen Ausziehgleisen in Verbindung.

Ein Gebäude zum Aufenthalt für 40 Zugführer und Bremser befindet sich am Südende des Bahnhofes, enthält 10 Zimmer mit je 4 Betten, einen Speisesaal, eine Küche, einen Waschraum, 4 Badezellen (Brausen) und ist mit allen Erfordernissen der Gesundheitspflege und allen Bequemlichkeiten ausgestattet, um dem Personal eine ausgiebige Ruhe und Erholung in den Dienstpausen zu gewährleisten.

Besonderer Werth ist auf eine gute Beleuchtung des Bahnhofes und eine bequeme Verständigung aller mit einander in Beziehung stehenden Bahnhofsstellen gelegt. Ein Elektrizitätswerk versorgt 28 Bogenlampen für die Aussen- und 98 Glühlampen für die Innenbeleuchtung mit der nöthigen Kraft und eine Fernsprechanlage ist so ausgiebig mit Verständigungsstellen ausgestattet, dass von irgend einem Punkte des Bahnhofes aus höchstens ein Weg von 100 m zurückzulegen ist, um die nächste Fernsprechstelle zu erreichen. Auch mit dem Bahnhofe Tergnier besteht eine Fernsprechverbindung. Im nördlichen und südlichen Theile des Bahnhofes ist auf hoher Säule je eine elektrische Uhr mit 4 Zifferblättern angebracht.

Die Abfertigung eines durchgehenden Zuges (Gleis 2—7), bestehend in Maschinenwechsel, Prüfung der Fahrzeuge und Ladungen, Uebergabe der Papiere an den ablösenden Zugführer und Prüfung der Bleisiegel, erfordert etwa 10 Minuten.

Die in Condren umzuformenden Züge fahren wie erwähnt in eines der mit Neigung angelegten Gleise 19—22 ein und werden vor dem Abkuppeln der Lokomotiven durch Anziehen sämmtlicher Bremsen derart festgelegt, dass alle Buffer sich berühren und der mit dem Trennen der einzelnen Zugtheile betraute Mann beim Abkuppeln leichte Arbeit hat. Der Rangirmeister gibt durch ein festgesetztes Signal dem Weichensteller das zunächst zu benutzende Gleis der Rangirgruppe an, und nachdem der Weichensteller die Angabe wiederholt hat, lässt man die Wagengruppe ablaufen. Sobald diese eine gewisse Geschwindigkeit erreicht hat, übernimmt ein Rangirer die Regelung des weiteren Laufes mit der Handbremse, der Gewichtsbremse oder dem Bremsknittel derart, dass ein heftiger Anprall vermieden wird. Das wird durch die Gestalt des Längenprofils der Ablaufgleise erleichtert. Dass das Rangirpersonal eine besondere Uebung haben muss, um einerseits die Wagen nicht zu früh zum Stillstand kommen, andererseits nicht zu weit laufen zu lassen, ist auch in unserer Quelle besonders hervorgehoben unter Würdigung des Einflusses der Witterung und namentlich des Windes. Trotz aller Uebung der Mannschaft lässt es sich aber nicht vermeiden, das Ablaufen zeitweilig zu unterbrechen, um die abgelaufenen Wagen auf einzelnen der kurzen Gleise mittelst einer Lokomotive zusammenzudrücken und auf die Weise Platz für nachfolgende zu schaffen.

Die Fertigstellung eines Zuges aus den in einem Richtungsgleis der Rangirgruppe gesammelten Wagen geschieht durch Vornehmen der Wagen über das Verkehrsgleis für die Stationsgruppe (8—17), durch Abstossen in die Stationsgleise und Wiedervereinigen nach der örtlichen Lage der Stationen in einem Abfahrtgleis. Zum Abkuppeln der jeweilig abzustossenden Wagen bedient man sich einer Stange (perche à décrocher), mittelst welcher der Kuppelbügel vom Kuppelhaken abgehoben wird. Diese auch bei uns stellenweise vorläufig zu Versuchszwecken benutzte „Aushebestange“ hat den augenfälligen Vortheil, dass zum Abkuppeln der Arbeiter nicht unter den Buffern durchkriechen und in das Gleis treten muss. Das bleibt ihm zum Zwecke des Ankuppelns allerdings trotz der Stange nicht erspart. Die Frage, ob der Nachtheil, welchen das Mitführen einer etwa 2,5 m langen Stange im Rangirdienst zweifellos bietet, von dem erwähnten Vortheil überwogen wird, muss wohl verneint werden, falls die Rangirbewegungen vorwiegend auf Gleisen auszuführen sind, die nur die übliche Entfernung von 4,5 m haben. Entschiedenen Vortheil bietet die Stange beim Abkuppeln nur auf freiliegenden Ablauf- oder sonstigen Gleisen, z. B. an Ladestrassen, unter Umständen auch auf Brücken.

Bezüglich des Personalbedarfs erfahren wir, dass der Bahnhof Condren einem Stationsvorsteher unterstellt ist, der seinerseits von dem Stationsvorstande in Tergnier, als dem obersten Leiter des Dienstes an beiden Stellen, abhängt. Zur Regelung des örtlichen Dienstes sind drei Aufsichtsbeamte und drei Stellvertreter bestellt. Beide leiten den Gesammtdienst in dem ihnen zugetheilten Bezirke, während die Rangirbewegungen selbst von Rangirmeistern ausgeführt werden, welchen die nöthige Mannschaft (équipe) beigegeben ist. Die Bediensteten haben 12 stündigen Dienst mit 10 stündiger wirklicher Arbeitszeit. Sie wechseln wöchentlich im Tages- und Nachtdienst ab und bei jedem Wechsel wird eine 24 stündige Ruheschicht gewährt. Den Verkehrsdienst, Prüfung der Züge in Bezug auf die Ladungen, Bleiverschlüsse, Beklebungen usw. versehen in jedem Bezirk ein oder zwei Mann und zwar in Gemeinschaft mit den ankommenden oder abgehenden Zugführern. Ausserdem sind Weichenreiniger, Lampenputzer, ein Mann für die Reinhaltung des Uebernachtungsgebäudes und die nöthigen Ersatzmänner vorhanden und schliesslich Weichensteller mit 12 stündigem ununterbrochenen Dienste.

Im November 1896 betrugen die persönlichen Ausgaben für 59 Bedienstete 6 591,35 Fr.

An Lokomotiven sind ständig zwei im Dienste, eine für die Nord-, die andere für die Südgruppe. Auffälligerweise wird in der Stumpfgleisgruppe nicht ständig eine Lokomotive gebraucht. Das tritt nur bei stärkerem Verkehre ein. Im November 1896 hat beispielsweise nur während 12 Stunden täglich für diese Gruppe eine Lokomotive in Dienst gestellt werden müssen. Die Kosten des Lokomotivdienstes betrugen in diesem Monat 9 000 Fr., so dass die Gesammtkosten des Rangirbetriebes auf Bahnhof Condren im fraglichen Monat rund 15 600 Fr. erreichten, das sind etwa 520 Fr. täglich, wovon 300 Fr. auf den Lokomotivdienst, 220 Fr. auf den Personalbedarf für den Rangirdienst fallen. Daraus lässt sich der Aufwand für jeden auf dem Bahnhof umrangirten Wagen ermitteln, nämlich bei Vertheilung auf 1 400 Wagen

für die Lokomotiven	0,214 Fr.
für das Personal	0,159 „
im ganzen	0,373 Fr.

Dieser durchschnittliche Kostensatz bezieht sich auf einen Monat mit gutem Mittelverkehre, stellt also nicht die geringstmöglichen Einheitskosten dar, die bei steigendem Verkehre selbstverständlich sinken.

Man würde ohne Beeinträchtigung der pünktlichen Abfertigung die tägliche Rangirleistung von 1 400 auf 2 400 Wagen steigern können, wenn man eine Lokomotive noch für 12 Stunden

und ausserdem vier Rangirer einstellte. Die täglichen Mehrkosten hierfür würden 72 Fr. betragen und die Behandlung eines jeden Wagens

an Lokomotivkosten	0,150 Fr.
an Personalkosten	0,095 „
zusammen	0,245 Fr.

erfordern.

In Wirklichkeit ist bis zum Zeitpunkte der Berichterstattung ein Novembertag des Jahres 1895 mit 1 850 auszurangirenden Wagen am verkehrsreichsten gewesen. Dazu waren besondere Arbeitskräfte nicht nöthig, sondern nur eine Lokomotive für 24 Stunden einzustellen, so dass auf einen behandelten Wagen fallen

an Lokomotivkosten	0,195 Fr.
an Personal	0,116 „
zusammen	0,311 Fr.

Nach Delaunay sind die durchschnittlichen Kosten der Behandlung eines Wagens in Condren zu 0,30 Fr. anzunehmen, was uns indessen nach den vorstehenden Erörterungen als zu günstig erscheint. Davon sollen 0,18 Fr. auf die Lokomotivhaltung, 0,12 Fr. auf das Personal kommen. Nimmt man von den Personalkosten nur diejenigen für das Rangirpersonal im engeren Sinne in Betracht, so sollen sich die Gesammtkosten auf 0,25 Fr. ermässigen.

Wir möchten es dabei bewenden lassen, die vorstehenden Zahlen ohne Vergleich mit den auf deutschen Rangirbahnhöfen erzielten Einheitskosten zu geben, weil für Vergleiche zunächst die schwierige Aufgabe zu lösen wäre, alle durch die Verschiedenheit der einschlägigen Verhältnisse entstehenden Beeinträchtigungen der Vergleichsergebnisse auszuscheiden. Es darf aber nicht unerwähnt bleiben, dass der Bahnhof Condren, so übersichtlich seine Anordnung ist, doch — was die Wirthschaftlichkeit des Rangirbetriebes anlangt — nicht gerade günstig liegt. Die Entwickelung nach der Breite mit den unvermeidlichen Ueberschneidungen der Rangirwege einerseits, mit den Ein- und Ausfahrtwegen andererseits wird zweifellos durch örtliche Rücksicht gegeben sein, bietet aber für die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes anerkanntermaassen ein Hinderniss, weil die Rangirwege beträchtlich und die Störungen des Rangirgeschäftes mit wachsendem Zugverkehr zunehmen, also zu einer Zeit, wo die Anlagen, wie die Lokomotiv- und Menschenkräfte zu erhöhten Leistungen berufen sind.

Schliesslich sei noch bemerkt, dass der in der „Revue générale“ enthaltene Bahnhofsplan keinen Maassstab aufweist und für unsere Gewöhnung dadurch etwas unübersichtlich wird, dass die Gleise mit den beiden Schienensträngen, also zwei Linien, anstatt mit der Gleismittellinie, wie bei uns üblich, dargestellt sind. Eine nähere Beschreibung und Sonderzeichnung der Umladehalle fehlt, so dass über deren Abmessungen, Einrichtung und Benutzung näheres nicht mitgetheilt werden kann. Indessen scheint diese, soweit aus dem Bahnhofsplan erkennbar, zwei Gleise und dazwischen eine schmale Ladebühne zu enthalten. Ein Lagerraum für Frachtgüter scheint nicht vorhanden zu sein.

(Schluss folgt.)

Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Berliner Stadtbahn.

Unsere Ausführungen in Nr. 48 d. Ztg. haben nicht die Zustimmung der National-Zeitung gefunden. In Nr. 372 gibt diese unsere Ausführungen kurz wieder, bezeichnet aber als recht zweifelhaft, „ob die erwähnten Einrichtungen für eine wesentliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stadt- und Vorortbahnen genügen“. Dann bringt die National-Zeitung einen besonderen Aufsatz, dessen Ueberschrift lautet: „Elektrischer Betrieb auf Eisenbahnen“, und der wie folgt eingeleitet ist:

„Wir haben eine Mittheilung der ‚Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen‘ wiedergegeben, worin einige Verbesserungen des Betriebes auf der Berliner Stadt- und Vorortbahn, eine Verlängerung der Züge und dgl. in Aussicht gestellt wurden. Wir haben dabei unsere Zweifel ausgesprochen, ob derartige kleine Mittel zur Beseitigung der herrschenden schweren Missstände genügen könnten. Das genannte Fachblatt wollte durch seine Darstellung beweisen, dass man nicht an den elektrischen Betrieb der Stadt- und Vorortbahn zu denken brauche, der als vorläufig aussichtslos geschildert wurde. Wie wenig er dies aber ist, ergibt sich aus folgenden Mittheilungen.“

Und nunmehr folgt — zum Beweise — eine Darlegung der in Aussicht genommenen Versuche auf der Militärbahn, mit denen die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen bekanntlich den Zweck verfolgt, praktisch festzustellen, ob und unter welchen Bedingungen im Schnellverkehr der Hauptbahnen die elektrische Betriebsweise auf zweischieniger Bahn — im Gegensatz zur Behr'schen Bahn und der Schwebebahn — befähigt sein möchte, eine Geschwindigkeit „bis zu 200 km“ in der Stunde zu erreichen.

Aus den Mittheilungen der National-Zeitung ergibt sich nicht einmal, dass diese geplante Art des Ueberland-Schnellbetriebes, selbst mit etwas weniger als 200 km Geschwindigkeit, im grossen durchführbar sein wird — denn die Versuche sollen ja noch erst angestellt werden —, geschweige denn, dass sich daraus etwas für den städtischen Schnellverkehr folgern liesse. Aber die ganze Art, wie der Ueberland-Schnellverkehr mit dem städtischen Schnellverkehr, im vorliegenden Falle dem der Berliner Stadtbahn, in eine Reihe gebracht ist, zeigt deutlich, dass die Mittheilungen in der National-Zeitung aus fachmännischer Feder nicht herrühren. Und diese Annahme wird vollends bestätigt, wenn man sieht, wie aus unserer Mittheilung in Nr. 48 d. Ztg. herausgelesen wird, als hätten wir behaupten wollen, es sollten die von uns berichteten Maassnahmen auch zu einer wesentlichen Erhöhung der Leistungsfähigkeit der „Vorortbahnen“ oder der „Vorortbahn“ dienen, während ausschliesslich von Veränderungen auf der Stadtbahn die Rede war. Die Ausführungen in Nr. 48 d. Ztg. sind in der National-Zeitung so missverständlich behandelt, dass uns noch einige weitere allgemeine Bemerkungen am Platze scheinen.

Berlin hungert seit langer Zeit nach neuen städtischen Verkehrsmitteln, nicht solchen, die sich auf dem Strassenboden bewegen, sondern solchen auf Viadukten oder in Tunneln, damit auf ihnen schneller und regelmässiger gefahren werden kann. Merkwürdigerweise hat man mit dieser Angelegenheit die Frage der Umwandlung der bestehenden Stadtbahn auf elektrischen Betrieb verquickt, und der letztere ist mit einem Eifer verfochten worden, als habe dann, wenn diese Umwandlung wirklich erfolgte, die Berliner Verkehrsnoth ein Ende. Wer auch nur einen flüchtigen Blick auf die Karten von London, Newyork usw. wirft, erkennt sofort, dass die „schweren Missstände“ in Berlin mit der Umwandlungsfrage der Stadtbahn nichts zu thun haben. Der Blutumlauf in einem solchen Riesenleib, wie Berlin, kann nicht auf einem einzigen Kanal, der in das Herz der Stadt eindringt, angewiesen bleiben. Es hat sich bisher gezeigt, dass die Stadtbahn zu einseitiger bevorzugter Ausbildung der ihr zunächst liegenden Zonen beigetragen hat — eine ungesunde Art der Entwickelung sowohl des Grossstadtwesens, wie jenes überlasteten Verkehrsmittels selbst. Und dies ist der springende Punkt: bei den jetzigen Zuständen ist es gleichgültig, ob diese eine Arterie des Verkehrs elektrisch oder mit Dampf betrieben wird, sie kann doch füglich allein den Verkehr nicht mehr bewältigen.

Was noth thut, ist die Hinzufügung neuer Kanäle, die in grösserer Zahl an der Zu- und Abführung des Verkehres theilnehmen, sich vom Linienzuge der Stadtbahn loslösen und den ganzen Stadtkörper wie ein Netz von Adern überziehen und dann nicht allein dem Verkehr von aussen nach innen, sondern auch der Bewegung im Innern selbst in ausgiebiger Weise zu dienen vermögen. Was hier zu geschehen hat, zeigen, abgesehen von den amerikanischen Grossstädten, London und Paris recht deutlich. In Berlin ist der Aufang gemacht im Bau der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn. Es ist dringend zu wünschen, dass in planvoller Weise diesem tüchtigen Stamme neue Linien angegliedert werden, dass darauf geachtet werde, dass die neuen Linien mit der Stammlinie hinsichtlich der späteren Betriebsführung als ein einheitliches Ganzes behandelt werden, und vor allem, dass den neuen Verkehrsmitteln nicht an der Weichbildgrenze von Berlin — die für den Verkehr keine

Grenze ist — ein willkürliches Halt geboten werde, in schlechter Nachahmung des Pariser Musters. Alsdann wird der Berliner Verkehrsnoth ebenso schnell abgeholfen sein, wie der Ausbau der neuen Linien gefördert wird. Die Klagen über die Stadtbahn werden dann von selbst verstummen, die heute über 60 Millionen Personen im Jahr befördert, mehr, als einer gleichlangen Strecke der elektrischen Hochbahn überhaupt zugemuthet werden. Von Seiten der preussischen Eisenbahnverwaltung und anderer staatlichen Behörden ist längst eindringlichst darauf aufmerksam gemacht worden, dass neue städtische Schnellverkehrsmittel gebaut werden müssten, dass deren Ausführung aber selbstverständlich nicht Sache des Staates sein könne.

Die neuen Bahnen werden selbstredend elektrischen Betrieb erhalten. Schon der Umstand, dass sie zum Theil unterirdisch geführt werden, zwingt dazu, wie ja London und Paris ihre neuen Untergrundbahnen elektrisch betreiben und London auch auf einem Theil seiner alten Untergrundbahnen den Dampfbetrieb zu Gunsten des elektrischen abschaffen wird. Auch die neue Newyorker Untergrundbahn wird elektrischen Betrieb erhalten. Wenn aber die Amerikaner auch ihre Hochbahnen allmählich auf elektrischen Betrieb umbauen — davon, dass die zahlreichen Londoner Hochbahnen umgewandelt werden sollten, ist keine Rede —, so ist dies aus geschäftlichen Beweggründen und dem Thatendrang der Amerikaner recht wohl begreiflich. Aber damit ist noch nicht der Beweis geliefert, dass die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Berliner Stadtbahn, deren Betrieb mustergültig ist und die zu keinerlei Anständen Anlass gegeben hat, nun alsbald auch ebenfalls in der Anlage ungezählter Kapitalien für den elektrischen Betrieb gesucht werden müsse, wo noch andere Mittel, diese Leistungsfähigkeit ganz bedeutend zu verbessern, gegeben sind. Weder liefert die Elektrizität das Mittel, bei unseren Blockeinrichtungen die Zugfolge nennenswerth zu verstärken, noch werden bisher im dauernden Betriebe so starke Züge, wie für die Stadtbahn in Aussicht genommen sind, elektrisch gefahren. Das Mehr an Reisegeschwindigkeit, das der elektrische Betrieb bieten kann, ist infolge des geringen Stationsabstandes nicht erheblich, wie denn auch bei der elektrischen Hochbahn — ebenso in London und Paris — die Reisegeschwindigkeit noch keine 25 km betragen wird. Wohl aber sind die Verbesserungen, über die wir berichtet haben, imstande, die Leistungsgrenze der Stadtbahn um einige 20 Millionen Personen im Jahr hinaufzurücken. Ob eine solche Aenderung des Bestehenden, die gestattet, den Verkehr der Stadtbahn um etwa soviel zu steigern, wie die elektrische Hochbahn in einem der ersten Jahre überhaupt zu befördern haben wird, zu den „kleinen" Mitteln zu zählen ist, wolle die National-Zeitung selbst entscheiden. Nicht zu vergessen ist, dass durch das neue Verkehrsmittel die Stadtbahn endlich eine Entlastung erfahren wird, nach der sich die Bahnverwaltung längst gesehnt hat, weil ihr klar war, dass die Verhältnisse sonst nach und nach unerträglich werden müssen. —n.

Die Frage der „Eisenbahngemeinschaft" in der württembergischen Kammer der Standesherren.

Wie wir in Nr. 47 S. 747 d. Ztg. bereits kurz berichteten, hat die württembergische Kammer der Standesherren in der Sitzung vom 14. d. Mts. sich der bekannten Meinungsäusserung der Abgeordnetenkammer in der Frage der „Eisenbahngemeinschaft" durch einen einstimmigen Beschluss im wesentlichen angeschlossen. Berichterstatter war der Erbprinz zu Löwenstein-Wertheim-Rosenberg. Er führte aus, dass die Ferroviariusbroschüre zwar die Zustände in Hessen vor Abschluss des Gemeinschaftsvertrages mit Preussen im ganzen richtig geschildert habe; die im Vorwort dieser Broschüre vom Freiherrn v. Wöllwarth geäusserte Ansicht, es sei durch sie der Beweis erbracht, welche finanziellen Vortheile nun auch anderen süddeutschen Verwaltungen erwachsen müssten, wenn sie einen ähnlichen Vertrag mit Preussen schlössen, könne er, der Berichterstatter, aber keineswegs für richtig halten. Eine Analogie zwischen dem Zustande des Eisenbahnwesens in Hessen vor dem Vertrage und jetzt in Württemberg bestehe nirgends. In Württemberg gebe es keine grosse Privatbahn, wie die hessische Ludwigsbahn, keine Parallelbahn zu preussischen Bahnen, keine Grenze an Preussen, noch weniger ein Umschlossensein von ihm, vielmehr würden die Bahnen in Hohenzollern von Württemberg verwaltet. Preussen könne und wolle keinen Eisenbahnkrieg mit Württemberg führen, dieses könne daher auch keinen Nachtheil erleiden, wenn es sich der Gemeinschaft fern halte. Weiter folge aus dem oben Gesagten, dass auf ähnliche finanzielle Vortheile, wie Hessen sie geniesse, für Württemberg nicht gerechnet werden könne. Selbst wenn die im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten ausgerechnete Summe von jährlich 1 300 000 ℳ nicht zu hoch angenommen sei, was er glaube, so stehe sie doch zu dem Opfer an Selbständigkeit in einem ungünstigen Verhältniss. Könne man glauben, dass Preussen die Gesammteinnahmen einfach nach der Kilometerzahl vertheilen werde? Sollte ein solches Wohlwollen Württemberg gegenüber gezeigt werden, so würde man das als eine Art Trinkgeld dafür auffassen müssen, dass man den anderen süddeutschen Staaten mit edlem Beispiel vorangehen wolle. „Wenn Preussen ein wirthschaftliches Interesse daran hätte, zu einer Eisenbahngemeinschaft zu drängen, so würde es das zweifellos thun. Da dies aber nicht vorhanden ist, so könnten nur politische Gründe es bewegen, Württemberg in diesem Sinne zu beeinflussen; dann aber würden auch wir uns der politischen Gründe entsinnen, die uns zwingen, jeder Verletzung der Sonderrechte Württembergs energisch entgegenzutreten." Aber man könne überzeugt sein, Preussen wolle nicht drängen; wenn Württemberg seine Rechte nicht selbst preisgebe, werde Preussen sie loyal achten.

Redner kam dann auf das ungünstige Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen bei den Staatsbahnen zu sprechen, erörterte die Gründe hierfür, die in der geringen Ausdehnung des Netzes, der ungünstigen Geländebeschaffenheit und den vielfachen Konkurrenzen der Nachbarverwaltungen lägen, und empfahl schliesslich die Anbahnung eines Zusammengehens der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen. Die von der sozialdemokratischen Partei empfohlene Reichsbetriebsverwaltung anzustreben, sei müssig, da Preussen sich schwerlich dazu entschliessen werde, den Reichsfinanzen das Opfer der günstigen Lage seiner eigenen Finanzen zu bringen. Etwas anderes sei der im anderen Hause angenommene Antrag auf Ausführung des Art. 42 der Reichsverfassung durch sachgemässe Gestaltung des Reichseisenbahnamts und Erweiterung seiner Befugnisse; eine solche würde geeignet sein, manchen Missständen im Verkehrsleben zu begegnen. Nach einigen weiteren Worten des Geheimraths v. Hess wurde dann der einstimmige Beschluss der Kommission von der Kammer angenommen. Danach wird die königliche Staatsregierung ersucht, dahin zu wirken, dass 1. die Bestimmung des Art. 42 der Verfassung des Deutschen Reiches, wonach sämmtliche „Bundesregierungen verpflichtet sind, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehres wie ein einheitliches Netz zu verwalten", zur Anwendung kommt, 2. dem Deutschen Reich durch ein Reichseisenbahngesetz unter sachgemässer Gestaltung des Reichseisenbahnamts und Erweiterung seiner Befugnisse ein dem gesteigerten Verkehrsbedürfniss entsprechender Einfluss auf den Betrieb der deutschen Eisenbahnverwaltungen im Sinne des Art. 42 eingeräumt wird.

Ferner erklärt sich die Kammer der Standesherren für Aufrechterhaltung der Selbständigkeit Württembergs in Verwaltung seiner Eisenbahnen und gegen ein etwaiges Aufgeben dieser Selbständigkeit durch Beitritt zu der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Die süddeutschen Regierungskreisen nahestehende „Südd. Reichs-Korr." äussert sich zu dieser Verhandlung und diesem Beschluss dahin, dass das, was der Berichterstatter über die besonderen Umstände, die für Hessen sowohl als für Preussen den Abschluss eines Gemeinschaftsvertrages nützlich, nothwendig und rentabel machten, und über die wesentlich anderen Verhältnisse, in denen sich Württemberg mit seinen Bahnen und gegenüber der preussischen Eisenbahnverwaltung befindet, vorgetragen habe, zweifellos zum Sachverständigsten gehöre, was man in dieser Frage bisher gehört und gelesen habe.

Als positives Ergebniss der Verhandlung verzeichnet sodann die genannte Korrespondenz, „dass die württembergische Regierung nunmehr von beiden Häusern ihres Landtags einstimmig einen Auftrag erhalten hat, den sie im Bundesrath zur Ausführung bringen soll, den Auftrag nämlich, auf Verwirklichung des Art. 42 der Reichsverfassung und zum Zweck derselben auf Erlass eines Reichseisenbahngesetzes, auf Ausgestaltung des Reichseisenbahnamtes und Erweiterung seiner Befugnisse hinzuwirken. Diese Sache wird also unmittelbar amtlich an die verbündeten Regierungen herantreten, woneben speziell für die süddeutschen Staaten noch die Anregungen in Betracht kommen, die gleichfalls, wenn auch nicht in Form von Beschlüssen, in beiden württembergischen Kammern gegeben wurden bezüglich eines engeren Zusammengehens, einer unter

Umständen vertragsmässigen Verständigung über gegenseitige Ausnutzung des Wagenparks, Vermeidung der Konkurrenzirung usw. Beide Anregungen und Aufträge sind sicherlich für die württembergische Regierung sehr dornige und undankbare Aufgaben, und man wird sich auf ein befriedigendes Gelingen nur schwache Hoffnung machen können, weil eben grosse sachliche Schwierigkeiten entgegenstehen und bezüglich des geforderten Reichseisenbahngesetzes sogar fast jede Andeutung darüber fehlt, wie man sich die Sache eigentlich praktisch denkt. Sollten aber jene Anregungen im Sande verlaufen, so muss man gewärtigen, dass daraus die tastenden Versuche nach einer Eisenbahngemeinschaft Württembergs mit Preussen neue Nahrung ziehen.“

Gegenüber dieser Auffassung hält der „Schwäbische Merkur“ seinen von uns wiederholt dargelegten Standpunkt fest und erhebt gegen die Ausführungen des Erbprinzen zu Löwenstein mehrfache Einwendungen. Man müsse praktische Politik treiben. Der Uebergang der deutschen Eisenbahnen auf das Deutsche Reich sei gewiss ein erstrebenswerthes ideales Ziel, aber wegen der ungeheuren finanziellen Schwierigkeiten z. Zt. unerreichbar, selbst wenn Preussen geneigt sein sollte, sein mächtiges Eisenbahnsystem von neuem dem Reiche anzubieten. Den einzig praktisch möglichen Weg, der sowohl dem Lande Württemberg, als auch dem Deutschen Reiche die Vortheile der Einheit des deutschen Eisenbahnwesens im wesentlichen bringe und dabei eine natürliche Vorstufe zu der in irgend einer Zukunft einmal zu erreichenden Uebertragung der deutschen Eisenbahnen auf das Reich bilde, erkennt der „Schwäb. Merkur“ z. Zt. unter Aufrechterhaltung der bestehenden Staatseisenbahnverwaltungen in deren Zusammenschluss zu Betriebs- und Finanzgemeinschaften. „Es wäre gegen einen unseren Interessen dienlichen Zusammenschluss mit unseren bayerischen und badischen Nachbarn an sich nichts zu erinnern; wir sind aber der Auffassung — und darin müssen wir immer wieder auf die Geschichte des Zollvereins verweisen —, dass ein solcher Zusammenschluss im Interesse einer wirklichen Eisenbahnvereinheitlichung nur dann einen Sinn hat, wenn auch der Anschluss an die deutsche Eisenbahnvormacht, an die preussische Staatseisenbahnverwaltung erfolgt. Mit unseren natürlichen Konkurrenten im Eisenbahnwesen, Bayern und Baden, werden wir uns auch allein niemals vereinigen; dies lehren die einfachsten praktischen Erwägungen. Wenn Hessen unter dem Druck der Verhältnisse darauf angewiesen war, mit der es umklammernden preussischen Staatseisenbahnverwaltung zu einer Verständigung und zu einer Eisenbahn-Interessengemeinschaft zu kommen, so weisen dagegen uns die Verhältnisse darauf hin, so lange uns die Nothwendigkeit der Thatsachen die freie Entschliessung noch nicht genommen hat, den Anschluss an Preussen zu suchen, von welchem uns Interessengegensätze, namentlich in Bezug auf die Verkehrsleitung, nicht trennen. Wer nur in einem Anschluss an unsere Eisenbahnnachbarn Bayern und Baden das Ziel erblickt, jagt utopistischen Zielen nach und erkennt nicht die namentlich im Interesse des Verkehrs nothwendige Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen überhaupt. Man braucht den hessischen Vertrag nicht ohne weiteres herüberzunehmen, wie denn auch in diesem die Möglichkeit offen gelassen ist, dass die Befugnisse weiterer Theilhaber in Bezug auf die Mitwirkung bei der Verwaltung anders geregelt werden können, als dies für Hessen auf Grund der besonderen Verhältnisse erfolgt ist. Die Gestaltung des neuen Verhältnisses würde eingehender Prüfung bedürfen. Kein Mensch denkt an ein völliges Aufgeben unserer Mitwirkung in den Eisenbahnfragen; kein Mensch denkt aber auch, wie der Berichterstatter in der Kammer der Standesherren den Freunden eines Eisenbahnanschlusses an Preussen unterzuschieben scheint, daran, dass uns Preussen etwa aus dem Reinertrag eines Gesammtunternehmens die gleiche Rente im Verhältniss zu unserem Anlagekapital gewähren wird, wie solche jetzt die preussischen Staatsbahnen eintragen. Unsere Staatsbahnen könnten selbstverständlich nur mit ihrem Ertragswerth in eine Gemeinschaft eingeworfen werden. Hierbei würde aber Württemberg immer noch ein finanziell gutes Geschäft machen.“ Der „Schwäbische Merkur“ widerlegt dann nochmals eingehend die Ansicht, dass der billige Erwerb der hessischen Ludwigsbahn bei dem finanziellen Gewinn Hessens die Hauptrolle spiele, und legt dar, dass dieser vielmehr auf der günstigen Theilungsziffer des Jahres 1894 beruhe, von welchem bis zum Jahre 1896 der Ueberschuss der hessischen Ludwigsbahn um 3 %, der der preussischen Staatsbahnen um 30 % gestiegen ist, so dass damit diese 30prozentige Steigerung dem Antheil Hessens an dem Gesammtreinertrag zu Gute gekommen ist. Er schliesst mit der Hoffnung, dass Preussen, das Hessen freiwillig so grosse Zugeständnisse gemacht habe, auch anderen Staaten im Falle des Gemeinschaftsanschlusses ähnlich günstige Bedingungen gewähren werde.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nothstandstarif für Futter- und Streumittel sowie Saatgut.** Die amtliche Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin als geschäftsführender Verwaltung, betreffend diesen bereits angekündigten Ausnahmetarif, befindet sich auf Seite 801 dieser Zeitung. Der Tarif gilt danach für Sendungen von sämmtlichen Stationen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, ferner der oldenburgischen Staatseisenbahnen und von Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn nach den Nothstandsbezirken, Provinzen Posen und Westpreussen, wenn das landwirthschaftliche Besitzthum, für dessen Betrieb die Sendung bestimmt ist, innerhalb des Nothstandsbezirks liegt. Die gewährten Ermässigungen betragen im allgemeinen für Futter- und Streumittel 50 %, für Saatgut 25 %. Die näheren Bestimmungen über die Anwendung des Tarifs und die gewährten Ermässigungen sind aus der angezogenen Bekanntmachung zu ersehen.

— **Einschränkung in der Annahme von Regierungsbauführern des Eisenbahnbaufaches und des Maschinenbaufaches.** Das preussische „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ veröffentlicht folgenden Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektionen vom 18. Juni d. J.:

„Der seit einiger Zeit immer mehr gestiegene Zudrang zu den höheren Stellen des Staatsdienstes im Eisenbahnbaufach und Maschinenbaufach macht es zur Vermeidung einer unerwünschten Ueberfüllung erforderlich, für den Bereich der Staatseisenbahnverwaltung bis auf weiteres eine Einschränkung in der Annahme von Regierungsbauführern beider Fachrichtungen eintreten zu lassen. Ich bestimme daher, dass für die Folge die Neueinstellung von Regierungsbauführern dieser beiden Fachrichtungen nicht ohne Einholung meiner Genehmigung erfolgen darf. Für die letztere wird ausser der Innehaltung der von mir für erforderlich erachteten Höchstzahl nicht allein der Zeitpunkt der Meldung, sondern in erster Reihe die durch die Prüfungen und durch die sonstigen Umstände dargethane Befähigung entscheidend sein. Um unter den Bewerbern die erforderliche Auswahl zu treffen, sind die eingehenden Gesuche nicht einzeln, sondern — nachdem die für den Staatseisenbahndienst erforderliche körperliche Tauglichkeit vorher festgestellt ist — bis auf weiteres Anfang Januar, Anfang April und Anfang Juli j. J. gesammelt vorzulegen (das erste Mal spätestens bis zum 1. August d. J.). Gesuche solcher Bewerber, die den für die körperliche Brauchbarkeit vorgeschriebenen Anforderungen nicht entsprechen, sind ohne Vorlage bei mir abzulehnen. Die Gesuche mit den dazu gehörigen Anlagen sind unter Beifügung einer Nachweisung nach dem hierfür vorgesehenen Muster ohne besonderen Bericht einzureichen, und zwar getrennt für Ingeniörbaubeflissene und Maschinenbaubeflissene.

Bewerber, deren Annahme zur praktischen Ausbildung für den Staatsdienst abgelehnt wird, dürfen die Bezeichnung ‚staatlich geprüfter Bauführer‘ führen. Soweit sie den Antrag stellen, bei späterer Gelegenheit zur praktischen Ausbildung im Staatseisenbahndienst zugelassen zu werden, und hierzu von mir für geeignet erachtet werden, werden sie in eine bei der Centralstelle zu führende Liste eingetragen. Bietet sich zu ihrer Einberufung nicht innerhalb eines Jahres Gelegenheit, so werden sie in der Liste gestrichen, falls sie die Bewerbung nicht rechtzeitig durch Vermittelung der betreffenden Eisenbahndirektions-Präsidenten erneuern.

Hinsichtlich der bei der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft auszubildenden grossherzoglich hessischen Regierungsbauführer verbleibt es bei den bisherigen Bestimmungen.“

— **Wegen des Ausschlusses der Händler vom Nothstandstarif für Futterstoffe und Streumittel** hatte sich u. a. die Handelskammer zu Magdeburg an den preussischen Handelsminister Möller gewandt, damit er veranlasse, dass diese Benachtheiligung des Handelsstandes aufhöre. Der Handelsminister hat darauf unter dem 11. d. Mts. folgende Antwort gegeben:

„Auf die Vorstellung vom 5. d. Mts. erwidere ich der Handelskammer, dass aus Anlass der von Ihnen und von zahlreichen anderen Stellen vorgetragenen Beschwerden über den Nothstandstarif für Futter- und Streumittel von hier aus Verhandlungen mit den betheiligten Verwaltungen eingeleitet, aber

noch nicht zum Abschluss gebracht sind. Eine Mittheilung über den Stand der Verhandlungen kann nicht gemacht werden."

— **Eisenbahnen im Eisenacher Oberlande und Thüringen.** Der weimarische Landtag hat den Staatsvertrag über die Vervollständigung des durch das Grossherzogthum Weimar führenden Eisenbahnnetzes durch Preussen, über dessen Inhalt wir in Nr. 48 S. 765 d. Ztg. berichteten, unverändert einstimmig angenommen. Bei dieser Gelegenheit wurden, wie die „Berl. B.-Ztg." berichtet, der weimarischen Staatsregierung vom Landtage zahlreiche weitere Wünsche der Bevölkerung in Bezug auf die Vervollständigung des Bahnnetzes innerhalb des Grossherzogthums unterbreitet, und zwar die folgenden: 1. Inangriffnahme der Bahnlinie Eschwege-Eisenach, 2. normalspuriger Ausbau der Feldabahnlinie Dorndorf-Kaltennordheim bei Fortsetzung derselben bis Fladungen, 3. Schaffung einer Eisenbahnverbindung zwischen Eisenach und Friedrichswerth (Nessethalbahn), 4. Bau einer Vollbahn von Apolda nach Postendorf oder Camburg, 5. Einbeziehung der Stadt Remda in das Bahnnetz durch Herstellung der Linie Erfurt-Rudolstadt oder auf andere geeignete Weise, 6. Schaffung einer Verbindungslinie von Münchenbernsdorf nach Gera oder, falls dieses Projekt eine allzu grosse Verzögerung erfährt, nach Triptis, 7. Fortsetzung der Linie Oberröblingen-Allstedt nach Querfurt. Man sieht, ein reichhaltiger Wunschzettel, dessen vollständige Erfüllung wohl noch manches Jahr auf sich warten lassen dürfte.

— **Die Frage der Verstaatlichung der ostpreussischen Südbahn** wird im Bericht der Korporation der Kaufmannschaft zu Königsberg i/Pr. für das Jahr 1900 eingehend behandelt. Das Herrenhausmitglied Graf Klinckowström hat bekanntlich die Verstaatlichung der ostpreussischen Südbahn im Herrenhause beantragt (vergl. Nr. 26 S. 406 d. Ztg.). „Der genannte Herr", so heisst es in dem Berichte, „macht es der ostpreussischen Südbahngesellschaft zum schweren Vorwurf, dass sie hauptsächlich die russische Getreidezufuhr Königsbergs vermittelt. Nichts ist natürlicher als diese Thatsache, denn die ostpreussische Südbahn verbindet Königsberg mit den Hauptproduktionsgebieten Russlands; auch eine Verstaatlichung würde an der Sachlage nichts ändern. Das auf der ostpreussischen Südbahn zugeführte Getreide wird aber, mit Ausnahme eines Theils der Futtermittel, so gut wie ausschliesslich seewärts weiter verschickt und bereitet somit der heimischen Landwirthschaft keinen Schaden, sondern auch für diese ist nach dem Zeugniss der ostpreussischen Landwirthschaftskammer ein lebhafter Durchgangshandel mit ausländischem Getreide von grossem Vortheil. Zweitens behauptet Graf v. Klinckowström, die ostpreussische Südbahn habe grossen Einfluss auf die Gestaltung des Artikels 19 des deutsch-russischen Handelsvertrages gehabt, und um dieses für die Folge unmöglich zu machen, müsse sie verstaatlicht werden. Mit Recht hat hierauf der Oberbürgermeister Hoffmann in der Herrenhaussitzung vom 27. März entgegnet, dass es bei dem Abschluss der fraglichen Bestimmung des Handelsvertrages sich nicht um die Interessen deutscher Privatbahnen, sondern einzig und allein um das Wohl der Städte Königsberg und Danzig gehandelt habe, und dass die Sonderinteressen einer Privatbahn das Urtheil sachverständiger und pflichttreuer Beamten des Deutschen Reichs, die jene Verhandlungen geleitet haben, nicht beeinflusst haben können. Königsberg muss wünschen, dass die ostpreussische Südbahn als Privatbahn erhalten bleibe. Die ostpreussische Südbahn ist für unseren internationalen Verkehr die Hauptzufuhrader, und Königsberg ist ausserordentlich dankbar, dass sie unseren Handel in dem so wechselreichen und äusserst schwierigen Wettbewerb mit den russischen Häfen stets kräftig unterstützt hat. Wenn auch sicherlich eine staatliche Verwaltung sich ebenso bemühen wird, den Handelsinteressen gerecht zu werden und den legitimen Verkehr mit Russland zu pflegen, so hat sie doch nicht die Beweglichkeit einer Privatbahn. Das staatliche Aufsichtsrecht über die Privatbahnen bürgt dafür, dass diese keinerlei Maassnahmen treffen, die der Provinz Ostpreussen zum Nachtheil gereichen. Die gegenwärtigen Tarife der ostpreussischen Südbahn für inländisches Getreide nach Königsberg sowie für alle übrigen Waaren sind die gleichen wie auf den angrenzenden Staatsbahnen. Einen Grund zu berechtigter Beschwerde über die ostpreussische Südbahn hat daher auch die Landwirthschaft nicht. Wir können daher nur dringend wünschen, dass die Verstaatlichung der Südbahn unterbleibe."

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die erste hessische Kammer trat in ihrer Sitzung vom 21. d. Mts. im wesentlichen den Beschlüssen der zweiten Kammer über die Vorlage, betreffend die Herstellung weiterer Nebenbahnen, bei, stimmte jedoch dem Ersuchen an die Regierung, eine Revision des Nebenbahngesetzes von 1884 einzuleiten, nicht zu. Finanzminister Gnauth erklärte bei dieser Gelegenheit, der finanzielle Erfolg und die gesammte Entwickelung des Verkehrs durch die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft habe die gehegten Erwartungen übertroffen. Gern erkenne er an, dass die gemeinschaftliche Verwaltung sich Hessen gegenüber auf das loyalste verhalten habe, insbesondere werde kein Opfer gescheut, in Hessen Rückständigkeiten, ebenso wie das in Preussen geschehe, zu beseitigen. Das Haus vertagte sich auf unbestimmte Zeit.

Auch die Handelskammer zu Giessen hat über die Eisenbahngemeinschaft ein gleich günstiges Urtheil gefällt, indem sie, der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" zufolge, am 4. d. Mts. beschloss, der Handelskammer zu Stuttgart auf ihre Anfrage nach den Erfahrungen, welche die Kammer über die Wirkung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für Hessen gemacht habe, zu antworten, dass die Eisenbahngemeinschaft, ganz abgesehen von den erheblichen finanziellen Vortheilen, für Hessen fast durchweg Verbesserungen gebracht habe und die Schattenseiten der Gemeinschaft im wesentlichen lediglich in dem praktisch bis heute nicht zu hoch anzuschlagenden Uebelstande zu erblicken seien, dass die Selbständigkeit der Bahnverwaltungen beseitigt und die Kontrole des Landtags wesentlich beeinträchtigt worden sei.

— **Kleinbahn Hörnum-Sylt.** Eine wesentliche Verbesserung der Verbindung mit den deutschen Nordseebädern über Hamburg bringt die Hamburger Nordseelinie. Es ist ihr nämlich nach vielen Mühen gelungen, die angestrebte Verbesserung der Dampferverbindung nach Sylt in diesem Jahre endlich zur Ausführung bringen zu können. Mit einem Kostenaufwande von 600 000 ℳ hat die Linie an dem Südende der Insel Sylt — Hörnum benannt — eine eiserne Landungsbrücke erbauen und zwischen dieser Landungsanlage und dem Badeort Westerland eine Kleinbahn herstellen lassen. Durch diese Anlagen wird in erster Reihe die Verbindung unabhängig von Ebbe und Fluth und damit die bisherige unregelmässige Landung in Munkmarsch vermieden; zweitens entfällt für die Fahrgäste das bisher so unbequeme, durch die ungünstigen Wasserverhältnisse bedingte Ausbooten mit einem kleineren Dampfer, da nunmehr die Reisenden direkt an der Hörnumer Landungsbrücke aus- bezw. einsteigen können. Ein weiterer Vortheil der neuen Linie besteht darin, dass die Reise Helgoland-Sylt gegen früher um $2\frac{1}{2}$ bis 3 Stunden verkürzt wird und zukünftig die eigentliche Seefahrt sich auf $1\frac{1}{2}$ bis 2 Stunden beschränkt. Auch ist es mit Eröffnung der neuen Sylter Linie möglich gewesen, eine tägliche direkte Dampferverbindung Hamburg-Sylt einzurichten und anschliessend daran eine tägliche Wattdampferverbindung nach Amrum und Wyk a/Föhr herzustellen. — Die Kleinbahn wird am 29. d. Mts. mit einer Festfahrt, zu der die Gäste von Hamburg aus mit der „Cobra" nach Hörnum befördert werden, eingeweiht. Der regelmässige Verkehr beginnt am 1. Juli.

— **Der Bau der Kleinbahn Quakenbrück-Menslage-Berge-Bawinkel-Lingen** muss einer Meldung der „Oldenb. Nachr. für Stadt und Land" zufolge als gesichert angesehen werden, nachdem jetzt das ganze erforderliche Kapital verfügbar gemacht ist. Der Staat selbst betheiligt sich an dem Unternehmen mit 433 000 ℳ; er ist im Aufsichtsrath durch zwei Stimmen vertreten. Die Ertheilung der Konzession steht unmittelbar bevor. Die technische Leitung des Baues wird voraussichtlich die Provinzialregierung übernehmen. Er wird so gefördert werden, dass der Betrieb auf der neuen Bahn noch im nächsten Jahre eröffnet werden kann. In Quakenbrück und Lingen werden, so weit möglich, die Bahnhöfe der Staatsbahnen mitbenutzt werden.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld anschliessenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis einschl. 22. Juni d. J. in 6 Arbeitstagen 102 671 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 112 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 99 737 und auf den Arbeitstag 16 623 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden sonach vom 16. bis 22. Juni d. J. auf den Arbeitstag 489 und im ganzen 2 934 Doppelwagen oder 3 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Ergänzung des bayerischen Eisenbahnrathes.** Durch Allerhöchste Entschliessung des Prinzregenten wurde an Stelle des kürzlich verstorbenen Gutsbesitzers Dr. Franz Schenk Freiherrn von Stauffenberg in Risstissen, welcher dem bayerischen Eisenbahnrathe seit dem Jahre 1884 ununterbrochen angehört hatte, der Landtagsabgeordnete und Referent in der Abgeordnetenkammer über das Verkehrswesen, Domkapitular Dr. Franz Seraph Pichler in Passau, auf die Dauer des Restes der Ernennungszeit des gegenwärtigen Eisenbahnrathes, welche sich noch bis zum Monat August k. J. erstreckt, als Eisenbahnrathsmitglied berufen.

— **Zum Eisenbahnunfall in Ludwigshafen a/Rh.** Die nunmehr abgeschlossene bahnamtliche Untersuchung über die Ursachen dieses am 9. Mai d. J. stattgehabten Unfalles (vergl. Nr. 38 S. 606 d. Ztg.), bei welchem bekanntlich der Lokomotivführer Bauer schwer (Amputation des linken Beines) verletzt und eine auf der Ludwigsstrasse stehende Frau getödtet wurde, hat folgendes ergeben:

Der verunglückte Schnellzug 43 (Basel-Berlin) bestand aus 10 Wagen und wurde ausschliesslich von Personal der Reichseisenbahnen begleitet. Von diesem Personal war lediglich der Wagenwärter, der sich im letzten Wagen bei dem Zugführer befand, streckenkundig. Der übrige Theil des Personals begleitete den Zug theils zum ersten Mal, theils waren ihm die örtlichen Verhältnisse des Kopfbahnhofes Ludwigshafen nicht genügend bekannt. Insbesondere hatte der Lokomotivführer des verunglückten Zuges, Karl Bauer aus Strassburg, die Strecke Lauterburg-Ludwigshafen nur einmal als Begleiter am Tage befahren und fuhr den Schnellzug 43 am 9. Mai zum ersten Mal selbständig, nachdem er seiner vorgesetzten Behörde gegenüber die schriftliche Erklärung abgegeben hatte, dass er genügend streckenkundig sei. Bis Schifferstadt, wo der Zug zum letzten Mal vor Ludwigshafen anhielt, verlief die Fahrt glatt; bei der Einfahrt in den Bahnhof Ludwigshafen aber muss der Führer alle Orientirung verloren und nicht mehr gewusst haben, wo er sich befand und an welcher Stelle er anzuhalten habe. Er fuhr nachgewiesenermaassen mit einer Geschwindigkeit von etwa 70 km in den Bahnhof ein und führte eine Nothbremsung erst angesichts des Prellbockes der auf das Einfahrtsgleis gestellten Drehscheibe aus. Da auch seitens des Zugbegleitpersonals nicht rechtzeitig gebremst wurde, zertrümmerte die Lokomotive den Prellbock und die Glaswand des Kopfbahnsteiges, setzte mit dem nachfolgenden Zuge über die Ludwigstrasse, die Hafenbahn, auf welcher sie zwei im Wege stehende Güterwagen mit sich riss, sowie über die Ländestrasse und stürzte sodann derart über die Böschung in den Winterhafen, dass der Führerstand noch gerade über Wasser blieb und das Lokomotivpersonal durch Leute zweier in der Nähe liegender Schiffe unter den Kohlen hervorgezogen und an Land gebracht werden konnte. Von den Reisenden wurde niemand verletzt und konnte der Zug mit sechs Wagen, in welchem der Unfall vielfach gar nicht bemerkt worden war, mit einer Verspätung von 17 Minuten die Fahrt nach Berlin fortsetzen.

Die Untersuchung der Bremsen, welche unmittelbar nach Stillstand des Zuges erfolgte, ergab, dass sämmtliche Bremsklötze fest an den Rädern anlagen, die Bremse also tadellos funktionirt hatte. Es kann somit der Unfall nur darauf zurückgeführt werden, dass der Lokomotivführer ebenso wie der Zugführer die Bremse zu spät in Thätigkeit gesetzt haben. Dafür, dass auf der Lokomotive anlässlich der Mitfahrt des zur Erlangung der Streckenkenntniss beigegebenen zweiten Lokomotivführers Bier verabreicht worden sei, wie in einigen Zeitungen behauptet wurde, fehlt jeder Anhaltspunkt. Ebenso ist die Nachricht über den Tod des Lokomotivführers Bauer, der sich den Umständen entsprechend wohl befindet, unrichtig. — Der Materialschaden wird, einschliesslich der Hebung der Lokomotive, kaum 10 000 ℳ. erreichen.

— Für das **Meldeverfahren bei Waldbränden im Bereich der sächsischen Staatsbahnen** ist unter Aufhebung früherer Bestimmungen folgendes vorgeschrieben worden: In allen Fällen, in denen ein Waldbrand in unmittelbarer Nähe der Eisenbahn ausbricht und die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dass der Brand durch Funkenflug aus den Lokomotiven veranlasst wurde, hat der zuständige Bahnmeister unbeschadet der sonst zu ergreifenden Maassnahmen unverzüglich eine telegraphische Mittheilung an die zuständige Maschineninspektion unter Angabe der Nummer des in Frage kommenden Zuges gelangen zu lassen. Weiter hat er in dem an die vorgesetzte Bauinspektion zu erstattenden Berichte unter anderem anzugeben, welche Windrichtung zur Zeit des Aufganges des Brandes herrschte und ob hiernach die Entstehung des Brandes mit Wahrscheinlichkeit auf Funkenflug zurückgeführt werden kann oder nicht. Die Maschineninspektion hat sofort nach erhaltener Mittheilung die genaue Untersuchung der betreffenden Lokomotiven in Bezug auf den Zustand derjenigen Einrichtungen, welche zur Verhütung des Funkenfluges bestimmt sind, zu veranlassen und möglichst bald eine Niederschrift über den Befund und über die Art des bei der fraglichen Fahrt verwendeten Brennmaterials an die zuständige Betriebsdirektion kurzer Hand abzugeben, wohin auch die bei der Bauinspektion und Bahnverwalterei entstandenen Untersuchungsverhandlungen gelangen. Auf einfache Böschungsbrände bezieht sich dies Verfahren nicht.

— **Sterbekassenverein pragmatischer Beamten der bayerischen Verkehrsanstalten.** Am 11. d. Mts. fand die Generalversammlung dieses Vereins in München statt. Dem Rechenschaftsberichte über das abgelaufene Jahr — dem 41. seines Bestehens — entnehmen wir, dass die Zahl seiner Mitglieder zur Zeit 1 048 beträgt, dass der Verein im Berichtsjahre 34 Mitglieder durch den Tod und ein Mitglied durch Austritt verloren hat, während ihm 12 neue beigetreten sind. Seit dem Bestehen des Vereines sind im ganzen 851 Mitglieder verstorben. An die Hinterlassenen der 34 im letzten Jahre Verstorbenen gelangte nach dem Sterbegeld von je 1 400 ℳ. im ganzen die ansehnliche Summe von 47 214 ℳ. zur Auszahlung. Die Einnahmen betrugen 66 288 ℳ., die Ausgaben 54 321 ℳ., es ergab sich somit eine Mehreinnahme von 11 967 ℳ., welche dem Vereinsvermögen zugeführt werden konnte, das infolge dessen nunmehr die beträchtliche Höhe von 481 967 ℳ. erreicht hat. Gegenüber dem Vorjahre (mit 39 Sterbefällen) zeigte das abgelaufene Jahr sowohl in der Anzahl der Sterbefälle, als auch in der Höhe der Ausgaben eine Abnahme. Bei solch' ausserordentlich günstiger Vermögenslage ist der Verein gegen alle Wechselfälle vollkommen sicher gestellt, und es ist im Hinblick auf den so bedeutenden Kapitalstock mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit schon jetzt anzunehmen, dass das Sterbegeld in einigen Jahren auf 1 500 ℳ. wird erhöht werden können. — An der Spitze der aus sieben Mitgliedern bestehenden Vorstandschaft steht seit 20 Jahren der Regierungsdirektor Ernst Ritter von Rutz, Fiskal der bayerischen Verkehrsanstalten, dessen umsichtiger Führung und Leitung der Verein sein Gedeihen und seinen gesicherten Fortbestand grösstentheils mit zu verdanken hat.

— **Sommerausflüge des Eisenbahnvereins Krefeld-Oppum.** Der Verein hatte für seine diesjährigen Sommerausflüge Cleve mit seiner waldigen Umgebung gewählt. Am 17. und 24. d. Mts. langten jedesmal in je zwei von der Eisenbahndirektion Köln unentgeltlich zur Verfügung gestellten Sonderzügen rund 1 200 Theilnehmer gegen 2 Uhr Nachmittags in Cleve an und nahmen in dem als Absteigeort gewählten Adlersaale des Restaurant Kaldenhoff einen Erfrischungstrunk.

Das bei allen festlichen Veranstaltungen des Vereins übliche Kaiserhoch brachte am 17. d. Mts. der stellvertretende Vorsitzende, Verkehrsinspektor Wiefels, und am 24. d. Mts. das Vorstandsmitglied, Dreher Jörss, in begeisternden Worten aus, worauf die Nationalhymne gesungen wurde, der sich Gesangvorträge des Quartetts anschlossen. Am 24. d. Mts. nahm ausserdem der Vorsitzende, Eisenbahndirektor Memmert, Veranlassung, einen Rückblick auf die zehnjährige Ministerthätigkeit des Leiters der Eisenbahnen, Sr. Excellenz v. Thielen, zu werfen und seine nie erlahmende Schaffenslust, insbesondere auch seine den Beamten und Arbeitern gewidmete Fürsorge in beredten Worten zu schildern. Die zu Herzen gehende Rede klang aus in einem kräftigen Hoch auf Excellenz v. Thielen.

Hierauf theilten sich die Theilnehmer in grössere und kleinere Abtheilungen, besichtigten die Sehenswürdigkeiten des an Sagen reichen Städtchens mit seiner herrlichen Umgebung und fanden sich von 5 Uhr ab in den prächtigen Gartenanlagen des Hotels Stirum am Thiergarten, wo bis zur Rückfahrt Konzert vorgesehen war, wieder zusammen. Alle Theilnehmer sind des Lobes über das Gebotene voll, und werden die in frischer Waldesluft verbrachten frohen Stunden ihnen noch recht lange eine angenehme Erinnerung sein.

— **Deutsche Kohlen für die dänischen Staatsbahnen.** Der „Shipping" zufolge hat vermöge des englischen Kohlenzolles der deutsche Wettbewerb den englischen bei der Vergebung einer bedeutenden Kohlenlieferung für die dänischen Bahnen aus dem Felde schlagen können. Es handelt sich um 8000 t Dampfkohle, die bereits neulich statt in England in Deutschland bestellt wurden, und um eine Lieferung von 22 000 t, die nunmehr ebenfalls an das rheinisch-westfälische Syndikat vergeben wurde, nachdem man bislang den Bedarf in England gedeckt hatte.

Oesterreich-Ungarn.

— **Länge der österreichischen Eisenbahnen.** Nach der soeben veröffentlichten Uebersicht der Längen der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen mit Dampf- und elektrischem Betriebe in Oesterreich erreichte das Netz dieser Eisenbahnen Ende des Jahres 1900 eine Ausdehnung von 19 536 km (Baulänge) gegen 19 008 km am Schlusse des Vorjahres. Die Vergrösserung des Bahnnetzes im Jahre 1900 beläuft sich sonach auf rund 528 km. Hiervon entfallen 453 km auf Dampfbahnen und 75 km auf elektrisch betriebene Bahnen.

— **Der erste Spatenstich am Karawanken-, Pyhrn- und Tauerntunnel.** Wie bereits gemeldet, wurden in den letzten Tagen die Tunnelarbeiten in den Karawanken am Pyhrn und in den Tauern für die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest in Angriff genommen. Die Vornahme

des ersten Spatenstiches zum Bau des Karawankentunnels wurde in Anwesenheit von Vertretern des Eisenbahnministeriums und zahlreicher Gäste sowie unter Theilnahme der Bevölkerung der umliegenden Gemeinden festlich begangen. Nach einer die Bedeutung der Feier würdigenden Ansprache des Leiters der Trassirungsabtheilung und einer Anrede des Bürgermeisters von Klagenfurt wurde die kirchliche Einweihung des Stollenortes vorgenommen, worauf der Vertreter des Eisenbahnministeriums den ersten Spatenstich mit einem „Glück auf!" auf den Kaiser ausführte. Sodann ergriff der Reichsrathsabgeordnete von Klagenfurt das Wort, um dem Wunsche nach glücklicher Vollendung des Bauwerkes Ausdruck zu geben.

Dem Beginn des Baues am Karawankentunnel folgte am 22. d. Mts. die Feier des ersten Spatenstiches am Pyhrntunnel. Am Stollenorte gedachte der Bürgermeister von Spital in einer Ansprache zunächst des Kaisers und sprach sodann dem Eisenbahnminister und dem Reichsrathe den Dank der Bevölkerung für die Sicherstellung der Pyhrnbahn aus. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums nahm sodann den ersten Spatenstich mit einem dreimaligen „Glückauf!" auf den Kaiser vor.

Am 24. d. Mts. wurde der erste Spatenstich zum Tauerntunnel vollzogen. Die Feier wurde schon am Vorabende durch die Beleuchtung des Gasteiner Wasserfalles und durch ein prächtiges Feuerwerk eingeleitet. Auch hier nahm ein Vertreter des Eisenbahnministeriums den ersten Spatenstich vor, worauf der Bürgermeister von Bad Gastein ein stürmisch aufgenommenes Hoch auf den Kaiser ausbrachte. Der Reichsrathsabgeordnete der Stadt Salzburg besprach sodann die grosse Bedeutung der Tauernbahn für die Entwickelung des Verkehrs und schloss mit einem Heil auf den Eisenbahnminister.

— **Bahnprojekt St. Pölten - Mariazell.** Der niederösterreichische Landtag hat in der Sitzung vom 3. Mai 1900 beschlossen, die Schaffung einer Bahnverbindung nach Mariazell anzustreben, sich grundsätzlich für den Ausbau der Linie St. Pölten-Kirchberg nach Mariazell mit einem Anschlusse an die Ybbsthalbahn ausgesprochen und den Landesausschuss beauftragt, in kürzester Zeit eine die Sicherstellung dieser Bahn betreffende Vorlage einzubringen und alle Maassnahmen für das baldige Zustandekommen der Bahn zu ergreifen. In Gemässheit dieses Beschlusses hat der niederösterreichische Landesausschuss die Frage der gedachten Eisenbahnverbindung in eingehender Weise weiter verfolgt, und berichtet er nunmehr dem Landtage, dass die nach dem Landesgesetze vom 28. Mai 1895 erforderlichen kommerziellen sowie die technischen Vorbedingungen für die Verwirklichung des Bahnprojektes Kirchberg an der Pielach-Mariazell vorhanden seien und dass sowohl die Regierung als auch das Land Steiermark ihre Bereitwilligkeit erklärt haben, wegen Zusicherung angemessener Beiträge zu diesem Bahnbau in Verhandlungen einzutreten. Die geplante Lokalbahn würde von Kirchberg über Frankenfels und Puchenstuben nach Mariazell führen, wäre also eine Fortsetzung der Pielachthalbahn und läge zwischen der Ybbsthalbahn und der Staatsbahnlinie St. Pölten-Kernhof. Der Landesausschuss stellt folgende Anträge: Sobald der Nachweis erbracht wird, dass 30 % des vom Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Landesausschusse festgesetzten Anlagekapitals für die schmalspurige Lokalbahn Kirchberg an der Pielach - Mariazell von den Betheiligten mit Beihilfe des Staates durch Uebernahme von Stammaktien zum vollen Nennwerthe oder in Leistungen à fonds perdu aufgebracht werden, übernimmt das Land Niederösterreich die Reinertragsgewähr für die zur Beschaffung des weiter erforderlichen Aufwandes auszugebenden, mit 4 % zu verzinsenden und innerhalb 75 Jahren rückzuzahlenden Prioritätsobligationen (Eisenbahn-Schuldverschreibungen) bis zum Höchstbetrage von 6 300 000 Kr. in der Weise, dass für den Fall, als das Erträgniss der Bahn zur Verzinsung und Tilgung dieser Schuldverschreibungen nicht ausreichen sollte, der auf das Erforderniss zur vierprozentigen Verzinsung und zur planmässigen Tilgung innerhalb 75 Jahren sich ergebende Abgang aus Landesmitteln vorschussweise gedeckt wird. Die Ausführung der Bahn und die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat, unbeschadet der gesetzlichen Einflussnahme der Staatsverwaltung, für Rechnung des Unternehmens durch den Landesausschuss zu erfolgen.

— **Zum Verloosungsstreit der Buschtěhrader Bahn.** Vom Prager Handelsgerichte werden mittelst einer Kundmachung die Besitzer der fünfprozentigen Prioritätsobligationen der Bahn davon in Kenntniss gesetzt, dass der Oberste Gerichtshof die Entscheidung des Oberlandesgerichtes, welches dem gemeinschaftlichen Kurator der Prioritätenbesitzer die Zustimmung zur Klageführung gegen die Bahn wegen des die Prioritätenbesitzer angeblich schädigenden Vorganges bei der Verloosung ertheilt hatte, aufgehoben hat. In der Begründung wird darauf hingewiesen, dass, nachdem von den Besitzern von 9 846 Stück Prioritätsobligationen nur die Besitzer von 1 043 Stück für den Antrag des Kurators auf Klageführung gestimmt haben, angenommen werden müsse, dass die weitaus überwiegende Mehrheit der Prioritätenbesitzer nicht erachtet habe, dass ihre gemeinsamen Rechte gefährdet seien. Der Oberste Gerichtshof hat daher die vom Oberlandesgerichte aufgehobene Entscheidung des Handelsgerichtes, welches die Bewilligung zur Klageführung verweigert hatte, wieder hergestellt.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im April d. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im April	
	1901	gegen 1900
	Kr.	Kr.
ungarische Staatsbahnen	14 141 500	— 205 367
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	1 308 200	+ 2 556
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	129 800	— 2 808
Kaschau-Oderberger Eisenb. (ung. Linie)	891 893	— 159 912
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	128 115	+ 32 735
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	92 100	+ 1 076
Hauptbahnen zusammen	16 691 608	— 331 720
Lokalbahnen „	2 626 126	+ 86 519
insgesammt	19 317 734	— 245 201

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im April d. J. 9 376,9 (+ 25,0) km und jene der Lokalbahnen 8 187,9 (+ 132,4) km, zusammen somit 17 564,8 (+ 157,4) km. — Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 80 322 273 (+ 1 485 948) Kr. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 1 212 795 Kr. und auf die Lokalbahnen 273 153 Kr.

— **Maassnahmen der österreichischen Staatsbahnen zur Förderung des Personen- und Güterverkehrs.** Wie der Bericht über die Ergebnisse der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1900 hervorhebt, haben in jenem Jahre auf Veranlassung des Eisenbahnministeriums die Redaktionen hervorragender ausländischer Zeitungen (Tages- und illustrirter Wochenblätter) Berichterstatter nach Oesterreich entsendet und auf Grund der von ihnen gewonnenen Reiseeindrücke Mittheilungen über die österreichischen Alpengegenden in den betreffenden Zeitungen veröffentlicht. Die Durchführung einer grösseren Aktion zur Hebung des Reiseverkehres aus dem Auslande nach Oesterreich unter Zuziehung der in den Alpenländern bestehenden oder in Bildung begriffenen Fremdenverkehrsverbände sowie anderer Betheiligten ist im laufenden Jahre in Angriff genommen worden. Die Auskunftsbüros der österreichischen Staatsbahnen in Salzburg, Bregenz und Karlsbad haben eine den Bedürfnissen des reisenden Publikums entsprechende Ausgestaltung erfahren. Die Einrichtung einer österreichischen Reiseauskunftsstelle in Newyork wurde durch Gewährung einer Beihilfe ermöglicht. Ausserdem wurde während der Dauer der Pariser Weltausstellung daselbst im österreichischen Reichshause ein Auskunftsbüro der österreichischen Staatsbahnen eingerichtet. Fremdenverkehrs- und alpine Vereine erhielten Unterstützungen zur Förderung des Unterkunftswesens in den Hochalpen sowie Beiträge zu den Kosten der Ausführung und Erhaltung von Wegen und Wegmarkirungen. Die im Vorjahre zur Einführung gelangten 15- und 30 tägigen Abonnements für Turen im Salzkammergut wurden ab 1. Mai 1900 wieder ausgegeben und versuchsweise auch derartige Fahrkarten für Böhmen und Galizien eingeführt. Sonderzüge wurden zu ermässigten Fahrpreisen zum Besuche von Ausflugsorten und Gebirgsstationen im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen nach dem Gesäuse, nach Lilienfeld und Kienberg-Gaming, nach dem Kampthal usw. gefahren. Ebenso wurden Sonderzüge zwischen Innsbruck-St. Anton einerseits und Lindau-St. Anton andererseits, dann von Wien nach München in Verkehr gesetzt.

Auch im Güterverkehr hat die Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1900 eine Reihe von Maassnahmen theils durchgeführt, theils zur Durchführung vorbereitet, welche den Zweck verfolgen, Erleichterungen für das Publikum zu schaffen und dadurch eine Belebung des Verkehrs herbeizuführen. So erfolgte u. a. die Ausgestaltung der Güterabfertigung mit Frankirungsmarken, durch deren Ausdehnung auf gewöhnliches und besonders ermässigtes Eilgut und Erweiterung der Beförderungsentfernungen; die Zusammenlegung des bahnseitigen Magazindienstes und der Güterkassen der österreichischen Staatsbahnen auf dem Bahnhofe der Südbahngesellschaft in Triest sowie die Einrichtung des bahnseitigen Güter-Rollfuhrdienstes in mehreren Stationen. Vorbereitet wurde im Jahre 1900 die Ausgestaltung der Güterabfertigung mit Frankirungsmarken durch Ausdehnung derselben auf die vom Staate betriebenen Lokalbahnen; die Einführung der parteiseitigen Abfertigung der Güter in gewissen

Stationen behufs Entlastung der Bahnexpedite und Vereinfachung der Güterabfertigung daselbst; die weitere Ausdehnung der bereits im Jahre 1898 und 1899 in einzelnen Staatsbahndirektionsbezirken eingeführten Reform des Güterzugdienstes und der Verladeweise der Stückgüter; die Vereinfachung des Abfertigungsdienstes auf Lokalbahnen; die Herausgabe eines Kursbuches für die Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österreichischen Eisenbahnen und die Auszahlung der Frachtgebühren und Nachnahmen durch die Postsparkassen.

Uebrige europäische Länder.

— **Frankreich und der Simplontunnel.** Die westlichen Zufahrtslinien zum Simplon, welche in der Westschweiz schon länger eine sehr lebhafte Bewegung hervorgerufen hatten, die namentlich durch die nächstbetheiligte Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft nach Frankreich übertragen war, werden jetzt auch amtlich in Paris in Erwägung gezogen (vergl. unsere Mittheilung in Nr. 43 S. 691 d. Ztg.). Der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin hat eine Kommission ernannt, welche die französischen Zufahrtslinien und die allfällige Nothwendigkeit der Erbauung neuer Eisenbahnen zu diesem Zwecke prüfen soll. Auf schweizerische Veranlassung hat schon der Direktor der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ein Gutachten über die kürzeste Verbindung abgegeben, deren Linie Dijon-Pontarlier-Lausanne bisher den kürzesten Weg von Paris nach Mailand bildet. Uebrigens stehen verschiedene, in dieser Zeitung schon besprochene Pläne sich gegenüber; in der Schweiz herrscht deshalb starke Eifersucht zwischen den Interessen von Genf und Lausanne. Die nöthige Durchbohrung des Jura an mehreren Stellen wird grosse Kosten machen; dies wäre bei dem Projekt einer neu zu erbauenden Strecke Lons-le-Saulnier-Faucille-Genf der Fall, deren Kosten auf 130 000 000 Fr. geschätzt sind. Das zweite Projekt hat für die Franzosen den Vortheil, dass es fast ausschliesslich schon bestehende Strecken benutzt und bis Saint-Maurice im Rhonethal ganz auf französischem Boden liegt. Doch werden die Kosten dieses Ausbaues auch auf etwa 80 000 000 Fr. geschätzt, da u. a. der grosse Credotunnel bei Bellegarde, der baufällig und ungenügend ist, umgebaut werden müsste. Die letztere Linie würde 30 km länger sein. Auch in Frankreich kommen natürlich widerstreitende Interessen in Betracht. In der letzten Generalversammlung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn erklärte der Präsident Dervillé, die Gesellschaft würde, falls die Schweiz den Unterschied von 48 000 000 Fr., welcher zwischen den beiden Voranschlägen besteht, auf sich nähme, die Lons-le-Saulnier-Faucillebahn bevorzugen. Der Pariser „Matin“ dagegen bekämpft diesen Plan.

— **Ausstand der Arbeiter am Simplontunnel.** Nachdem die Bohrarbeiten im Simplontunnel soweit vorgeschritten sind, dass Ende Mai fast 9 000 m vollendet waren, droht ein grosser Streik den Fortgang der Arbeiten auf längere Zeit zu unterbrechen. Zunächst stellten von den auf der italienischen Seite beschäftigten 1 783 Arbeitern etwa 300 Maurer und Steinmetzen die Arbeit ein, und am 25. d. Mts. ist nun auch auf der schweizerischen Seite ganz unerwartet ein Streik ausgebrochen. Dort sind etwa 2 000 Arbeiter beschäftigt. Der Ausstand ist den letzten Nachrichten zufolge ganz allgemein, die Gesammtzahl der Ausständigen auf beiden Seiten wird auf etwa 4 000 angegeben, das ist also die Gesammtzahl der Arbeiter. Hauptforderungen sind Lohnerhöhung um 50 Cts. und Sechsstundentag für die Bohrarbeit. Auf der italienischen Seite sind zur Aufrechterhaltung der Ordnung 60 Gendarmen und 600 Mann Truppen ausgerückt; es soll bereits ein blutiger Zusammenstoss stattgefunden haben. Auf der schweizerischen Seite hat die walliser Regierung gleichfalls Truppen aufgeboten.

Fremde Welttheile.

— **Eine Bergbahn in Indien.** Dem „Monit. delle strade ferr.“ entnehmen wir eine Beschreibung der Bahn auf das Nilgirigebirge (Präsidentschaft Madras). Sie ist die erste und bis jetzt auch längste Zahnradbahn, die in Indien nach dem System Abt erbaut ist, und verbindet die wichtigen Städte Utakamand, die Sommerresidenz des Guvernörs von Madras, und Wellington das Militärsanatorium für das südliche Indien. Sie hat Meterspur und überwindet zwischen Mettapolliem, ihrem Ausgangspunkte, und der Höhe der Nilgiriberge in einer Länge von 30 km einen Höhenunterschied von 1 825 m. Die ersten 7,5 km haben eine Steigung von 25 ‰, der übrige Theil, der nach dem System Abt gebaut ist, eine solche von 80 ‰. Auf der Linie waren zahllose Kunstbauten, unter ihnen nicht weniger als 23 grosse und 113 kleine Brücken und 9 kürzere Tunnel, nöthig. Die Kosten beliefen sich auf etwa 190 000 ℳ für das Kilometer. Die sechsrädrigen gekuppelten Lokomotiven sind nach dem gemischten Abt'schen System gebaut, haben 0,76 m im Durchmesser und wiegen je 33 t; sie kosteten je 52 000 ℳ. Das rollende Material besteht bis jetzt aus 4 Lokomotiven, 16 Güter-, 4 Personenwagen I. Klasse, 4 gemischten Wagen und 4 Packwagen. 2 Personen- und 2 Güterzüge durchlaufen täglich die Linie nach beiden Richtungen. Die Züge fahren mit einer Schnelligkeit von 13 km in der Stunde. Die Personentarife betragen bei der Bergfahrt zwischen 10½ und 1 Rupie (1 Rupie etwa 1 ℳ), je nach der Klasse, bei der Thalfahrt die Hälfte.

— **Eisenbahnen in Französisch-Indien (Yünnan-Eisenbahn).** Der französische Ministerrath hat einen Gesetzentwurf gebilligt, welcher den vom Guvernör von Indochina, Doumer, mit einer Finanzgesellschaft abgeschlossenen Vertrag, betreffend Bau der Yünnanbahn, genehmigt. Danach errichtet die Konzessionärin auf ihre Gefahr die Eisenbahn von Lao-Kay nach Yünnan-Sen in einer Länge von 468 km; ausserdem wird ihr von der Regierung Indochinas die Eisenbahn von Haïphong nach Lao-Kay übertragen, die direkt durch die Kolonie gebaut wird und 385 km lang ist. Die Konzessionsdauer beträgt 75 Jahre. Die Baukosten der Yünnanbahn sind mit 101 000 000 Fr. veranschlagt, davon 12 500 000 Fr. Aktienkapital, 12 500 000 Fr. Zuschuss Indochinas und 76 000 000 Fr. Obligationen mit Zinsgewährleistung.

— **Ein schweres Eisenbahnunglück** hat sich auf der **Wabash-Eisenbahn**, 15 Meilen westlich von Peru (Indiana, Vereinigte Staaten von Nordamerika), ereignet. Eine Bockbrücke wurde vom Hochwasser weggeschwemmt, und ein Personenzug, welcher mit grosser Geschwindigkeit dahinfuhr, stürzte infolge hiervon in die Tiefe. Die Lokomotive und fünf Wagen wurden zertrümmert. 16 italienische Auswanderer, welche sich auf dem Wege nach der Salzseestadt befanden, sind umgekommen. 50 Reisende sind verletzt, darunter viele schwer. Das Unglück ereignete sich bei Nacht.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinigung von Bahnhöfen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. In Dresden-Neustadt sind die früheren Güter- und Eilgutverwaltungen des Leipziger und schlesischen Bahnhofs vereinigt worden. Es besteht in Dresden-Neustadt nur noch eine Eilgut- und eine Güterverwaltung. Die nach Dresden-Neustadt bestimmten Sendungen sind demgemäss nur nach Dresden-Neustadt (ohne weitere Bezeichnung) abzufertigen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Juli d. J. wird die zwischen den Stationen Zielenzig und Schermeisel an der Bahnstrecke Reppen-Meseritz gelegene Haltestelle Gleissen, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Grossvieh in einzelnen Stücken, lebenden Thieren in Wagenladungen und Fahrzeugen eröffnet werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Budapest-Dombovar zwischen den Stationen Budafok und Érd errichtete Haltestelle Érd megállóhely ist am 11. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Érd megállóhely liegt 9,7 km von Budafok und 2,4 km von Érd entfernt. Ferner ist die an der bezeichneten Strecke zwischen den Stationen Érd und Ércsi gelegene Halte- und Verladestelle Batta zu einer Station erweitert und in dieser Eigenschaft am 1. Mai d. J. dem Verkehr übergeben worden. Die Abfertigungsbefugnisse dieser Station erleiden keine Veränderung und erstrecken sich auch in Zukunft nur auf die Aufnahme und Abgabe von Personen, Gepäck und Wagenladungsfrachtgütern.

Aenderung von Stationsnamen.
Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird der in den Gütertarifen enthaltenen Station Westend die Bezeichnung Charlottenburg, Güterbahnhof beigelegt.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:
Nr. 2475 vom 22. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle wegen Laufmiethеberechnung (abgesandt am 27. Juni d. J.).

Nr. 2510 vom 22. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die erste Anmeldung von Aenderungen usw. für den am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 27. Juni d. J.).

Nr. 2510 vom 22. Juni d. J. an die zur demnächstigen Prüfung des I. Entwurfes eines vom 1. Oktober 1901 ab gültigen Nachtrages zu den Fahrscheinverzeichnissen berufenen Stellen, betreffend die erste Anmeldung von Aenderungen usw. für den am 1. Oktober 1901 in Kraft tretenden Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 27. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Nebenbahnstrecke Simmern-Kirchberg (Hunsrück) für den Güterverkehr.
Am 15. Juli d. J. werden die an der Neubaustrecke Simmern-Kirchberg liegenden Stationen Kirchberg (Hunsrück) und Unzenberg eröffnet und gleichzeitig in den Gruppentarif VI, die Gruppenwechseltarife mit Gruppe VI und den Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verband aufgenommen.
Die beiden Stationen sind eingerichtet für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern, sowie Wagenladungen; ausgeschlossen sind Fahrzeuge und Sprengstoffe.
Bis zur Herausgabe von Nachträgen sind der Frachtberechnung zu Grunde zu legen die Entfernungen von Simmern zuzüglich 6 km für Unzenberg und 11 km für Kirchberg.
Die in dem am 15. Juli d. J. erscheinenden Nachtrag I zum Gruppentarif VI für den Verkehr zwischen Kirchberg (Hunsrück) und Unzenberg einerseits und Mannheim andererseits vorgesehenen Frachtsätze haben zugleich Gültigkeit für den Verkehr zwischen Kirchberg (Hunsrück) und Unzenberg einerseits und Mannheim (bad. Bahn) andererseits.
Auskunft ertheilen das Verkehrsbüreau und die Abfertigungsstellen.
Mainz, den 22. Juni 1901. (1580)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Die Eröffnung der neuen Strecken Flensburg-Pattburg/(Tondern)-Tingleff-Törsbüll-Sonderburg findet am 15. Juli d. J. statt.
Der Fahrplan für die neuen Strecken und die auf den alten Strecken eintretenden Fahrplanänderungen werden in einem Nachtrage zu dem diesseits herausgegebenen Taschenfahrplan bekannt gegeben, welcher von den Inhabern des Taschenfahrplanbuches vom 30. Juni d. J. ab bei den Fahrkartenausgabestellen unentgeltlich entnommen werden kann. Die Deckblätter zum Aushangfahrplan liegen vom 1. Juli d. J. ab auf den Stationen zur Einsicht aus.
Auf den alten Strecken des Bezirks ändern sich nur folgende Züge:
Zug 22 auf der Strecke N. S. Weiche-Vamdrup,
„ 555 auf der Strecke Vamdrup-Rothenkrug,
„ 24 auf der Strecke N. S. Weiche-Tingleff.
Altona, im Juni 1901. (1580a)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Staatsbahn-Thiertarif und Staatsbahn-Privatthiertarif.
Am 1. Juli d. J. wird die z. Zt. nur für den Kleinviehverkehr eingerichtete Station Niedobschütz sowie die Haltestelle Schoffschütz des diesseitigen Bezirks auch für die Abfertigung von Grossvieh eröffnet.
Kattowitz, den 26. Juni 1901. (1581)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Juli d. J. an können von und nach der Station Bettmannsäge — Linie Plattling-Eisenstein — Stückgüter im Einzelgewichte bis 250 kg und Wagenladungen der Spezialtarife I, II und III sowie der Ausnahmetarife I/a und I/b angenommen und unmittelbar abgefertigt werden.
München, den 23. Juni 1901. (1582)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli d. J. wird die zwischen den Stationen Zielenzig und Schermeisel an der Bahnstrecke Reppen-Meseritz gelegene Haltestelle Gleissen, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Grossvieh in einzelnen Stücken, lebenden Thieren in Wagenladungen und Fahrzeugen eröffnet werden.
Die Abfertigung von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.
Posen, den 21. Juni 1901. (1583)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1901 wird der in den Gütertarifen enthaltenen Station „Westend" die Bezeichnung „Charlottenburg, Güterbahnhof" beigelegt.
Berlin, den 21. Juni 1901. (1584)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. werden für Sand und Kies ab Durmersheim nach einer Anzahl württemb. Stationen ermässigte Frachtsätze eingeführt.
Nähere Auskunft ertheilt die Station Durmersheim sowie unser Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 25. Juni 1901. (1585)
Grossh. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 wird die Station Güsen als Versandstation in den im obengenannten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine usw.) einbezogen.
Auskunft über die Höhe der fraglichen Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.
Magdeburg, den 26. Juni 1901. (1586)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli d. J. tritt zum Gütertarif für die Gruppe IV — Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster — der Nachtrag 15 in Kraft, welcher u. a. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und der Ueberfuhrgebühren, Tarifkilometer und Frachtsätze für die demnächst zur Eröffnung gelangenden Stationen Emden Aussenhafen, Neuenkirchen Kr. Sulingen und Schwaförden des Direktionsbezirks Münster und die Stationen der Strecke Pattburg/Tingleff-Sonderburg des Direktionsbezirks Altona, sowie neue Ausnahmefrachtsätze für die Stationen Wülfel, Emden, Emden Aussenhafen, Leer und Papenburg enthält.
Ausserdem treten im Verkehr mit den Stationen Gravenstein und Sonderburg mit dem Tage der Betriebseröffnung auf diesen Stationen Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen etc. und für Eisen etc. in Kraft.
Soweit Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze eintreten, treten dieselben erst am 15. August d. J. in Kraft.
Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.
Hannover, den 25. Juni 1901. (1587)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 1. Juli alten/14. Juli neuen Stils 1901 werden im Gütertarif, Theil III A die Ausnahmefrachtsätze für gewisse Güter nach St. Petersburg und Moskau auch auf den Verkehr von Station Eydtkuhnen ausgedehnt.
Mit demselben Zeitpunkt werden neue Ausnahmefrachtsätze für russisches raffinirtes Petroleum von Baku und Ssurachany der transkaukasischen Eisenbahn sowie von Petrowsk der Wladikawkas-Eisenbahn nach Stationen der grossherzoglich badischen und königlich bayerischen Staats-

eisenbahnen, der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, der pfälzischen Eisenbahnen sowie der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen (Bezirk St. Johann=Saarbrücken und Mainz) eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die vorstehend genannten Verwaltungen sowie die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung.

Bromberg, den 27. Juni 1901. (1588)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-ungar.-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft 3 B, vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1901 wird die Stationsverbindung Bielitz-Hof in den Ausnahmetarif Nr. 26 B (Eisen und Stahl etc.) Abtheilung III aufgenommen.

München, den 23. Juni 1901. (1589)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 15. Juni 1901 ist die Station Fürth Westvorstadt (der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München) mit den bestehenden Frachtsätzen der Station Fürth Staatsbhf. in den Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull aufgenommen worden.

München, den 24. Juni 1901. (1590)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf=Donaulände.

Theil II vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli l. J. gelangen für Rohtabaksendungen in Ladungen von 5 bezw. 10 t (Ausnahmetarif 10 der Tariftabelle a) die folgenden Frachtsätze zur Einführung:

Deggendorf=Donaul.-Lindau . 176 ₰
" " -Friedrichshafen . . . . 205 "
Deggendorf=Donaul.-Basel B.B. 382 Cts.*) für 100 kg.

*) Der Frachtsatz für Basel B. B. gilt nur für Wagenladungen von wenigstens 10 000 kg.

Auf Seite 9 des Nachtrags II ist beim Frachtsatze des Ausnahmetarifs 10 Passau=Donaul. - Basel zu 398 Cts. für 100 kg ebenfalls ein * mit der vorstehenden Anmerkung am Fusse der Seite anzubringen.

München, den 21. Juni 1901. (1591)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr (Gruppe V/VI) und thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 1. Juli d. J. treten im Versande von den Stationen Betzdorf (Rheinpr.), Burgsolms, Dillenburg, Giessen, Grünebach, Haiger, Herborn, Herdorf, Lollar, Niederdreisbach, Wetzlar und Wissen des Direktionsbezirkes Frankfurt a/Main nach den Empfangsstationen der Direktionsbezirke Halle a/Saale und Magdeburg ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Giesserei-Roheisen in Kraft.

Die für den Versand von den Stationen Alfeld und Walkenried des Direktionsbezirkes Cassel z. Zt. im Gruppenwechseltarif V/VI sowie im thüringisch-hessisch-sächsischen Verbandsgütertarif bestehenden Frachtsätze des gleichen Ausnahmetarifs bleiben bis zum 15. August unverändert bestehen; von diesem Tage ab gelangen sie ohne Ersatz zur Aufhebung.

Erfurt, den 25. Juni 1901. (1592)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a/M. etc-bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern).

Vom 1. Juli 1901 ab kommt der Ausnahmetarif für Ausfuhrgüter auch für solche Sendungen zur Anwendung, welche mit der Eisenbahn auf neuen Frachtbrief nachweislich nach Belgien oder Holland oder darüber hinaus weiterbefördert werden.

München, den 24. Juni 1901. (1593)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897.

Am 15. Juli d. J. treten für Magnesitziegel bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen und bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht die nachstehenden direkten Frachtsätze in Kraft:

von \ Nach	Borsigwerk	Gleiwitz	Kattowitz	Königshütte Oberschl.	Laurahütte	Morgenroth	Schwientochlowitz	Zabrze
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen							
Mitterdorf S. B. . . . . / Wartberg=Mürzthal S. B.	142,5	141,5	137,5	139,5	137,5	140,5	138,5	142,5

Das Aufladen obliegt dem Versender.

Breslau, den 25. Juni 1901. (1594)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 7 und 9 des Verbands-Gütertarifs v. 1/II. 1898.)

Am 15. Juli 1901 gelangen für die Beförderung von Glimmererde zwischen der Station Eichwald der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und den nachbenannten süddeutschen Stationen andererseits folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Stationen der k. württemberg. Staatseisenbahnen			grossh. badischen Staatseisenbahnen		pfälzischen Eisenbahnen	k. preuss. u. grossh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz			Main-Neckar-Eisenbahn	k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.
	Stuttgart Haupt-Bhf.	Stuttgart Nordbhf.	Stuttgart Westbhf.	Karlsruhe Hptbhf. und Rangirbhf.	Mannheim (B. B.)	Ludwigshafen a. Rhein	Darmstadt Hptbhf. (D. B. Mainz)	Mannheim (D. B. Mainz)	Mannheim Neckarvorstadt	Darmstadt Hptbhf. (M. N. B.)	Frankfurt a/M. Hafen (rechtsmain.), Frankfurt a/M. Hptbhf., Frankfurt a/M. Ostbhf., Frankfurt a/M.=Sachsenh.
	Frachtsätze für 100 kg in Mark										
Station der k. k. österr. Staatsbahnen: Eichwald . .	1,33	1,34	1,35	1,46	1,50	1,53	1,39	1,50	1,50	1,39	1,34

Diese Frachtsätze gelten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den einzelnen Eisenbahnwagen und Frachtbrief.

München, den 21. Juni 1901. (1595)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 1. Juli 1901 gelangt Nachtrag VI zum Gütertarif für den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält Ausscheidung von Stationen, Aenderungen von Stationsnamen, Ergänzung der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger nebst Vorbemerkungen hierzu und zu den Ausnahmetarifen sowie Berichtigungen. Durch die Aenderungen zum Kilometerzeiger und zu den Ausnahmetarifen werden einige unwesentliche Frachterhöhungen herbeigeführt, die jedoch erst am 15. August d. J. in Kraft treten.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 25. Juni 1901. (1596)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Kohlentarif Südwestdeutschland-Ostschweiz ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der VII. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für Karlsruhe Hafen und kann von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 24. Juni 1901. (1597)

Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli d. J. treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande, Heft 1, direkte Frachtsätze für die Beförderung von Bier von Grosspriesen nach Reichenberg (A. T. E., S. St. B. und S. N. D. V. B.) sowie für die Beförderung gebrauchter leerer Bierfässer in der umgekehrten Richtung in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 27. Juni 1901. (1598)

Königl. Generaldirektion der sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsass-Lothringen.)

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Speyer Hauptbahnhof der pfälzischen Eisenbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff und Holzzellstoff vom 1. Dezember 1898 aufgenommen.

Von Speyer Hauptbahnhof nach:		Frachtsätze für je 100 kg in Francs Abth. I	Abth. II
Fentsch	Grenze	7,70	7,10
Amanweiler	„	7,55	7,00
Novéant	„	7,50	6,95
Chambrey	„	7,00	6,50
D.=Avricourt	„	6,25	5,80
Alt=Münsterol	„	8,35	7,70

Strassburg, den 23. Juni 1901. (1599)

Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Zum Main-Neckarbahn-pfälzischen Gütertarif wird mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 der Nachtrag III ausgegeben. Derselbe enthält u. a. anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze Neuoffstein in der Pfalz-Friedrichsfeld M. N. B., sowie sonstige bereits durchgeführte Aenderungen und Ergänzungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 25. Juni 1901. (1600)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Gruppenverkehr (IV), Berlin-Stettin-nordwestdeutscher, nordwestdeutsch-mitteldeutscher, Oldenburg-ostdeutsch-Berliner, Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer, Oldenburg-nordwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 werden für den Verkehr von Kratzwiek, Station des Direktionsbezirks Stettin, neue Ausnahmetarifsätze für Giessereiroheisen zur Einführung gelangen. — An demselben Tage bezw. am 16. August 1901 treten im Gruppenverkehr (Gruppe IV), im Berlin-Stettin-nordwestdeutschen, nordwestdeutsch-mitteldeutschen und Oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Ausnahmetarifsätze für Giessereiroheisen für den Versand von Peine, sowie ermässigte Sätze von Vienenburg nach verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Oldenburg in Kraft.

Die erhöhten Sätze erlangen erst am 16. August 1901 Gültigkeit.

Am 16. August 1901 treten die Sätze des Ausnahmetarifs 8a (Gruppenverkehr) und 8 (nordwestdeutsch-mitteldeutscher Verkehr) für Giessereiroheisen von Peine nach Aschersleben, Burg b/Magdeburg, Egeln, Gardelegen, Gernrode a/H., Hettstedt, Lüneburg, Magdeburg, Nienburg a/S., Oschersleben, Schönebeck, Sebaldsbrück, Stassfurt, Stendal, Tangerhütte und Uelzen ausser Kraft; an deren Stelle treten von dem genannten Tage an die Sätze des Spezialtarifs III.

Ueber die neuen Sätze ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Hannover, den 21. Juni 1901. (1601)

Königliche Eisenbahn-Direktion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel sowie Saatgut.

A. Futtermittel:

Erbsenschalen, auch zerkleinert;
Erdnussschalen, desgl.;
Futterkräuter, frische;
Futterrüben (Runkelrüben), Mohrrüben (Möhren, gelbe Rüben), Kohlrüben, weisse Rüben (ausgenommen Teltower und märkische Rübchen), ferner Rübenschnitze, auch gedörrte oder getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe von Zuckerrüben;
Fleischfuttermehl;
Getreide- (Weizen-, Mais-, Hirse- usw.) Keimlinge;
Griebenkuchen;
Häcksel;
Heu;
Hirseschalen, auch zerkleinert;
Kleie, wie im Spezialtarif III genannt;
Maiskuchen und Maiskuchenmehl;
Malzkeime;
Malztreber, getrocknete;
Malztreber, nasse und Trester;
Melasse, zu Futterzwecken bestimmt;
Melassefutter (Melasse, mit anderen Artikeln zu Futterzwecken gemischt);
Oelkuchen, Oelkuchenmehl, wie im Spezialtarif III genannt;
Pressrückstände von Kartoffeln oder Rüben, Diffusionsrückstände, auch gemahlen;
Reisabfälle, Reishülsen, Reisfuttermehl bezw. Reiskleie, wie im Spezialtarif III genannt;
Reisigfutter (ein aus Reisig hergestelltes Futtermittel);
Reisighäcksel und Reisigkuchen;
Rübensyrup, ungereinigter, wie im Spezialtarif III genannt;
Samen, entölte, wie im Spezialtarif III genannt;
Schlempen aller Art, nasse oder getrocknete, auch gemahlen;
Spreu, Buchweizenschalen, Haferschalen und Gerstenschalen, auch wenn als Streumittel verwendet;
Stroh, auch Raps- und Reisstroh, auch wenn als Streumittel verwendet;
Viehzucker, zu Futterzwecken durch Beimischung anderer Futtermittel denaturirt.

B. Streumittel:

Torfstreu und Torfmull, Streutorf (getrockneter Stichtorf, Rohmaterial für Torfstreu); Waldstreu.

C. Saatgut:

1. Getreide: Weizen, Roggen; 2. Sämereien für Futterkräuter, wie Gras- und Kleesaaten, Luzerne, Seradella, Esparsette, Spörgel u. dergl.; 3. Sämereien für Gründüngungspflanzen, wie Lupinen, Erbsen, Wicken u. dergl.

Der Ausnahmetarif findet Anwendung, wenn die unter A, B und C genannten Güter je in Mengen von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen oder bei Frachtzahlung für mindestens dieses Gewicht zur Beförderung innerhalb des unter I bezeichneten Geltungsbereichs aufgegeben und die nachstehend angegebenen Bedingungen erfüllt werden. Wegen der Frachtberechnung für halbe Ladungen dieser Güter, für gemischte Ladungen und für Saatgut in Stückgutsendungen s. die Bestimmungen unter II, 2—4.

Gültig
für Futter- und Streumittel vom 1. Juli 1901 bis einschl. den 30. Juni 1902,
für Saatgut vom 1. Juli bis einschl. den 15. Oktober 1901.

Preis 0,05 ℳ.

I. Geltungsbereich.

Der Tarif gilt für Sendungen von sämmtlichen Stationen der preussisch-hessischen Staatsbahnen, ~~der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen,~~ der oldenburgischen Staatsbahnen und von Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn — Ergänzung vorbehalten — nach den Nothstandsbezirken, Provinzen Posen und Westpreussen, wenn das landwirthschaftliche Besitzthum, für dessen Betrieb die Sendung bestimmt ist, innerhalb des Nothstandsbezirks liegt, gleichviel, ob der Bezug der Sendung über eine ausserhalb des Nothstandsbezirks liegende Eisenbahnstation erfolgt.

II. Frachtberechnung.

1. Die Fracht wird bei Erfüllung der Anwendungsbedingungen unter III nach den in den Kilometerzeigern der betreffenden Gütertarife angegebenen Entfernungen
   für die unter A genannten Futtermittel zu den um 50 % ermässigten Sätzen des Spezialtarifs III,
   für die unter B genannten Streumittel zu den um 50 % ermässigten Sätzen des Rohstofftarifs (Ausnahmetarifs 2 der preussisch-hessischen Staatsbahnen),
   für das unter C genannte Saatgut zu den Sätzen des Spezialtarifs II

berechnet. Für Futter- und Streumittel werden jedoch mindestens 12 ℳ und für Saatgut mindestens 14 ℳ für die Wagenladung von 10000 kg erhoben.

2. Für Ladungen der genannten Futter- und Streumittel oder Saatgut von mindestens 5 000 kg auf einem Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht werden unter den gleichen Bedingungen für die unter A und B genannten Futter- und Streumittel die Sätze des Spezialtarifs II um 50 %, für das unter C genannte Saatgut die Sätze der Klasse A2 um 25 % ermässigt. Für Futter- und Streumittel werden jedoch mindestens 7 M. und für Saatgut mindestens 9 M. für die Wagenladung von 5 000 kg erhoben.

3. Für gemischte Ladungen wird beim Versande auf Entfernungen über 55 km*) der Theil der Fracht, der auf die dem Ausnahmetarif angehörigen Futter- und Streumittel dem Gewichte nach entfällt, um 50 %, für Saatgut um 25 % ermässigt. Im übrigen verbleibt es hinsichtlich der Frachtberechnung bei den Vorschriften im Theil I des deutschen Gütertarifs.**)

4. Für Saatgut in Stückgutsendungen wird die Fracht des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter um 25 % ermässigt. Mindestens werden jedoch 0,31 M. für 100 kg berechnet und mindestens 0,30 M. für jede Frachtbriefsendung erhoben.

5. Im Verkehre von und nach den dem Ausnahmetarif nicht beigetretenen Bahnen (auch ausländischen) werden die Frachtantheile für die von den Sendungen durchlaufenen Strecken der unter I bezeichneten Bahnen

a) für die unter A genannten Futtermittel auf die sich nach den um 50 % ermässigten Sätzen des Spezialtarifs III,

b) für die unter B genannten Streumittel auf die sich nach den um 50 % ermässigten Sätzen des Rohstofftarifs,

c) für Saatgut in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg auf einem Wagen auf die sich nach den Sätzen des Spezialtarifs II,

d) für Saatgut in Stückgutsendungen auf die sich nach den um 25 % ermässigten Sätzen des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter

ergebenden Antheile ermässigt. Für halbe Ladungen werden die Antheile nach den Bestimmungen unter Ziffer 2 berechnet.

---

*) Der niedrigere Satz für 55 km wird auf kürzere Entfernungen übertragen.

**) §§ 10 bis 11 der allgemeinen Tarifvorschriften:

Gemeinsame Bestimmungen für alle Wagenladungen.

§ 10.

Wagenladungen können aus verschiedenartigen Gütern, auch verschiedener Hauptklassen gebildet werden, soweit nicht Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung entgegenstehen (vergl. § 52 (7) der Eisenbahnverkehrsordnung).

§ 11.

(1) Wenn aus ungleich tarifirten Gütern eine Wagenladung gebildet wird, so wird die Fracht für die ganze Sendung auf Grund des höchsten, für einen Theil der Sendung geltenden Tarifsatzes ermittelt, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe nach den §§ 5-9 die Einzelberechnung sich billiger stellt.

(2) Wird für eine Frachtbriefsendung Stückgut- und Wagenladungsfracht in Einzelberechnung erhoben, so sind zur Berechnung der Stückgutfracht 10 kg als Mindestgewicht anzunehmen. Auf den als Stückgut verrechneten Theil der Sendung finden im übrigen die Bestimmungen für Wagenladungen Anwendung.

Anmerkung zu 1 bis 5: Die durch Abzug von 50 oder 25 % von den tarifmässigen Frachtsätzen zu ermittelnden Ausnahmesätze werden spitz berechnet (z. B. 0,41 M. — 25 % = 0,3075 M.) und erst die hiernach sich ergebenden Frachten in üblicher Weise abgerundet.

III. Anwendungsbedingungen.

1. Der Tarif gilt nur für Sendungen in überwiesener Fracht (Zahlung durch den Empfänger).

2. Die ermässigte Fracht wird sogleich oder bei der Einlösung des Frachtbriefs berechnet,

a) wenn der Frachtbrief an einen Landwirth oder eine landwirthschaftliche Verwaltung (Gutsverwaltung) gerichtet ist und in der Inhaltsangabe den Zusatz enthält: „zum Verbrauch im eigenen landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers“;

b) wenn der nicht als Landwirth oder landwirthschaftliche Verwaltung im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger eine Bescheinigung des Kreislandraths oder der Ortspolizeibehörde oder der Landwirthschaftskammer darüber beibringt, dass er den landwirthschaftlichen Betrieb selbstständig ausübt und die in dem vorgelegten Frachtbriefe bezeichnete Waare im eigenen Betriebe verwenden wird;

c) wenn der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger zwar nicht selbst Landwirth ist, aber — unbeschadet des dem Absender nach § 64 der Eisenbahn-Verkehrsordnung zustehenden Verfügungsrechts — die Aushändigung des Frachtbriefes und der Sendung auf der Bestimmungsstation an einen Landwirth verfügt, der die vorstehend unter Ziffer 2 b angegebenen Bedingungen erfüllt; in diesem Falle wird der Frachtbrief auf den letzteren bahnamtlich geändert und von diesem die Fracht erhoben.

3. Wird eine Sendung zum Zwecke der Vertheilung auf mehrere Verbraucher bezogen, so wird zunächst die gewöhnliche Fracht berechnet. Dem Frachtbriefadressaten wird der Unterschied gegen die ermässigte Fracht nach diesem Ausnahmetarif erstattet, wenn er dies binnen 3 Monaten nach Ankunft der Sendung bei der der Empfangsstation vorgesetzten Eisenbahndirektion unter Vorlage des Originalfrachtbriefes beantragt und die Vertheilung der Waare auf solche Verbraucher nachweist, welche die vorstehend unter 2 b angegebenen Bedingungen erfüllen.

Zu dem Ende hat er ausser den dort vorgeschriebenen Bescheinigungen ein von ihm und den einzelnen Verbrauchern vollzogenes Verzeichniss einzureichen, das sowohl die von den Verbrauchern in Empfang genommene Menge, als auch den ihnen dafür berechneten Antheil an der Fracht dieses Ausnahmetarifs angibt.

Ist von dem Frachtbriefadressaten gleichartige Waare von einem gleichen Ort zu gleichem Frachtsatz in mehreren Wagenladungen bezogen, so bedarf es nicht des Nachweises, aus welcher Sendung der einzelne Verbraucher die in Empfang genommene Menge erhalten hat, vorausgesetzt, dass die Summe dieser Theilbezüge die Gesammtmenge der von dem Frachtbriefadressaten bezogenen Wagenladungen ausmacht.

Dieser Ausnahmetarif sowie Aenderungen und Ergänzungen werden im „Deutschen Reichs- und königlich preussischen Staatsanzeiger“ und in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ bekannt gemacht.

Berlin, den 25. Juni 1901. (1602)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Tarifheft 2 für den bayerisch-sächsischen Güterverkehr tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag I in Kraft. Er enthält insbesondere Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife und ist bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen. Insoweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, erlangen sie erst am 15. August d. J. Gültigkeit.

Dresden, den 26. Juni 1901. (1603)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Juli 1901 an werden im sächsisch-südwestdeutschen Güterverkehre an Stelle der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für die Beförderung von Giesserei-Roheisen im Tarifheft Nr. 1 vom 1. Juni 1901 — für die seitherigen Stationsverbindungen — die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) angewendet.

Dresden, den 26. Juni 1901. (1604)

Königl. Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-schweizerischer Getreideausnahmetarif.

Theil III, Heft 1 (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. Juli 1899.

Am 1. Juli l. J. tritt der II. Nachtrag in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Derselbe kann unentgeltlich vom Materialdepot der Generaldirektion bezogen werden.

München, den 22. Juni 1901. (1605)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Gütertarif Elberfeld-Essen (Gruppe VII).

Am 1. Juli d. J. treten anderweite ermässigte Entfernungen zwischen der Station Düsseldorf-Hafen des Direktionsbezirks Elberfeld und verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Essen in Kraft. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 24. Juni 1901. (1606)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif, Theil II, Heft A, Anhang.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt für die Beförderung von Leinsamen in Sendungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehre der Stationen Antwerpen (Bassins et Entrepôt) transit, sowie Antwerpen (Süd-Quais) transit und Goch der Frachtsatz von 9,52 Fr. für 1 000 kg in Kraft.

Cöln, den 24. Juni 1901. (1607)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. treten im nordostdeutsch-sächsischen Thiertarif zwischen der Station Gramenz des Direktionsbezirks Danzig und den sächsischen Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schl. Bhf.) direkte Frachtsätze in Kraft.

Mit dem gleichen Tage werden im Verkehr zwischen der Station Neustadt i. Westpr. des Direktionsbezirks Danzig und der sächsischen Station Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schl. Bhf.) direkte Frachtsätze in den Tarif einbezogen, welche jedoch nur für den Fall gelten, dass die Sendungen auf Antrag der Versender über Elsterwerda abgefertigt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Bromberg, den 24. Juni 1901. (1608)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juli 1901 tritt zu dem vom 1. April 1899 gültigen Tarif der Nachtrag 7 in Kraft, welcher Entfernungen und Frachtsätze für die Station Emden Aussenhafen, sowie theilweise geänderte Ausnahmetarifsätze für Giessereiroheisen von Peine und Vienentrup enthält.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 24. Juni 1901. (1609)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Gütertarif Theil II, Heft 10 vom 1. Dezember 1898.)

Ab 1. August 1901 tritt der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und des Nachtrages I und wird unentgeltlich abgegeben.

München, den 20. Juni 1901. (1610)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 8 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 gelangen für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt und unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt, zur Ausfuhr aus Oesterreich, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens
a) 5 000 kg } für den Wagen und
b) 10 000 kg } Frachtbrief
folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach: Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen – Strassburg (C. B. und Neudorf), Königshofen und Schiltigheim	
	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Station der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft Niemes Stadt	3,30	2,35

München, den 23. Juni 1901. (1611)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Für die Beförderung von Klarschlag (Steine des Spezialtarifs III) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen von Demitz nach Kohlmühle kommt vom 1. Juli bis Ende Dezember 1901 im Rückvergütungswege ein Frachtsatz von 0,134 ℳ für 100 kg zur Anwendung. Die Vergütung des Frachtunterschiedes gegenüber dem Spezialtarif III erfolgt, wenn durch Vorlegung der auf denselben Versender lautenden Originalfrachtbriefe bis Ende Dezember d. J. der Bezug von wenigstens 500 Wagenladungen zu mindestens 10 000 kg Gewicht von Demitz nach Kohlmühle nachgewiesen wird.

Dresden, den 25. Juni 1901. (1612)
K. Generaldir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. treten in Kraft:

1. die in den preussischen Staatsbahnverkehren bestehenden Ausnahmetarife 14, 14 a und L für Zucker unter den gleichen Bedingungen auch im Verkehr mit den Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn,
2. Ausnahmefrachtsätze für Rüben und Schnitze (auch gedörrte und getrocknete) zwischen Station Stralsund (Dir.-Bez. Stettin) und den Stationen der Kleinbahn Velgast-Tribsees,
3. anderweite Entfernungen im Verkehr mit Station Mannheim, Neckarvorstadt (Dir.-Bez. Mainz) für die Frachtberechnung für Wagenladungen,
4. anderweite Bestimmungen für die Frachtberechnung für Milch und für Langholz des Spez.-Tarifs II.

Stettin, den 24. Juni 1901. (1613)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-hessischer Güterverkehr (V/VI), mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr (V/VII), mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr (V/VIII).

Am 1. Juli d. J. treten ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz in Kraft von den Versandstationen Baalberge, Bernburg, Erfurt, Marienborn (Prov. Sachsen), Stassfurt und Wendessen nach den in den obengenannten Verkehren enthaltenen Steinsalz-Empfangsstationen, soweit die letzteren mehr als 400 km von den ersteren entfernt liegen.

Ueber die Höhe der neuen Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 20. Juni 1901. (1614)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 10. Juli d. J. treten im Tarife Theil II, Heft 1 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 6 (Getreide usw.) zwischen Lobenstein k. k. St. B. einerseits, Erfurt K. E.-D. Erfurt und Linden (Küchengarten) K. E.-D. Hannover andererseits in Kraft. Das Nähere ist bei den bezeichneten Dienststellen zu erfahren.

Breslau, den 22. Juni 1901. (1615)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli d. J. tritt im Gruppenverkehr VIII (Cöln, St. Johann-Saarbrücken) in den Staatsbahn-Wechselverkehren mit dieser Gruppe und im rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verkehr für den Uebergang von und nach der Cöln-Frechener Kleinbahn ein Ausnahmetarif in Kraft. Durch ihn werden für die Artikel rohe Braunkohle, Braunkohlenbriketts, Kies, rohen Thon, Sand und Zuckerrüben im Versande der Cöln-Frechener Kleinbahn und für die Artikel Holz, wie im Spezialtarif III genannt, Rübenschnitze, Steinkohlen und Wegebaumaterialien, wie in Ausnahmetarif 5 genannt, im Empfange der Cöln-Frechener Kleinbahn bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10 000 kg die Tarifsätze der Station Cöln-Ehrenfeld um 0,02 ℳ für 100 kg ermässigt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Cöln, den 23. Juni 1901. (1616)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Bönen des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 21. Juni 1901. (1617)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze von Ernsdorf nach Genf transit.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze
a) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt,
b) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt
von Ernsdorf nach Genf transit nachstehende Frachtsätze berechnet:

Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens			
5 000 kg		10 000 kg	
für jeden Frachtbrief und Wagen			
a)	b)	a)	b)
Francs Gold für 1 000 kg			
62,40	61,70	43,10	42,00

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Die vorstehenden Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter.

Dieselben finden unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen auch auf solche Sendungen nach Frankreich und weiter Anwendung, welche an eine Mittelperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern der Nachweis der erfolgten Reexpedition genügend erbracht ist.

Die Waare darf in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zur Weiterbeförderung verlassen.

Die in Nr. 1. dieses Blattes vom 2. Januar 1901 unter fortl. Nr. 28 verlautbarten Frachtsätze werden hierdurch aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 22. Juni 1901. (1618)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - österreichisch - ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von eisernen Pflügen und eisernen Ackerbaugeräthen von Raudnitz nach Genf transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von eisernen Pflügen und eisernen Ackerbaugeräthen von Raudnitz mit Bestimmung nach Marseille, Cette-Ville, Cette transit (Spanien) und St. Louis-du-Rhône bis Genf transit folgende Frachtsätze berechnet:

für	pro Frachtbrief und Wagen	Francs für 1 000 kg
Sendungen unter	5 000 kg	87,15
Ladungen von .	5 000 „	60,40
„ „ .	7 000 „	54,70
„ „ .	10 000 „	45,15

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B des österreichisch - ungarisch - schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Hierdurch werden die in Nr. 6 dieses Blattes vom 19. Januar 1901 unter fortl. Nr. 202 verlautbarten Frachtsätze aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 22. Juni 1901. (1619)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. August d. J. tritt für den Binnenverkehr ein neuer Personen- und Gepäcktarif in Kraft. Durch diesen wird aufgehoben die Ausgabe von Jahres- und Geschwister-Schülerkarten sowie Kilometerheften. Dagegen treten für gewöhnliche einfache Fahrkarten unter Beseitigung der Rückfahrkarten Ermässigungen ein. Neu eingeführt werden Fahrradkarten zum Preise von 25 ₰ pro Stück.

Die in dem Tarif enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der letzteren genehmigt worden.

Druckexemplare sind zum Preise von 0,70 ℳ bei der unterzeichneten Direktion zu haben. (1620)

Altena (Westf.), den 25. Juni 1901.
Die Direktion
der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu Altena (Westf.).

Mit Geltung vom 1. September d. J. wird ein neuer Personen- und Gepäcktarif für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen und solchen der Eisenbahndirektionsbezirke Cöln und St. Johann-Saarbrücken einerseits sowie Stationen der Prinz Heinrichbahn andererseits ausgegeben, durch den in gewissen Verbindungen bei den Fahrpreisen geringfügige Erhöhungen von 5 bis 20 ₰ eintreten.

Für einige wenig gangbare Verkehrsbeziehungen wird die Ausgabe direkter Fahrkarten sowie die direkte Gepäckabfertigung, für andere nur die Ausgabe direkter Fahrkarten mit Inkrafttreten des neuen Tarifs eingestellt werden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 17. Juni 1901. (1621)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

6. Verdingungen.

Verdingung von Oberbaumaterialien für sämmtliche Direktionen der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A. 2 192 000 Stück Hakenplatten für Holzschwellen, 6 637 000 Stück Klemmplatten, 18 533 t Laschen, 8 500 Stück Uebergangslaschen, 3 054 t Stemmlaschen, 250 000 Stück Spurplättchen, 2 186 900 Stück Unterlagsplatten, 1 539 t Radlenker, 3 399 t Weichenplatten, 121 t Unterlagsplatten für Weichen, 193 000 Stück Schraubenunterlagsplättchen, 9 000 Stück Zungendrehstühle, 100 000 Stück Gleitstühle, 8 000 Stück Zungenkloben, 67 t Seitenbleche für Weichenschwellen.

Gruppe B. 1 189 t Hakennägel, 2 790 t Hakenschrauben, 4 196 t Laschenschrauben, 4 730 t Schwellenschrauben, 231 t Weichenschrauben, 14 t Stützknaggen.

Gruppe C. 17 000 Stück gusseiserne Hakenplatten, 25 000 Stück Mutternstellkappen, 1 968 300 Stück verzinkte Schwellen - Bezeichnungsnägel, 796 500 Stück Federringe, 3 000 Stück Weichenböcke.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3,50 ℳ für Gruppe A, 1,50 ℳ für Gruppe B, 1 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin, am 11. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 8. August d. J.

Essen-Ruhr, den 15. Juni 1901. (1622)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 887 000 kg präparirten Holzkohlen zur Wagenheizung für die königl. Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Halle a/S., Magdeburg und Stettin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 12. Juli 1901, Nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W., Schöneberger Ufer 1 - 4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. August 1901.

Berlin, den 25. Juni 1901. (1623)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 15 000 Stück Glühkörpern für Gasglühlicht und 5 000 Stück Glühkörperträgern (Stifte).

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 4 des Verwaltungsgebäudes II eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Marken) bezogen werden. Versiegelte, mit der Aufschrift: „Angebot auf Glühkörper“ versehene Angebote sind bis zum 10. Juli, Vormittags 11 Uhr, an welchem Tage die Eröffnung der Angebote erfolgen wird, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 15. August d. J., Abends 6 Uhr. (1624)

St. Johann-Saarbrücken, den 20. Juni 1901.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von
Loos XX a des Bahnhofsumbaus Cassel O.

Die Herstellung von drei je 182 m langen flusseisernen Längsbahnsteighallen mit Wellblechbedachung (rd. 350 t Flusseisen, rund 122 t verzinktes Wellblech) einschl. Aufstellung der Festigkeitsberechnung und der Werkzeichnungen soll nur an eine grössere, bewährte Firma vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen sind auf dem Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes Cassel O einzusehen, auch gegen bestellgeldfreie Einsendung von 3,5 ℳ von dort durch den Herrn Büreaudiätar Rehm zu beziehen.

Verdingungstermin: Sonnabend, den 13. Juli, Morgens 11 Uhr, ebendaselbst.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Cassel, den 25. Juni 1901. (1625)
Königliche Eisenbahndirektion.

.7 Verkauf von Altmaterialien.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir verdingen die Lieferung von
300 t Anthrazitnusskohlen,
1 200 „ Schmiedekohlen.

Angebote mit der Aufschrift „Nusskohlen“ versehen, sind längstens bis Montag, den 8. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, von welcher auch die Bedingungen und Angebotsbogen zu beziehen sind.

Zuschlagsfrist bis 31. Juli d. J.

Karlsruhe, den 21. Juni 1901. (1626)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW